

DINAMIKA PELAYARAN TRADISIONAL ORANG BUTON KEPULAUAN TUKANG BESI

Ali Hadara

Universitas Haluoleo

Makalah disampaikan pada Konferensi Nasional Sejarah VIII
Jakarta, 14-17 November 2006

A. Pendahuluan

Masyarakat Kepulauan Tukang Besi adalah salah satu dari sekian banyak komunitas etnik Buton. Mereka terikat dalam satu kesatuan geografis dan bahasa. Sebagaimana diketahui bahwa orang Buton itu berbahasa tidak kurang dari enam rumpun bahasa, yaitu bahasa Moronene, bahasa Muna, bahasa Wolio, bahasa Ciacia, bahasa Kulisusu, dan bahasa Kaumbeda. Khusus masyarakat Kepulauan Tukang Besi menggunakan rumpun bahasa Kaumbeda dalam pergaulan hidup sehari-hari.

Di masa lampau wilayah dan masyarakat Kepulauan Tukang Besi tidak banyak dikenal di dunia luar. Ini disebabkan karena selama beratus-ratus tahun lamanya kepulauan ini merupakan bagian dari wilayah Kesultanan Buton pada masa sebelum kemerdekaan dan bagian dari wilayah Kabupaten Buton pada masa sesudah kemerdekaan. Popularitasnya di masa lampau, terutama sepek terjangnya dalam dunia pelayaran, tenggelam dalam kebesaran nama Buton. Peran dan kontribusinya dalam proses panjang sejarah Buton, terutama dalam aspek pelayaran niaga, tidak bisa diabaikan begitu saja. Para pelayar, yang biasanya di dunia luar lebih dikenal sebagai pelayar-pelayar Buton,

sesungguhnya adalah pelayar-pelayar asal Kepulauan Tukang Besi akan tetapi mereka mempertegas dirinya sebagai sosok orang Buton karena memang wilayahnya adalah bagian dari kekuasaan Buton. Karena itu perannya dalam dunia pelayaran tradisional telah menambah keharuman nama Buton sebagai kerajaan maritim dan salah satu dari enam etnik maritim yang paling dominan di Indonesia (Hughes, 1984 : 152; Southon, 1995 : 5) bahkan bersama Bugis dan Makassar dikelompokkan sebagai tiga kekuatan yang paling dinamis dan ekspansif dalam kegiatan pelayaran di kawasan timur Indonesia (James J. Fox dalam Southon, 1995 : viii).

Tulisan ini bertujuan untuk menjelaskan dinamika dan posisi pelayaran orang-orang Kepulauan Tukang Besi dalam struktur pelayaran tradisional orang Buton. Hal ini dimaksudkan untuk menjawab pertanyaan bahwa kepada komunitas masyarakat Buton yang mana yang sepatutnya diberi predikat sejarah sebagai “**etnik maritim**” atau “**komunitas maritim**”. Akhir tulisan ini diharapkan dapat memperjelas dan meluruskan generalisasi Hughes, Fox, dan Southon sebagaimana dikemukakan di atas.

B. Asal Mula Nama Kepulauan Tukang Besi

Gugusan Kepulauan yang membentang di bagian timur Pulau Buton itu, pada masa Kesultanan Buton dinamakan ***Liwuto Pataanguna***, artinya *Pulau Empat*, kemudian dipopulerkan dengan istilah ***Liwuto Pasi***, artinya *Pulau Karang*. Sejak Belanda berkuasa di Buton, gugusan kepulauan ini disebut dengan istilah ***Toekang Besi Eilanden*** artinya Kepulauan Tukang Besi. Tradisi lisan menuturkan bahwa istilah itu mula-mula dilontarkan oleh seorang Belanda

bernama Hoger. Dalam salah satu pelayaran melewati kepulauan itu, ia singgah di Pulau Binongko. Ia melihat penduduknya membuat berbagai peralatan hidup yang terbuat dari besi sehingga ia menamakan gugusan kepulauan itu dengan istilah *Toekang Besi Eilanden*. Versi lain menyebutkan bahwa istilah Tukang Besi berasal dari nama Tulukabessi, Raja Hitu, yang para pengikutnya diasingkan ke Batavia tetapi berhasil memberontak dan membunuh para serdadu Belanda di Pulau Wangi-Wangi. Para pengikut Raja Tulukabessi yang berjumlah sekitar 360 orang itu akhirnya menetap disana dan menjadi salah satu cikal bakal penduduk Kepulauan Tukang Besi.

Pada tahun 1959 muncul gagasan untuk mengubah nama Kepulauan Tukang Besi menjadi **Kepulauan Wakatobi** atau **Kepulauan Bitokawa**. Istilah ini muncul dari kaum intelektualnya bersamaan dengan ide perjuangan membentuk satu kabupaten yang terlepas dari Kabupaten Buton. Mereka beranggapan bahwa istilah “tukang besi” kurang bagus didengar dan terkesan Belanda sentris. Akhirnya disepakati bahwa nama Kepulauan Tukang Besi ke depan harus diganti dengan istilah Kepulauan Wakatobi. Istilah Wakatobi adalah akronim dari nama-nama pulau besar di kepulauan itu, yakni Pulau Wangi-Wangi, Pulau Kaledupa, Pulau Tomia, dan Pulau Binongko. Akhirnya pada tahun 2003 gugusan kepulauan ini menjadi satu kabupaten pemekaran dari Kabupaten Buton dengan nama **Kabupaten Wakatobi**.

A. Keadaan Geografi dan Ideologi

Kepulauan Tukang Besi dengan penduduk kurang lebih 100.000 jiwa, terdiri atas 33 pulau (25 pulau belum dihuni manusia) dengan luas sekitar 1.400.000 hektar (94 persen) wilayah perairan dan hanya sekitar 100.000 hektar (6 persen) wilayah daratan. Kondisi tanahnya tandus dan berbatu-batu, kecuali Pulau Kaledupa.

Kini kepulauan ini sangat terkenal di dunia internasional, terutama di kalangan wisatawan, karena obyek wisata baharinya yang amat mempesona yaitu obyek wisata Pulau Hoga dan One Mobaa yang dikunjungi oleh ratusan bahkan ribuan wisatawan mancanegara dalam setiap tahun. Obyek wisata bahari Pulau Hoga dikelola oleh Cris Mayor asal Australia dan obyek wisata bahari One Mobaa dikelola oleh Lorenz Maeder, seorang pengusaha asal Swiss. Di wilayah perairan kepulauan ini telah berhasil teridentifikasi tidak kurang dari 3000 spesies jenis ikan termasuk ikan napoleon dan terdapat 40 titik penyelaman terindah di dunia setelah Great Reef Australia (Kendari Pos, Minggu, 30 Juli 2006: 3).

Secara geografis kepulauan ini bersentuhan langsung dengan Laut Banda di sebelah timur dan utara serta Laut Flores di sebelah selatan dan barat. Wilayahnya berada antara Maluku dan Irian di sebelah timur sebagai pusat hasil bumi seperti kopra dan rempah-rempah dan Jawa di sebelah barat sebagai pusat penjualan hasil bumi dan produksi berbagai kebutuhan rumah tangga yang sangat dibutuhkan di wilayah timur. Kedua wilayah ini mempunyai hubungan saling ketergantungan dan pelayar-pelayar Tukang Besi tampil

sebagai penghubung ke dua wilayah ini karena posisinya yang demikian. Karena 94 persen wilayah kepulauan ini adalah laut maka pemerintah setempat yang dipimpin oleh seorang tokoh LSM itu memprioritaskan sektor pariwisata, kelautan, dan perikanan sebagai *leading* sektor ekonomi.

Dari aspek ideologi, masyarakat Kepulauan Tukang Besi memegang teguh falsafah ***gau satoto*** yang menekankan pentingnya prinsip keteguhan pendirian, ketegasan sikap, dan satunya kata dengan perbuatan. Ideologi ini dijabarkan ke dalam lima prinsip nilai, yaitu ***tara*** (ketangguhan), ***туру*** (kesabaran), ***toro*** (kemitmen), ***taha*** (keberanian), dan ***toto*** (kejujuran). Kelima prinsip ini secara filosofis adalah respons positif atas berbagai tantangan lingkungan alam pulau-pulau yang tandus dan berbatu-batu, serta perairan yang ganas akibat hempasan ombak yang datang dari Laut Banda di musim timur dan Laut Flores di musim barat. Untuk bisa bertahan hidup dalam kondisi alam yang demikian maka harus dihadapi dengan prinsip-prinsip nilai di atas.

B. Dinamika dan Peran Pelayar

Bagi orang Kepulauan Tukang Besi, pelayaran ke seantero Nusantara, Singapura, Malaysia, Deli, Filipina Selatan dianggap sebagai rutinitas biasa. Bahkan mereka ada yang sampai di perairan Australia Utara, Pakistan. dan Kepulauan Palau di sebelah timur Filipina dengan hanya menggunakan perahu layar tradisional yang disebut ***lambo***. Jaringan dan peran serta mereka dalam dunia pelayaran niaga, sejauh yang dapat dilacak, mulai tampak sejak abad terakhir masa kurun niaga yang mula-mula dipelopori oleh orang-orang

Binongko kemudian disusul oleh pulau-pulau lainnya. Ada tiga keunggulan utama yang dimiliki oleh pelayar-pelayar Kepulauan Tukang Besi dan dua peran serta yang dimainkan, yaitu kemahiran membuat perahu layar tradisional, keberanian berlayar di alam bebas yang ganas dan penuh misteri, dan kemampuan menerima perkembangan teknologi pelayaran, serta peranserta mereka untuk ikut menyebarkan Islam dan kebudayaan melalui jalur pelayaran dan perdagangan dan ikut membantu perjuangan untuk mencapai dan mempertahankan kemerdekaan.

Sumber Media Kita dari Key Maluku Tenggara pada tanggal 7 Mei 1990 melaporkan bahwa orang-orang Binongko sejak abad ke-17 telah sampai di Maluku. Di Kepulauan Key Maluku Tenggara itu mereka berhasil mendirikan sebuah kampung kecil yang dinamakan Kampung Tamu. Perahu lambo pertama yang berhasil mereka buat di kampung itu diberi nama ***PL Montoroso*** yang dalam bahasa Kaumbeda berarti “awak perahu pemberani dan bertanggung jawab” (Hasan, *Media Kita*, No. 57/Thn XXI/1990: 2).

Ligtvoet (1877) dalam Pim Schoorl (2003 : 108) menjelaskan bahwa menurut Speelman, pada zamannya Pulau Binongko terkenal karena perahu yang dibuat disana yang sering dipersenjatai dengan sepasang lela dan beberapa senapan. Selanjutnya Pim Schoorl (2003: 108-109) menjelaskan bahwa di dalam *Militari Memori* (1919) dilaporkan bahwa dari sekitar 300 perahu yang dipergunakan untuk pelayaran jarak jauh yang ada di Buton, ada sekitar 200 perahu terdapat di Kepulauan Tukang Besi.

Pada awal abad ke-18, di Pulau Binongko terdapat seorang juragan terkenal bernama La Nina alias Wa Ama Taangi yang lahir pada tahun 1711

dan meninggal di Latuhari Kepulauan Key Maluku Tenggara pada tahun 1787. Ia berhasil melintasi Kepulauan Nusa Tenggara dan sampai ke Maluku. Ia memiliki kader-kader pelayar ulung seperti La Biddae (1770-1823), La Kaga (1776-1836) dan La Sida (1862-1919). (Hasan, Media Kita, No. 44/Thn XIX/1989: 6).

Hasil penelitian Firmansyah pada bulan Mei 2006 tentang *Persepsi Masyarakat Muslim Maluku Terhadap Pejuang Kapitan Pattimura* yang berhasil mewawancarai 12 orang keturunan Pattimura, menyimpulkan bahwa Kapitan Pattimura adalah seorang pelarian dari Perang Waloindi II di Binongko yang kalah setelah memberontak kepada Buton dan Belanda pada awal abad ke-19. Penggantinya yang bernama Kapitan Ulupaha adalah bekas Raja Kaledupa yang ikut bersama Pattimura ke Ambon. Di kalangan masyarakat Maluku dan Kepulauan Tukang Besi tidak merasa asing jika mendengar syair lagu berikut :

*kole kole arumbae kole
raja pati tana bara*

Syair di atas menunjukkan bahwa ada seorang raja bernama *pati* yang datang dari barat dengan menggunakan sebuah perahu tradisional yang mereka sebut *kole*. Diduga bahwa raja pati yang dimaksudkan dalam syair itu adalah Pattimura. Tentunya dia adalah seorang pelayar yang paham tentang navigasi pelayaran tradisional karena kehadirannya di Ambon menggunakan perahu kole.

Pada akhir abad ke-19, dua orang pelayar ulung bersaudara asal Tomia masing-masing bernama Ua Senge dan Ua Kamu berhasil mendirikan sebuah kampung di Johor yang bernama Kampung Sungai Karang. Mereka sangat populer karena, selain berdagang, juga menjadi guru pencak silat **balabba**

yang sangat terkenal di kalangan pelayar-pelayar Buton. Pencak silat *balabba* ini kemudian menjadi tradisi yang dipertontonkan di kalangan masyarakat Tomia pada setiap selesai Hari Raya Idul Adha.

Pada tahun 1900, ada sembilan orang pemuda asal Binongko berhasil merantau ke Digus dan Davao Mindanao Filipina Selatan. Tidak lama kemudian, yaitu pada tahun 1901, ada empat orang pelayar Binongko berhasil menunaikan ibadah haji di tanah suci Mekkah dengan menggunakan perahu lambo. Mereka berlabuh di salah satu pelabuhan di Pakistan kemudian menyebrang ke tanah suci Mekkah lewat darat.. Mereka kemudian dikenal dengan sebutan **Haji Hohaa** (Haji Empat Orang) (Hasan, Media Kita No. 44/Thn XIX/1989: 6). Mereka adalah La Samuraa (H. Shiddiq), La Muru (H. Thayeb), La Sirau (H. Abdul Halim), dan La Ali (H. Muhammad Ali). Para pelayar Binongko yang ke tanah suci biasanya belajar agama Islam pada seorang syekh selama berpuluh tahun kemudian pulang ke kampung dan menjadi guru agama bahkan menjadi ulama besar. Mereka yang cukup terkenal adalah H. La Hidi, KH. Muhammad Tahir yang menjadi penyebar Islam dan dikeramatkan di Pulau Tiga Salabangka Sulawesi Tengah, KH. Asy'ari yang sampai akhir hayatnya menjadi ulama dan imam Mesjid Agung Al Fatah Ambon, KH. Abdul Syukur yang menyebarkan agama Islam di Buton Barat, dan KH. Ibrahim.

Pada tahun 1908, empat orang Binongko menyebrang ke kota kecil Semorset dan Kepulauan Wessel Australia bagian Utara. Mereka telah beranak cucu di sana (Hasan, Media Kita, No. 44/Thn.XIX/1989 : 6). Pada tahun 1960-

an sebuah perahu asal Tomia yang dinakhodai oleh La Ida berhasil berlabuh di Kepulauan Palau, sebuah negara kecil di Lautan Teduh sebelah timur Filipina.

Cuplikan peristiwa yang dikemukakan di atas hanya sebagian kecil saja dari sekian banyak peristiwa yang mereka lakoni yang terekam dalam ingatan anak cucu mereka karena tidak meninggalkan catatan perjalanan sebagaimana dilakukan oleh pelayar-pelayar Eropa. *Pas jalan* yang mereka gunakan untuk bahan laporan kepada setiap kepala desa atau kepala kampung yang mereka singahi tidak tersimpan dengan baik bahkan dibiarkan rusak begitu saja. Akan tetapi penjelasan di atas sudah cukup meyakinkan kita dan menjadi rujukan untuk suatu pernyataan bahwa memang mereka adalah pelayar-pelayar ulung yang sangat berani dan menjadi tulang punggung dalam struktur pelayaran tradisional orang Buton.

Peran mereka sebenarnya tidak hanya terbatas dalam aktivitas perdagangan dan menyebarkan agama Islam melainkan juga menyebarkan kebudayaan. Dalam aspek bahasa, tampak dalam setiap transaksi perdagangan di pasar-pasar atau di pelabuhan selalu menggunakan bahasa Melayu, Tradisi pencak silat yang dilakukan pada setiap selesai Hari Raya Idul Adha menampilkan tradisi pencak silat dari Maluku yang dinamakan **makanjara** dan tradisi pencak silat dari Malaysia yang dinamakan **balabba**. Berbagai macam tarian, nyanyian, dan kesenian lainnya menunjukkan variasi pengaruh dari luar karena kontak perdagangan. Misalnya tari **balumpa** dari Melayu, **kadayo** dan **joge** dari Jawa, **sajo moane** dan **sajo wowine** mendapat pengaruh dari Makassar, dan **badenda** dari Maluku.

Berbagai jenis makanan, pakaian, alat-alat rumah tangga dan perkakas lainnya diperkenalkan kepada masyarakat yang mereka kunjungi. Mereka mensuplai bahan makanan dan kebutuhan lainnya ke daerah-daerah minus dan terisolasi. Tak dapat dipungkiri bahwa siapa saja yang ingin melakukan perjalanan antar pulau atau antar pelabuhan harus menumpang perahu lambo tanpa dibebani biaya apapun. Hal inilah yang kemudian mengakibatkan para pelayar itu banyak "**sanak saudara**" di rantau orang. Dapat dibayangkan bagaimana besarnya peran dan kontribusi mereka dalam perjalanan antar pulau ketika transportasi laut saat itu masih sangat terbatas.

Dalam masa-masa perjuangan kemerdekaan mereka menjadi armada pengangkut perbekalan dan para pejuang bahkan perlengkapan perang sekaligus menjadi *matalala* atau sumber informasi tentang situasi di negeri-negeri seberang yang sering dimanfaatkan oleh para pejuang kemerdekaan. Di masa pendudukan mereka dimanfaatkan oleh penguasa Jepang untuk mengangkut barang-barang kebutuhan mereka seperti aspal untuk pembangunan lapangan terbang militer di Kendari. Mereka sering pula dimanfaatkan sebagai *katu* yang bertugas mengantar para penguasa atau tentara Jepang dari satu pulau ke pulau lainnya. Mereka banyak yang menjadi korban pembunuhan sadis yang dilakukan oleh militer Jepang di Wangi-Wangi. Untuk menghindari kekejaman tentara Jepang itu mereka menyingkir ke Kepulauan Riau, Bangka, Belitung, dan tempat-tempat lain yang dianggap aman. Di pelabuhan Pangkal Pinang saja tidak kurang dari 100 perahu asal Kepulauan Tukang Besi mengamankan diri. Di pelabuhan tersebut terjadi sebuah peristiwa yang amat heroik dimana tiga orang juragan perahu masing-

masing La Munaidi asal Tomia, serta La Goro dan La Anu masing-masing asal Kaledupa berhasil membantu pihak tentara Indonesia untuk merebut lebih dari 30.000 pucuk senjata dari berbagai jenis di barak militer Jepang, tiga kilometer dari kota Pangkal Pinang, pada tanggal 11 September 1945.

Para pelayar Kepulauan Tukang Besi menjadi sumber utama tentang informasi proklamasi, bukan hanya kepada masyarakat Kepulauan Tukang Besi melainkan kepada siapa saja yang mereka temui di pasar-pasar dan pelabuhan-pelabuhan yang mereka kunjungi. Tidak hanya itu, dalam masa revolusi fisik dan perang gerilya mereka menjadi pengangkut pasukan dan senjata seperti yang dilakukan oleh juragan La Hasuba asal Kaledupa pada tahun 1947 berhasil menyelundupkan senjata berbagai jenis dari Yogyakarta melalui pelabuhan Probolinggo Jawa Timur. Senjata untuk satu batalyon itu diselundupkan ke Sulawesi Selatan akan tetapi karena situasi disana kurang aman maka senjata itu dibawa ke Kaledupa. Ada pula yang bergabung dalam berbagai kesatuan gerilya di Kalimantan Timur dan Sulawesi Selatan seperti yang dilakukan oleh La Uda dan La Judah yang keduanya berasal dari Kaledupa.

Sejak awal abad ke-20, pelayar-pelayar Kepulauan Tukang Besi banyak yang menjadi **pebongkara** (penyanggah) kopra dan cengkeh serta hasil bumi lainnya di Gresik, Surabaya, dan Probolinggo di Jawa Timur seperti H. Hamiruddin, H. Isnawi, H. Umar. H. Halim, H. Kaimuddin, La Tara Juta, H. Ali, H. Mastora, La Ade, dan La Tani. Mereka menjadi saudagar-saudagar yang cukup kaya di kota-kota itu.

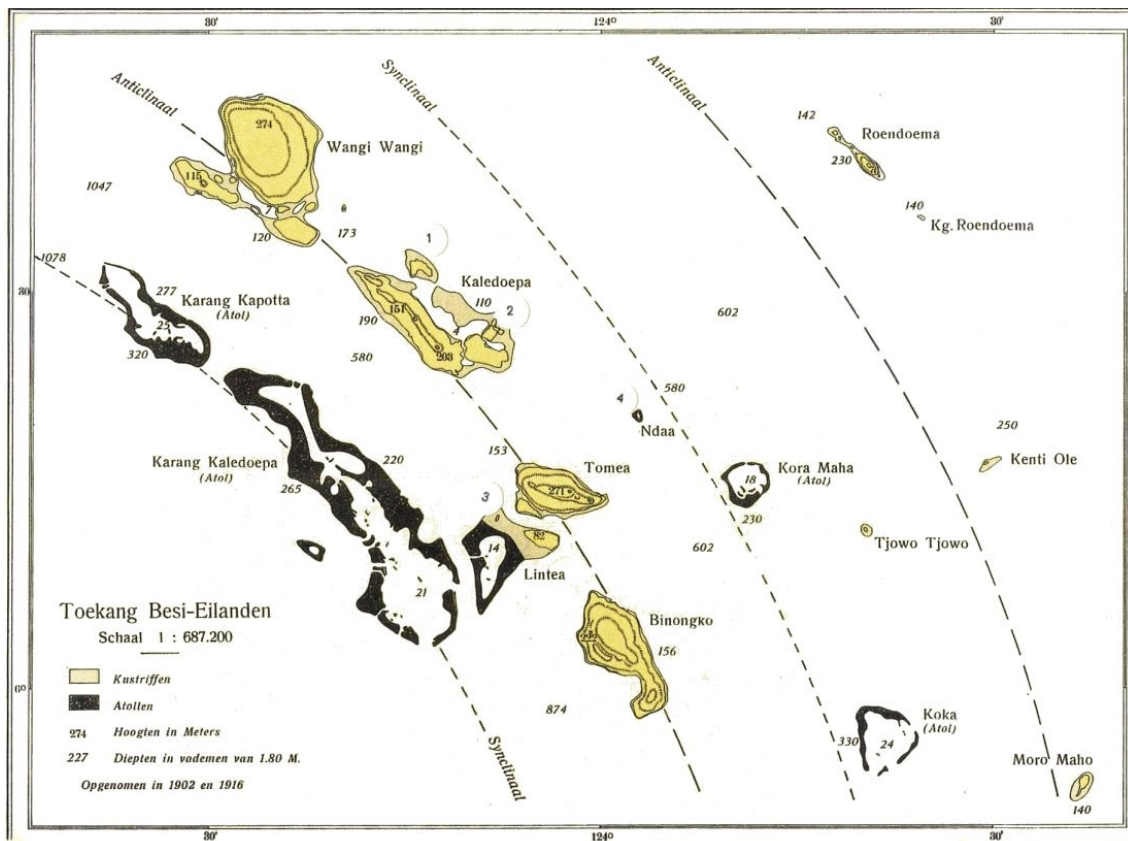
Dalam aspek perubahan teknologi pelayaran yang amat penting adalah kebijakan program motorisasi yang dicanangkan oleh pemerintah pada tahun 1977. Jika program motorisasi itu telah mematikan pelayaran di Buton daratan, namun sebaliknya di Kepulauan Tukang Besi justru berhasil memacu dinamika pelayaran tradisional menjadi pelayaran modern. Dalam waktu tidak kurang dari 20 tahun sejak penerapan kebijakan itu, semua perahu lambo yang ada di Kepulauan Tukang Besi, terutama di Wangi-Wangi dan Tomia, sudah dilengkapi dengan mesin.

Perpaduan faktor-faktor geografis terutama letak dan kondisi kepulauan serta ideologi *gau satoto* sebagaimana di kemukakan di atas telah melahirkan dinamika pelayaran tradisional mereka. Dinamika itu tidak hanya berhasil memacu pertumbuhan ekonomi melainkan mengakibatkan munculnya berbagai kegiatan musiman yang dilakukan pada musim pancaroba seperti perkawinan musiman, pesta tradisional musiman, dan pembangunan fasilitas umum yang juga dilakukan secara musiman.

C. Kesimpulan

Berdasarkan penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa sesungguhnya otak (pemikir), kaki dan tangan (pelaku) pelayaran tradisional di Buton dipelopori oleh pelayar-pelayar Kepulauan Tukang Besi. Julukan bahwa orang Buton adalah pelayar-pelayar ulung atau satu dari enam etnik maritim yang paling dominan di Indonesia sebagaimana dikemukakan oleh Hughes (1984) dan Southon (1995) atau satu dari tiga kekuatan yang paling dinamis dan ekspansif

di kawasan timur Indonesia sebagaimana dikemukakan oleh James J. Fox dalam Southon (1995) hanya pantas diberikan kepada orang-orang Kepulauan Tukang Besi. Dengan demikian generalisasi atau teori mereka, pada tingkatan analisis *micro history*, masih memerlukan penegasan dan pelurusan kembali.



Daftar Pustaka

- Ali Hadara (2005): *Wakatobi : Suatu Kajian Sejarah Kelautan, Kearifan Lokal, dan Partisipasi Sosial*, Makalah disampaikan pada Semiloka "Desain Partisipasi Sosial dalam Pengelolaan Wilayah Laut dan Pesisir Berbasis Masyarakat", diselenggarakan oleh Yayasan Wakatobi Enter, Waha, 3 Desember 2005.
- Ali Hadara, dkk (2006) : *Profil Pejuang Sulawesi Tenggara : Dari Masa Penjajahan Hingga Pasca Kemerdekaan*, Laporan Sementara Hasil Penelitian, Badan Riset Daerah Provinsi Sulawesi Tenggara, Kendari.
- Arali (2005) : *Dampak Pelayaran Tradisional Terhadap Kehidupan Sosial Budaya Masyarakat Usuku Tomia*, Laporan Hasil Penelitian, FKIP Universitas Haluoleo, Kendari.

- Firmansyah (2006) *Persepsi Orang Muslim Ambon Terhadap Kapiten Pattimura*, Laporan Sementara Hasil Penelitian, FKIP Universitas Haluoleo, Kendari.
- Hasan (1989) : *Orang Binongko Pelaut Yang Berani Sejak Zaman Dahulu*, artikel dimuat dalam "Media Kita", No. 44/Thn XIX/1989.
- Hasan (1990) : *Saksi Bisu Kebesaran Binongko di Zaman Lampau*" Artikel dimuat dalam Media Kita No. 57/Thn XXI/1990.
- Horridge, Adrian (1981) : *The Prahau Traditional Sailing Boat of Indonesia*, Oxford University Press, Kuala Lumpur Oxford New York Melbourne.
- Hughes, David (1984) : *The Indonesian Cargo Sailing Vessels and The Problem of Technology Choise For Sea Transport in a Developing Country : A Study of The Consequenses of Perahu Motorization Policy in The Context of The Economic Regulation of Inter Island Shiping*, PhD Thesis, Departement of Maritimje Studies, UWST.
- Kendari Pos, Minggu, 30 Juli 2006: 3: *Advertorial Wakatobi*.
- La Malihu (1996) : *Buton dan Tradisi Maritim: Suatu Kajian Sejarah Tentang Pelayaran Tradisional di Buton Timur (1957-1995)*, Ringkasan Hasil Penelitian , Program Studi Ilmu Sejarah, PPs UI, Jakarta.
- Schoorl, Pim (1003) : *Masyarakat, Sejarah, dan Budaya Buton*, Jambatan-Perwakilan KITLV, Jakarta.
- Southon, Michael (1995) : *The Naval of The Perahu : Meaning dan Values ini The Maritime Trading Economy of A Butonese Village*, Departement of Anthropology, Research School of Pasific and Asia Studies , The Australian National University, Canberra.

Biodata

Nama Lengkap dan Gelar : Ali Hadara, M.Hum
Tempat dan Tanggal Lahir : Usuku, 8 November 1961
Alamat : Jl. Kancil No. 8-b Kelurahan Andonohu
Kecamatan Poasia Kota Kendari,
Tlp. 0401-392936, HP 081341763175
Jabatan Fungsional : Lektor Kepala dalam Matakuliah Historiografi,
Metodologi Sejarah, dan Filsafat Sejarah
pada FKIP Universitas Halauoleo Kendari
Pendidikan Terakhir : Magister Humaniora (M.Hum)
bidang Ilmu Sejarah, UI 1998
Matakuliah yang diampuh : Sejarah Maritim, Sejarah Perekonomian,
Geografi Sejarah, Sejarah Lokal,
Metodologi Sejarah, Historiografi,
dan Filsafat Sejarah.
Organisasi Profesi : Wakil Ketua I MSI Cabang Sulawesi Tenggara
periode 1997-sekarang