

PERKEMBANGAN INDUSTRI DAN INFRASTRUKTUR KOTA BUTON 1920an -1942¹

Oleh: La Ode Rabani²

A. Pengantar

Makalah ini merupakan hasil temuan sementara penulis ketika melakukan rangkaian riset pustaka dan lapangan dari bulan Januari sampai Juli 2004 terhadap kota Buton. Penulis menemukan berbagai perkembangan yang terjadi di Buton selama periode 1911 – 1942. di antara hasil temuan penulis adalah penetapan Buton sebagai ibukota afdeeling, berbagai proyek pengembangan jaringan jalan, jembatan, pasar, pajak, fasilitas telekomunikasi, pendidikan, pendirian dan perluasan pertambangan aspal, peningkatan status pelabuhan menjadi pelabuhan ekspor aspal, dan sebagainya. Hasil penemuan itu nantinya menjadi material utama dalam mengisi laporan akhir penelitian ini.³

Penulis sengaja memulai laporan ini pada tahun 1920 an sebagai awal dari proses penemuan dan dimulainya proses produksi pertambangan aspal yang kemudian mengalami perluasan pada tahun-tahun berikutnya. Tahun 1942 menjadi akhir sementara yang membatasi tulisan ini karena penulis menemukan peningkatan status pelabuhan Pasarwajo sebagai pelabuhan ekspor aspal (1936) di mana sebelumnya pelabuhan ini berstatus sebagai pelabuhan biasa (perahu-nelayan). Di samping itu menjadi batas akhir kekuasaan pemerintahan Hindia Belanda di Indonesia dan Sulawesi, khususnya Buton. Untuk lebih jelasnya mengenai perkembangan periode itu dapat dilihat di bawah ini.

B. Posisi Kota Buton sampai awal Abad XX

Apabila mengkaji proses historis kota Buton yang perlu diperhatikan adalah lembaga kerajaan atau para penguasa yang pernah berkuasa di wilayah itu. Hal ini didasarkan pada kenyataan bahwa kerajaan-kerajaan itu yang membentuk identitas

¹Makalah Lokakarya Temuan Sementara Hasil Penelitian, Kerjasama LIPI Jakarta dengan NIOD Belanda tanggal 26-27 Agustus 2004 di Suarabaya.

²Staf Jurusan Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya Universitas Gadjah Mada Yogyakarta.

³Saya mengucapkan terima kasih kepada **Dr. Freek Colombijn** dan **Sri Margana, S.S., M. Hum** yang telah membantu mencarikan bahan-bahan yang ada di Belanda terutama yang ada dalam koleksi KITLV Leiden Belanda.

sekaligus sebagai peletak dasar dari pemukiman awal menjadi pemukiman permanen hingga berwujud sebagai sebuah kota. Selain itu, perkembangan budaya, dan semua aktivitas masyarakatnya dipengaruhi oleh kerajaan yang berkuasa di wilayah itu.⁴ Dalam beberapa hal, faktor eksternal berpengaruh dalam pembentukan kultur suatu masyarakat, terutama masyarakat pantai yang sifatnya terbuka untuk menerima perubahan. Dalam konteks inilah identitas kota Buton dapat dipahami.⁵

Penguasa kota awal Buton adalah kerajaan Buton, Ternate, Gowa, dan kerajaan Konawe.⁶ Yang paling lama dan dominan adalah kerajaan Buton yang kemudian setelah masuknya Islam pada abad ke-16 berubah statusnya dari kerajaan menjadi kesultanan.⁷ Pada perkembangannya wilayah administrasi Buton oleh Belanda ditetapkan sebagai ibukota Afdeling Sulawesi Timur pada tanggal 11 September 1911.⁸ Untuk mengintegrasikan wilayah kekuasaannya, kesultanan Buton membangun wilayah *barata*. Wilayah barata ini terdiri dari barata Muna, barata Kaledupa, barata Kalingsusu, dan barata Tiworo. Diduga pembentukan barata ini pada abad XV ketika Kesultanan Buton dipimpin oleh sultan La Elangi. Wilayah barata ini berfungsi sebagai basis pertahanan dan keamanan Kesultanan Buton.⁹

Kota-kota di Indonesia mulai mengalami perubahan secara ekologis sejak abad ke-19. Hal ini ditandai dengan munculnya pemukiman baru orang-orang Eropa, Cina,

⁴Alasan ini didasarkan pada kenyataan bahwa tidak semua pulau yang ada memiliki sebutan Tenggara dalam arti identitas, bukan arti geografis. Di Jawa tidak ada istilah Jawa Tenggara, Sumatra Tenggara, dan Irian Tenggara. Hanya kawasan tertentu saja yang secara historis memiliki identitas “Tenggara” (*southeast*). Istilah ini mencerminkan suatu komunitas masyarakat yang memiliki ciri-ciri budaya yang tergabung dalam suatu kawasan geografis, meskipun semua kawasan atau wilayah memiliki bagian sebelah Tenggara.

⁵Belanda menyebut wilayah ini dengan istilah *Zuid-Oost Celebes* atau ‘*Zuid-oostelijk schiereiland van Celebes*’. A. Ligtoet, “Beschrijving en Geschiedenis van Boeton”, dalam *BKI*, no. 26, (‘s-Gravenhage: 1878), hlm. 1; J.N. Vosmaer, “Korte Beschrijving van het Zuid Oostelijk Schiereiland van Celebes” in: *Verhandelingen van het Bataviaasche Genootschap van Kunsten en Wetenschappen* (*VBG*, No. 17, 1839), hlm. 63-184.

⁶Kerajaan Konawe pada perkembangan selanjutnya digantikan oleh kerajaan Laiwui. Kerajaan ini berdiri pada abad XIX sampai awal abad XX.

⁷Wilayah Kekuasaan kesultanan Buton meliputi p. Buton, Muna, Tiworo, Tikola, Tobeia besar dan kecil, pulau Makassar (di selat Buton), Kadatuang, Kabaena, Siompu, Masiring, Talaga besar dan Talaga kecil, Wawonii, p. *Wantji*, Kambodia (Kapota), Kaledupa, Tomea, dan Binongko (KTB), dan sejumlah pulau-pulau kecil lainnya. L. van Voereen, *Het Gouvernement Celebes Proeve Eener Monographie Deel I* (Hoofd Ene Bureau, 1920); A. Ligtoet, *op. cit.*, hlm. 113; lihat peta terlampir.

⁸Penetapan Buton sebagai ibukota Afdeling Sulawesi Timur dilakukan oleh Pemerintah Hindia Belanda pada tanggal 15 Nopember 1911 yang dituangkan dalam Keputusan Pemerintah (*Besluit*) nomor 19 tanggal 15 Nopember 1911 dan dimuat dalam Lembaran Negara (*Staatsblad*) tahun 1911 Nomor 606.

⁹Barata Muna yang berkembang menjadi salahsatu kota pantai di Sulawesi Tenggara. Mengenai letak barata itu lihat peta terlampir. Susanto Zuhdi, Said, D. dan G.A. Ohorella, *Kerajaan Tradisional Sulawesi Tenggara: Kesultanan Buton*, (Jakarta, Depdikbud, 1996), hlm. 51.

dan Arab. Seiring dengan perubahan sosial yang semakin luas pada abad ke-20, terjadi juga perubahan ekologi sehingga kota-kota menjadi semakin teratur.¹⁰ Perubahan itu terlihat pada fasilitas kota, diantaranya pendirian tempat-tempat ibadah berupa masjid dan gereja. Selain itu, berdiri pula kompleks perkantoran, sekolah, pasar, toko, dan sebagainya yang mengikuti jaringan jalan raya.¹¹ Semua itu sebagai bagian dari infrastruktur dan fasilitas kota.

Pada dasarnya kelahiran suatu kota melalui proses sejarah yang panjang dengan memperlihatkan perkembangan dan perubahan baik pada kondisi fisik maupun nonfisik. Perubahan fisik kota dapat dilihat pada bangunan dan perkampungan lama masyarakat,¹² sementara perubahan nonfisik kota dapat dilihat pada perkembangan ekonomi dan politik masyarakat kota.¹³ Aktivitas ekonomi, budaya, politik, dan sosial pada masa lalu banyak dilakukan melalui laut sehingga menyebabkan kota berkembang di wilayah pantai dan pinggir sungai. Sejarah membuktikan bahwa perdagangan paling ramai dan mudah dilakukan adalah melalui sungai dan laut. Akibatnya muncul pemukiman-pemukiman di sekitar sungai dan pantai. Pemukiman itu pada perkembangannya berubah menjadi kota seiring dengan adanya interaksi antara penduduk asli dengan pendatang setelah melalui proses yang panjang. Hal ini dapat dilihat pada dinamika suku yang mendiami kota dengan kepentingan yang berbeda-beda. Adanya variasi jenis pekerjaan atau profesi di kota sebagai gejala kekotaan yang lebih kompleks.

Muncul dan berkembangnya pemukiman baru, juga berkaitan erat dengan faktor politik.¹⁴ Kondisi politik di Sulawesi pada periode abad ke-17 sampai awal abad ke-20 ditandai oleh terjadinya konflik internal antarkerajaan di Sulawesi Selatan seperti Kerajaan Gowa dengan Bone. Konflik ini juga terjadi antara kerajaan (Gowa dan Bone) dengan Belanda dan Ternate. Situasi inilah yang menyebabkan Sulawesi Tenggara,

¹⁰W.F, Wertheim, *Masyarakat Indonesia dalam Transisi, Studi Perubahan Sosial* (Yogyakarta: Tiara Wacana 1999). hlm. 138-143

¹¹Kuntowijoyo, *Metodologi Sejarah*, Yogyakarta: Tiara Wacana, 1994

¹²R. Bintarto, *Geografi Kota* (Yogyakarta: U.P Spring, 1977), hlm. 8. lihat juga lampiran makalah ini.

¹³Sartono Kartodirdjo, *Masyarakat Kuno dan Kelompok-Kelompok Sosial* (Jakarta: Bharatara Karya Aksara, 1977), hlm. 1-4.

¹⁴F. A. Soetjipto, "Kota-Kota Pantai di Sekitar Selat Madura abad XVII sampai Medio Abad XIX", *Disertasi*, Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada, 1991., hlm. 221

khususnya Buton menjadi sasaran para imigran dari Sulawesi Selatan karena wilayah ini selain mudah dijangkau, juga karena dianggap aman.¹⁵

Dampak dari konflik itu adalah ditinggalkannya pemukiman asal dan pembukaan pemukiman baru oleh kelompok masyarakat Bugis-Makassar di wilayah pantai Pulau Buton. Bahkan ada sebuah pulau yang berada di sekitar pulau Buton yang dinamakan dengan pulau *Makassar*. Bukti lain yang menunjukkan adanya peristiwa itu adalah adanya nama kampung yang disebut dengan kampung Bone-bone, Wadjo atau Bajo. Nama itu berasal dari sebutan penduduk Bone dan Wajo di Sulawesi Selatan dan penduduk Bajau yang sekarang dikenal dengan nama *Sama Bajau*.¹⁶ Komunitas penduduk lainnya seperti Eropa, Jawa, Melayu, Cina, dan Arab turut juga menambah heterogenitas penduduk kota Buton.¹⁷ Suku lain yang tinggal di Buton adalah Tolaki, Muna, Tukang Besi, dan Kabaena. Intensifnya aktivitas ekonomi berupa perdagangan dan adanya perubahan kebijakan politik pemerintah Hindia Belanda, wilayah itu dijadikan sebagai *Onder Afdeeling Celebes*.¹⁸

Posisi wilayah Buton sebagai kota sangat dekat dengan pusat birokrasi kolonial di Timur Indonesia yakni Ambon dan Makassar. Maluku dikenal sebagai tempat perekrutan prajurit yang ditempatkan pada berbagai daerah di Indonesia oleh pemerintah Hindia Belanda. Secara ekonomi, Ambon (Maluku) dikenal juga sebagai pusat produksi rempah-rempah yang laku di pasar Internasional sehingga banyak dikunjungi oleh para pedagang. Pada abad ke-19, Makassar tampil sebagai kota pelabuhan dan kota dagang yang ramai. Kota ini oleh Belanda juga dijadikan sebagai pusat birokrasi. Kondisi itu sangat menguntungkan posisi Buton karena berada di jalur menuju Maluku jika dari barat Indonesia dan sebaliknya. Posisi itu juga menguntungkan dalam hal; Buton lebih mudah dijangkau dari kedua kota itu untuk melakukan perdagangan antarpulau. Begitu pula dengan para pedagang lain yang tertarik menyinggahi Buton untuk membeli beberapa hasil hutan berupa kayu jati, rotan, dan damar, serta laut berupa lola, sirip ikan hiu, teripang, mutiara, dan sebagainya. Biasanya

¹⁵ Para pendatang dari Makassar juga mendiami wilayah Kendari, Muna, dan pulau-pulau lainnya di kawasan itu.

¹⁶A. Ligvoet, "*Beschrijving en Geschiedenis van Boeton*," dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde (BKI)*, 26 ('s-Gravenhage: 1878), hlm. 1-6.

¹⁷*Ibid.* hlm. 1 dan 12; B. Bhurhanuddin, et al, *Sejarah Kebangkitan Nasional Daerah Sulawesi Tenggara* (Jakarta: Depdikbud, 1978/1979), hlm. 57.

¹⁸Pada perkembangannya, wilayah *Onder Afdeeling Celebes* (Boeton en Laiwoei) menjadi salah satu propinsi tersendiri pada tahun 1962 yang dituangkan dalam *UU no. 2 tahun 1962*

para pedagang itu menyinggahi Buton dalam perjalanan menuju Maluku dan atau ke Makassar. Komoditi yang dibawa selanjutnya diangkut ke Jawa dan Malaka untuk dijual dengan harga tinggi. Hal itu berlangsung hingga paruh kedua awal abad XX.¹⁹

C. Ekonomi dan Infrastruktur Kota Buton 1920an – 1942

Kota Buton dalam makalah ini dilihat dari sudut perluasan infrastruktur dalam kaitannya dengan perkembangan unit ekonomi yang lain seperti pembukaan dan perluasan tambang aspal di Pasarwajo. Proses itu kemudian diikuti dengan perkembangan lain berupa perbaikan dan perluasan jaringan jalan, pembangunan jembatan, penyediaan fasilitas telekomunikasi, sarana ibadah, pasar, pendidikan, dan lain sebagainya. Kota Buton dalam sejarahnya pernah menjadi ibukota Afdeeling Sulawesi Timur (*Oost Celebes*) pada tahun 1911 yang ditetapkan dengan keputusan (*besluit*) Gubernur Hindia Belanda nomor 19, tanggal 15 Nopember 1911. Keputusan itu dimuat dalam lembaran negara (*Staatsblad*) tahun 1911 Nomor 606.²⁰

C.1. Ekonomi Kota Buton

Indikasi paling jelas ketika mengkaji perkembangan infrastruktur kota Buton adalah adanya realitas bahwa perkembangan infrastruktur kota sampai berakhirnya masa pemerintahan Hindia Belanda adalah mengikuti perkembangan unit-unit ekonomi yang berkembang baik di pedalaman maupun di wilayah sekitar pantai. Penemuan dan pengelolaan tambang aspal pada tahun 1920an dan berkembangnya perkebunan kelapa di beberapa tempat di Buton ikut mendorong pembangunan infrastruktur kota seperti jaringan jalan, penyediaan kendaraan, pembukaan dan penetapan status pelabuhan. Jaringan jalan darat juga dibuka ke beberapa daerah yang dianggap memberikan akses secara ekonomi dan menguntungkan seperti ke Raha yang mana di daerah itu sebagai penghasil kayu jati berkualitas tinggi. Perusahaan kayu yang mengelola jati di Muna adalah Vejahoma.²¹ Pada tahun 1924, areal pertambangan diperluas ke daerah di sekitarnya. Seiring dengan intensifnya produksi dan perdagangan aspal Buton, pemerintah Hindia Belanda memperbaiki kualitas jalan (pelebaran dan pembukaan jalan

¹⁹J.W. Schrool, "Power, Ideology, and Change in the Early State of Buton", dalam; G.J. Schutte, (ed.), *State and Trade in the Indonesian Archipelago* (Leiden: KITLV Press, 1994), hlm. 17-54; Heather Sutherland, "Trepang and Wankang, The Chinese Trade of Eighteenth-Century Makassar c. 1720s – 1840s", dalam; *BKI no. 153.3* (Leiden: KITLV, 2000), hlm. 451-472.

²⁰ Pada perkembangan selanjutnya kota ini pernah menjadi ibukota propinsi Sulawesi Tenggara, meskipun sebelum tahun 1964 Sulawesi Tenggara pernah tergabung satu propinsi, yakni propinsi Sulawesi Selatan Tenggara..

²¹R. Broesma, *KT*, 1930

baru), membangun jembatan, sarana pendidikan, telekomunikasi dan fasilitas pelabuhan untuk menunjang fungsi kota Buton sebagai kota dagang dan kota industri, meskipun dengan wilayah kota yang relatif kecil.

Tabel 1

Impor teripang ke Makassar dari beberapa pelabuhan daerah penghasil (*dalam pikul*), tahun diseleksi.²²

Pelabuhan	T a h u n					Jumlah
	1722-1723	1733-1734	1766-1767	1776-1777	1786 – 1787	
Ambon	-	15	-	-	-	15
Banda	-	68,5	-	-	250	318,5
Barru	-	20	-	-	-	20
Belitung	15	-	-	-	-	15
Bima	-	-	-	69	-	69
Bonerate	-	-	478	291	141	910
Bugis	-	-	200	587	485	1272
Buton	10	276	631	1071	1077	3065
Cn. Bone	-	30	-	-	-	30
Komodo	-	-	40	55	-	95
Manggarai	-	29	-	-	-	29
Pasir	-	10	-	-	-	10
Pulau Laut	-	8	-	-	-	8
Selayar	-	-	11	-	-	11
Sumbawa	-	-	50	493	662	1205
Ternate	-	-	-	-	10	10
Total	25	456,5	1410	2566	2625	7082,5

Sumber: Heather Sutherland, “Trepang And Wangkang, The Cina Trade of Eighteenth-Century Makassar c. 1720-1840s”, in: *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde (BKI)*, nomor 156.3 (Leiden: KITLV, 2000), hlm. 86.

Hasil laut yang diperdagangkan di Buton adalah teripang, mutiara, ikan, sirip ikan hiu, dan lola.²³ Angka-angka hasil perdagangan yang disajikan pada tabel 1 menunjukkan perbandingan yang menarik untuk komoditas perdagangan teripang secara kuantitas menurut daerah produksi di Hindia Belanda sebagai hasil laut. Gambaran tersebut sangat jelas menunjukkan bahwa produk komoditas teripang untuk wilayah

²² Sumber-sumber ekonomi Buton disajikan karena pertimbangan bahwa orang akan datang ke Buton karena ada factor yang menguntungkan dalam hal ini factor ekonomi. Table 1 memperlihatkan sumber ekonomi Buton yang dapat diekspor dan hasil ekonomi itu paling tidak memperkuat alasan mengapa para pedagang itu tinggal dan datang ke kota Buton.

²³H.W.Vonk, *Nota betreffende het Zelfbestuuren Landschap Boeton, Celebes en Onderhoorigheden*, tahun 1937, dalam Koleksi ARNAS, Jakarta, *Reel 31 Seri I^o 6.*; Anthony Reid, “The Pre-Colonial Economy of Indonesia”, dalam *BIES Vol XX No. 2 August*, 1984, hlm. 156.

Sulawesi Tenggara, khususnya Buton merupakan yang terbesar dibanding daerah lain pada tahun itu.

Tabel 2
Data Produksi dan Pengapalan Aspal dari Buton

Tahun	Jumlah Diangkut (ton)	Tahun	Jumlah Diangkut (ton)
1934	3.749	1938	20.000
1935	7.905	1939	12.000
1936 ²⁴	4.900	1940	57.000

Sumber : MvO. H.W. Vonk, *Nota Betreffende het zelfbestuurend landschap Boeton, Celebes en Onderhoorigheden*, 1937. Dalam ANRI, *Koleksi Microfilm Reel 31*, Jakarta. Data tahun 1936-1940 diambil dari Majalah, : “Copra in East Indonesia” in; *The Economic Review Vol I No. 4*, Departemen of Economic Affairs, Batavia-Java, tahun 1947, hlm. 122.

Laporan tentang perdagangan di Buton dengan wilayah yang mencakup hampir seluruh Sulawesi Tenggara dapat ditemukan dalam tulisan Schrool. Dalam tulisan itu dikatakan bahwa perdagangan Buton sangat terbatas.²⁵ Pada tahun 1878 A. Ligtvoet melaporkan bahwa komoditi ekspor utama Buton adalah tripang, kulit penyu, kopi, lilin, agar-agar, akar bingkuru (sic.), kulit soga, karoro, balasari (dupa), mutiara, kulit, tanduk kerbau, sirip ikan hiu dan katun mentah.²⁶ Komoditi impor utama adalah beras, candu, barang-barang besi dan tembikar, kain dan benang Eropa.²⁷ Pada tahun 1906, pemerintah Hindia Belanda mengambil alih tugas sebagai pengendali kebijakan perekonomian dengan memungut cukai impor dan ekspor di daerah Kesultanan Buton. Beban itu diberikan kepada semua kapal yang singgah di beberapa pelabuhan Sulawesi Tenggara khususnya Buton. Kapal-kapal yang berlabuh itu juga dibebani pajak berlabuh.²⁸

²⁴Data tahun 1936-1940 diambil dari Majalah, : “Copra in East Indonesia” in; *The Economic Review Vol I No. 4*, Departemen of Economic Affairs, Batavia-Java, tahun 1947, hlm. 122.

²⁵Laporan tentang ekonomi Buton dari Schrool ini dimasukan dengan pertimbangan untuk melihat dan membandingkan sumber-sumber ekonomi di wilayah itu dari abad ke-17 sampai awal abad ke-20. Wilayah Buton pada periode ini hampir mencakup keseluruhan wilayah Sulawesi Tenggara. Untuk jelasnya, uraian mengenai kondisi perdagangan dan ekonomi Sulawesi Tenggara khususnya Buton disajikan dalam tulisannya. J.W. Shrool, “Power, Ideology, and Change in the Early State of Buton”, in G.J. Schutte, (ed.), *State and Trade in the Indonesian Archipelago*, (Leiden: KILV, 1994), hlm. 42-54.

²⁶A. Ligtvoet, *op. cit.*, hlm 5.

²⁷*Ibid.*

²⁸Mengenai jumlah kapal dan angka-angka muatan kapal yang berlabuh di beberapa pelabuhan Sulawesi Tenggara, khususnya Buton akan disertakan pada lampiran laporan akhir penelitian ini.

Data-data mengenai tingkat kesejahteraan ekonomi masyarakat Buton sebelum tergabung dalam sistem ekonomi kolonial tidak diperoleh informasi yang banyak, kecuali hubungan dengan VOC dan perdagangan budak. Pendapatan dalam bentuk pajak pada periode Hindia Belanda dapat dilihat pada tahun 1911. Jumlah pajak yang diperoleh pada tahun itu sekitar f 90.000. Angka-angka itu ditambah dengan semua hasil produksi pertanian, perdagangan, perkapalan, nelayan dan kehutanan yang mencapai f 2.250.000. Jika jumlah penduduk 100 ribu orang, diperoleh hasil tahunan f 25,442/orang. Khusus mengenai data itu, tidak ada data pembandingan untuk menarik kesimpulan mengenai tingkat kemakmuran masyarakat Buton. Perdagangan sangat penting untuk menunjang ekonomi Buton. Perdagangan ini dilakukan untuk mengisi kebutuhan kerajaan melalui impor, misalnya berbagai jenis kain, senjata, barang mewah, candu, besi, tembaga, emas dan perak.

Pada tahun 1920-an, Buton dan Laiwui memperoleh keuntungan dari hasil ekspor rotan, damar, dan kapuk sebesar f 2.000/tahun.²⁹ Pada sektor pertambangan, terutama aspal, dapat disajikan angka-angka produksi seperti pada tabel 2 dan 3. Angka-angka itu tidak semuanya disajikan sejak perusahaan pertambangan Buton beroperasi. Hal ini disebabkan belum ditemukan data produksi mengenai hasil pertambangan secara memadai.³⁰

Data produksi aspal olie dan aspal biasa pada tahun 1934 berjumlah 7.640 ton. Pada tahun 1932 sebanyak 850 ton diangkut dengan kapal layar dari Buton hingga mencapai 4511 ton serta 3926 ton pada tahun 1932. Konsesi atau penerimaan pajak dari perusahaan pertambangan Buton untuk kas daerah sebesar f 2.811,75 untuk satu tahun (1934).³¹

Tabel 3
Data produksi Aspal Lunak dan Keras pada tahun 1931-1933

Tahun	Jumlah Produksi (ton)
1931	469.838,74
1932	326.563,69
1933	555.928,33

Sumber : Diolah dari *Indisch Verslag* tahun 1934, hlm. 143

²⁹*Verslag van den Economischen Toestand der Inlandsche Bevolking, 1924, deel II*

³⁰Produksi aspal Buton yang sudah diperluas secara resmi dimulai tanggal 21 Oktober 1924. *Besluit Pemerintah tanggal 1 September 1924 no. 10*. Perusahaan pertambangan ini bernama N.V. Mijnbouw en Cultuur Maschappij Buton. Masih perlu penelusuran lebih lanjut mengenai statistik produksi dan perdagangan aspal Buton. Keterbatasan

³¹*Indisch Verslag*, 1934, hlm. 119.

Sektor pajak adalah salah satu sumber ekonomi penguasa Buton. Pajak ini diterapkan secara intensif ketika pemerintah Hindia Belanda menguasai wilayah ini. Pelaksanaan sistem ekonomi pajak sering memberatkan penduduk. Rincian penduduk yang terkena pajak dapat digambarkan pada tabel 4 berdasarkan distrik.³² Eksplorasi sumber daya ekonomi wilayah Buton dilakukan secara intensif berhubungan dengan kepentingan ekonomi pemerintah Hindia Belanda.

Tabel 4

Penduduk Wajib Pajak di Afdeeling Buton Tahun 1916

No	Nama Distrik	Jumlah Wajib Pajak	No	Nama Distrik	Jumlah Wajib Pajak
1	Sampolawa	3.771	11	Wanci	3.046
2	Batauga	2.755	12	Tomia	2.191
3	Wakorumba	1.371	13	Kabaena	1.692
4	Bungi	1.648	14	Binongko	2.519
5	Bolio	2.031	15	Kaledupa	1.851
6	Lasalimu	1.992	16	Kulingsusu	1.904
7	Pasar Wajo	2.022	17	Mawasangka	3.321
8	Rumbia	1.820	18	Gu	5.300
9	Kapontori	3.731	19	Tiworo	1.030
10	Poleang	2.714	J U M L A H		46.836

Sumber: A.M. Zahari, *Sejarah dan Adat Fiy Darul Butuni (Buton) III* (Jakarta: Depdikbud., 1977), hal. 100-112

Pajak dikenakan dalam bentuk cukai pelabuhan, perahu, pertambangan, hasil hutan, pertanian, perkebunan, dan pajak kepala. Kurangnya pengeluaran untuk berbagai proyek seperti pembangunan infrastruktur jalan, bangunan, dan peningkatan fasilitas pelabuhan telah menghemat keuangan kerajaan. Sementara pemasukan dari sektor pajak dan pajak dari beberapa pertambangan dan perkebunan yang masuk setiap tahun menambah kas kerajaan.³³

Faktor kebijakan kolonial Belanda yang melakukan modernisasi di Buton dalam berbagai prasarana untuk mendukung eksplorasi sumber daya ekonomi seperti intensifikasi pertanian, perkebunan, pembukaan dan proses produksi pertambangan, dan modernisasi pelabuhan di wilayah itu mempercepat perkembangan wilayah. Hal ini

³²A. M. Zahari, *Sejarah dan Adat Fiy Darul Butuni (Buton) III*, (Jakarta: Depdikbud, 1977), hlm. 100-102

³³Tidak ditemukan data statistik atau neraca kerajaan yang umum berlaku seperti yang terjadi pada perusahaan modern.

terlihat dari pelebaran jalan, pembangunan jembatan, pembukaan sekolah model Eropa, dan munculnya profesi baru yakni pegawai atau pejabat birokrasi.

C.2. Fasilitas dan Infrastruktur Kota Buton.

Sebuah kota dapat dikatakan berkembang bila kota itu mempunyai fasilitas dan infrastruktur kota yang memadai. Seberapa jauh infrastruktur kota sudah berkembang dan fasilitas apa yang dimiliki kota Buton di Sulawesi Tenggara selama periode 1920 an-1942. Fasilitas kota yang dimaksud adalah jaringan jalan, pelabuhan, sarana transportasi, industri dan perdagangan, fasilitas perumahan, dan sarana ibadah.

C.2.1 Jaringan Jalan

Kondisi jaringan jalan di Buton pada awalnya merupakan jalan setapak yang digunakan masyarakat. Masyarakat Buton menggunakan jaringan jalan darat tidak untuk kepentingan komersial dan media mobilitas efektif yang menguntungkan secara ekonomis. Akan tetapi, ketika pemerintah Hindia Belanda menguasai sepenuhnya wilayah itu pada tahun 1906, perubahan terjadi pada infrastruktur kota berupa pelebaran dan pengerasan jalan.³⁴ Selain itu, Jaringan jalan diperpanjang dan pembukaan jaringan jalan baru juga dilaksanakan ke daerah-daerah yang memberikan keuntungan ekonomis.³⁵

Pembangunan jaringan jalan di Sulawesi Tenggara, khususnya di Buton oleh pemerintah Hindia Belanda yakni pembukaan jalan dari Bau-Bau ke Pasarwajo.³⁶ Jaringan jalan darat ini diperpanjang lagi ketika penambangan aspal Buton diperluas ke daerah Kabungka sejauh 5 km. Fasilitas lain yang diperbaiki adalah pelabuhan Pasarwajo yang semula hanya merupakan sebuah pelabuhan nelayan berubah menjadi pelabuhan ekspor aspal.³⁷

³⁴Kondisi jalan di Jawa dan luar Jawa berbeda pada awal abad ke-20. Hal ini disebabkan oleh kebijakan pemerintah Hindia Belanda tiap-tiap daerah berbeda-beda. Satu hal yang perlu dicatat adalah Belanda tidak akan membangun infrastruktur yang baik jika tidak untuk kepentingan ekonominya

³⁵Daerah-daerah yang dianggap memberikan keuntungan ekonomis adalah daerah yang mempunyai komoditas yang laku di pasar internasional dan sumber pajak serta mempunyai hasil pertambangan, seperti yang terjadi di kota Muna (Jati, Kopra, Mutiara dan Kapuk), Kendari (Rotan dan Damar, Nikel), dan Buton (Aspal dan Kopra). Di kota Muna, Belanda melakukan pengerasan jalan bersama-sama dengan perusahaan kayu Vejahoma dengan lebar mencapai 6 meter.

³⁶Pasarwajo adalah daerah penghasil aspal sejak tahun 1924. *Besluit Pemerintah Hindia Belanda, tanggal 1 September 1924, nomor. 10*

³⁷Pelabuhan Pasarwajo dijadikan sebagai pelabuhan ekspor aspal di Hindia Belanda berdasarkan *Besluit van den Gouverneur-Generaal van N.I, tanggal 28 Desember 1936 nomor 4; Staatsblad tahun 1936 nomor 704.*

Jaringan jalan yang menghubungkan antara Buton dengan Muna melalui jalur darat dibuka. Jalan ini melalui selat Bau-Bau. Selain itu, jalan dibuka ke daerah-daerah yang mempunyai fasilitas pelabuhan transit seperti ke Lohia, Raha, dan Lamoambu. Jaringan jalan setapak yang sudah diperlebar dan telah terhubung dengan kota Muna adalah jalur jalan menuju Labunti, Lambiko, Latampo, dan Latawe.³⁸

Adanya kebijakan ekonomi pemerintah Hindia Belanda untuk mengeksplorasi hasil hutan dan hasil pertambangan di daerah itu tentu saja membutuhkan pembangunan infrastruktur jalan yang memadai, seperti jalan mobil, fasilitas telepon, kamp militer, fasilitas ibadah, air bersih, dan fasilitas pelabuhan yang memadai. Kebutuhan itulah yang sebenarnya menjadi awal modernisasi yang dilakukan oleh pemerintah Hindia Belanda di kota-kota Sulawesi Tenggara khususnya Buton, dan beberapa daerah lainnya di kawasan itu seperti Muna dan Kendari. Laporan beberapa pejabat pemerintah Hindia Belanda seperti yang diuraikan dalam beberapa *Memorie van Overgave* sangat jelas menggambarkan kondisi daerah tugasnya.³⁹

Fasilitas kota Buton sebagaimana digambarkan oleh pejabat pemerintah Hindia Belanda diantaranya pasar, pelabuhan, benteng, dan transportasi. Selain itu, pemerintah Hindia Belanda juga melakukan penambahan fasilitas kota seperti fasilitas pelabuhan, jaringan telepon, pembukaan pertambangan, pembukaan perkebunan besar, yang kesemuanya membutuhkan jaringan jalan yang memadai.⁴⁰

Secara fisik, kota Buton terletak di jalur pelayaran dan perdagangan ke dan dari kepulauan rempah-rempah Maluku. Posisi ini telah menjadikan Buton sebagai pusat persinggahan kapal dan perahu yang melayari rute itu. Dengan kondisi itu, pajak/cukai pelabuhan diperoleh untuk kas pemerintah dan kerajaan. Untuk mendukung perolehan finansial pemerintah Hindia Belanda dan kerajaan, beberapa pelabuhan transit dibangun seperti pelabuhan di Matanauwe dan Lamoambu. Pelabuhan yang ada sebelumnya adalah pelabuhan tobelo, pasarwajo, dan pelabuhan Belanda (labuhan walanda).⁴¹

³⁸Coureur, *Memorie van Overgave, tanggal 10 Oktober, 1935*.

³⁹Mengenai *Memorie van Overgave* Sulawesi Tenggara dapat dibaca pada Microfilm Koleksi Arnas Jakarta, Reel 31 dan 32 Seri I^o Celebes.

⁴⁰Fasilitas komunikasi (telepon) dibangun di kota Bau-Bau menuju Pasarwajo. Bandara juga dibangun di Buton pada tahun 1937. R. Broesma, "Medeelingen over het Eiland van het Sultanaat Boeton", dalam *Koloniaal Tijdschrift*, 1930, hlm. 35; H.W. Vonk, *MvO* 1937.

⁴¹E.P. Bouman, *MVO Afdeling Boeton en Laiwoei*, Koleksi Microfilm Arnas Jakarta, Reel 31, Seri I^o 6, Celebes en Onderhoorigheden, 1933.

Perkembangan kota Buton terlihat ketika Belanda mencampuri urusan pemerintahan. Beberapa proyek perbaikan fasilitas kota diusulkan untuk dilaksanakan dalam rangka memperlancar mobilitas ke daerah-daerah produksi.⁴² Realisasi pelaksanaan proyek perbaikan fasilitas kota Buton adalah isolasi penduduk pedalaman terbuka. Selain itu, Belanda membangun jaringan jalan di Buton dan kemudian diperlebar. Jaringan jalan yang dibangun antara lain adalah jalur jalan dari Bau-bau ke Pasarwajo sepanjang 46 km dan kemudian diperpanjang 5 km sampai di Banabungi. Perpanjangan ini dilakukan karena tempat kantor perusahaan Buton dan lokasi pengapalan dan ekspor aspal di sekitar kawasan itu.⁴³ Perbaikan jalan diusulkan juga untuk dilakukan di Buton. Proyek jalan yang harus diperlebar menjadi 5 meter dilakukan pada jaringan jalan Bau-Bau—Kao-Kaongkea. Pada jalan ini terdapat 24 proyek permanen, yakni pembangunan jembatan sepanjang 52 m. Panjang jalan mencapai 76 km. Pembangunan jembatan dilakukan di atas sungai Bau-Bau sepanjang 24 m dan sungai Kambe-Kamberu sepanjang 70 m. Proyek lain adalah pembangunan tembok permanen sebagai penahan terpaan ombak. Sebagian puing-puing dari proyek ini masih bias ditemukan situs-situsnya sampai saat ini.⁴⁴

Gambaran di atas menunjukkan bahwa terjadi perbaikan fasilitas kota Buton, khususnya pada tahun 1910-1942. Bersamaan dengan itu eksplorasi sumber-sumber ekonomi wilayah dilakukan, khususnya yang mempunyai nilai ekonomis tinggi. Beberapa percobaan dan pengenalan tanaman baru dilakukan serta perluasan perkebunan kelapa.⁴⁵

Jaringan jalan menuju Pasarwajo dan Banabungi juga dibuka. Jalan ini dibangun untuk kepentingan perusahaan Buton. Jaringan jalan lain juga dibangun yakni dari Bau-Bau ke Sampolawa sejauh 50 km dan jalan dari Bau-Bau menuju Kapuntori dibuka. Di pantai barat Buton jalan diperlebar dan diperbaiki. Jalan ini menghubungkan Kapuntori

⁴²Dalam hal ini, masyarakat Buton dipandang sebagai masyarakat yang tidak pernah meminta pembuatan jaringan jalan seperti yang diinginkan oleh pemerintah Hindia Belanda. Jalan sederhana cukup bagi penduduk Buton, karena hanya berguna bagi para pedagang, polisi, pemerintah, militer, dan rakyat. Pada awalnya Buton adalah sebuah daerah yang berpenduduk dengan sedikit kebutuhan, untuk membangun jalan dan jembatan yang menghubungkan pusat kekuasaan dengan daerah-daerah pedalaman yang mempunyai komoditas ekonomi yang laku di pasar Internasional. R. Broesma, 1930, *loc. cit.*

⁴³*Staatsblad 1936 nomor 704.*

⁴⁴Penulis menemukan hal itu ketika melakukan kunjungan pada bulan April lalu. Letak proyek itu adalah di jalan menuju La Salimu dari Bau-Bau (Buton).

⁴⁵Diolah dari berbagai arsip dan artikel mengenai eksploitasi di Sulawesi Tenggara. Mengenai arsip dan artikel itu akan disertakan dalam daftar pustaka dan lampiran.

dengan daerah konsesi Lawele milik perusahaan Buton. Daerah Kabungka sebagai lokasi pertambangan aspal dihubungkan oleh jalan raya Bau-Bau—Pasarwajo.⁴⁶

Pejabat pemerintah Hindia Belanda mengatakan bahwa daerah kesultanan Buton merupakan daerah dengan sedikit kebutuhan dengan kas banyak. Buton adalah daerah Hindia Belanda yang tidak miskin. Hal ini terlihat dari anggaran pemerintah wilayah itu yang menunjukkan banyak penghasilan dengan sedikit pengeluaran. Buton adalah daerah surplus dan tidak membuat proyek yang tidak dibutuhkan. Kebijakan Belanda untuk pembuatan jalan dan pembangunan sekolah rakyat menjadi pertimbangan pertama yang diusulkan oleh pemerintah Hindia Belanda kepada pengusa Buton.⁴⁷

C.2.2. Pasar

Salah satu fasilitas penting kota adalah pasar. Pasar mempunyai peranan mengembangkan ekonomi masyarakat. Menurut Max Weber, karakteristik yang menonjol pada suatu kota adalah aktivitas pasarnya. Dalam kaitan itu, masyarakat kota umumnya hidup dari perdagangan dan perusahaan.⁴⁸

Fungsi pasar dalam suatu kota sangat menonjol dan menjadi barometer perkembangan kota. Frekuensi arus barang dan komoditas yang masuk dan keluar dari pasar, kelompok sosial yang terlibat, dan sebagainya menggambarkan kondisi riil dari aktivitas masyarakat kota. Oleh karena itu, kegiatan dan kebutuhan masyarakat dapat dipenuhi karena adanya pasar. Bahkan dalam melakukan dan memenuhi kebutuhan hariannya, masyarakat harus datang ke pasar.

Peranan pasar sebagai menunjang perkembangan kota-kota pantai dapat dilihat dari segi fungsinya, yakni sebagai pusat jual beli barang. Dari sisi lokasi, pasar terdapat di dua lokasi, yakni di pedalaman dan di pantai. Pasar pedalaman pada umumnya menampung hasil produk agraris dan hutan. Barang yang diperjualbelikan pada jenis pasar ini adalah beras, sayur, buah-buahan dan kacang-kacangan. Pada umumnya, pasar jenis ini terdapat pada setiap kota pedalaman. Mengenai fisik pasar pedalaman biasanya

⁴⁶Mengenai peta jaringan jalan di Buton dapat dilihat pada lampiran.

⁴⁷R. Broesma, 1930, *op.cit.*, hlm. 37.

⁴⁸Max Weber, “Apa yang disebut Kota” dalam; Sartono Kartodirdjo (ed.), *Masyarakat Kuno dan Kelompok-Kelompok Sosial* (Jakarta: Bhratara Karya Aksara: 1977), hlm 11 – 12.

hanya suatu tempat terbuka yang terdiri dari beberapa bangunan yang tidak permanen.⁴⁹ Barang-barang hasil pedalaman ada yang diangkut hingga ke kota pantai melalui jalur sungai. Demikian juga sebaliknya, masyarakat kota pantai melakukan perdagangan dengan masyarakat pedalaman di pasar pedalaman melalui sungai. Barang-barang dagangan dibawa dengan perahu ke pedalaman. Kondisi demikian telah membuktikan bahwa antara pasar pedalaman dengan pasar kota pantai terdapat hubungan yang erat. Pasar menjadi tempat yang efektif bagi kelompok sosial yang melakukan interaksi untuk saling memenuhi kebutuhannya.⁵⁰

Pasar di atas permukaan air laut maupun sungai juga terdapat di kepulauan Indonesia. Pasar jenis ini merupakan pertemuan antara masyarakat pedalaman dan pantai. Para pedagang gelap (ilegal) salah satunya juga menggunakan pasar ini untuk bertransaksi. Masyarakat Bajo di kepulauan Indonesia adalah yang paling dominan menggunakan jenis pasar ini karena komunitas dan lingkungan tempat tinggalnya di atas air laut. Interaksi antara etnis Bajo dengan etnis lain dilakukan di pinggir pantai. Bahkan justru penduduk pantai yang menjemput hasil produksi orang-orang Bajo. Hasil itu kemudian diperdagangkan ke daerah lain.⁵¹ Pasar di atas air dilakukan dengan menggunakan sarana sampan (sejenis perahu kecil) sebagai media mobilitas. Pasar ini berjalan isidentil dan waktu pelaksanaannya tidak tentu. Ketika keamanan mulai terjamin dan masyarakat sudah terbiasa dengan pola pasar seperti itu, maka kegiatan pasar ini berubah menjadi pasar tetap.⁵²

Pasar di Buton terletak di tepi sungai Bau-Bau dan di sekitar pelabuhan Bau-Bau. Pasar ini mulai dibangun secara permanen sejak tahun 1920. Para pedagang Cina mulai memanfaatkan pasar ini sebagai tempat transaksi. Etnis Bugis dan Makasar memanfaatkan pasar tersebut. Pasar ini makin ramai karena banyak pedagang yang

⁴⁹Kondisi pasar pedalaman seperti ini terjadi selama abad XV sampai awal abad XX di beberapa kota pedalaman di Indonesia. Biasanya sungai menjadi media paling efektif dan mudah menuju ke pasar pedalaman.

⁵⁰J. Sardi, "Peranan Kota Kecil dalam Pengembangan Pedesaan", *Majalah Ekonomi dan Keuangan Indonesia No. 2, Edisi Juni* (Jakarta: Fakultas Ekonomi UI, 1983), hlm. 11

⁵¹J. Nicholas Vosmaer, "Korte Beschrijving van het Zuid Oostelijk Schiereiland van Celebes" in: *Verhandelingen van het Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen, VBG, No. 17, 1839*; Cristian Pelras, Christian Pelras, "Catatan Tentang Beberapa Penduduk Perairan Nusantara", dalam: *Masyarakat Indonesia Tahun VI No. 2*, (Jakarta: LIPI, 1979), hlm. 32

⁵²Model pasar tetap yang dilakukan di atas air sekitar pantai dapat ditemukan dalam komunitas masyarakat Bajo di Sulawesi Tenggara (Pasar di teluk Kendari) dan di Sulawesi Selatan (pasar Bajoe di teluk Bone). Masyarakat kota pedalaman biasanya melakukan perjanjian jual beli di pasar yang sama setiap harinya.

berasal dari Jawa, Madura, Bugis, Makasar, Cina, dan Malaka datang untuk berdagang di Kendari. Tidak mengherankan apabila di sebelah timur pasar yang juga mr bukit terdapat pula pekuburan Cina.

C.2.3. *Industri dan Transportasi*

Catatan tentang industri di kota Buton sedikit yang diketahui, tidak seperti daerah-daerah lain di Indonesia. Hanya saja ada kesamaan dengan daerah lain seperti yang umum berlaku di daerah pantai, terutama industri perahu, kerajinan anyam-anyaman, dan pandai besi. Catatan Elbert mengenai industri anyam-anyaman dan kerajinan pandai besi terdapat di Buton. Industri perahu layar dapat ditemukan pada sebagian besar masyarakat pantai di seluruh Buton termasuk di kepulauan tukang besi yakni Tomia dan Binongko, Kabaena dan Muna di kepulauan Tiworo.⁵³

Industri yang berskala besar adalah industri kapuk di Muna dan industri pertambangan aspal di Buton.⁵⁴ Produksi perusahaan pertambangan aspal Buton terus dilakukan. Hal ini dilakukan untuk memenuhi permintaan bagi proses pengerasan jalan di kota-kota besar seperti Makassar, Jawa Timur, dan Batavia sampai tahun 1930-an. Kebutuhan untuk perbaikan dan pengerasan jalan meningkat karena dianggap memberikan keuntungan ekonomi seperti jaringan jalan Bau-Bau—Pasarwajo, jaringan jalan dalam kota, dan jaringan jalan menuju daerah produksi hasil perkebunan kelapa.⁵⁵

Catatan mengenai kondisi transportasi di Buton dapat digambarkan bahwa yang paling banyak jenis perahu layar nonmesin. Jenis perahu layar ini adalah *wangkang*, *pancalang*, *paduwakang*, *sope-sope*, dan *palari*.⁵⁶ Jenis perahu lain yang melakukan aktivitas perdagangan di daerah itu adalah jenis perahu layar model Eropa (*zeilschepen op Europeesche wijze getuigd*) dengan intensitas yang ramai. Kondisi ini dapat dilihat dari banyaknya kapal yang singgah di beberapa pelabuhan Bau-Bau.

⁵³Data mengenai industri anyam-anyaman, khususnya Buton, Elbert menyajikannya secara lengkap pada dua jilid laporan ekspedisinya ke daerah itu, lengkap dengan gambarnya. Johannes Elbert, *Die Sunda-Expedition des Vereins für Geographie und Statistik zu Frankfurt am Main, Band I* (Frankfurt am Main: Druck und Verlag von Hermann Minjon, 1912), hlm. 31, 35, 212-216.

⁵⁴*Verslag van den Economischen Toestand der Inlandsche Bevolking, 1924, deel II* ('s-Gravenhage: Martijns Nijhoff, 1924), hlm. 265.

⁵⁵Laporan Komisi Penyelidik Pemegang Saham Perusahaan Pertambangan dan Perkebunan Buton tahun 1932. (*Rapport van de Commissie van Onderzoek uit de Aandeelhouders der N.V. Mijnbouw en Cultuur Buton*), Amsterdam 1932, hlm 1 - 44.

⁵⁶Mengenai jenis-jenis perahu dan perkembangannya di Sulawesi Tenggara terutama Buton dapat dilihat pada karya skripsi La Ode Rabani, 1997

Gambaran data statistik *scheepvaart* yang dikeluarkan oleh pemerintah Hindia Belanda tentang transportasi perkapalan dan aktivitasnya di pelabuhan Bau-Bau terlihat ramai dikunjungi oleh kapal pribumi dan kapal asing terutama KPM. Kapal-kapal dari luar singgah di wilayah itu. Hasil penelitian yang dilakukan oleh Indrianto yang menganalisis arus perdagangan dan lalu lintas pelayaran kapal pribumi pada beberapa pelabuhan di Indonesia telah memasukan jalur Sulawesi—Jawa ke dalam kategori jalur ramai.⁵⁷ Dengan kondisi itu peran transportasi sebagai media perdagangan di beberapa pelabuhan Sulawesi Tenggara turut membantu aktivitas kota yang berorientasi pada niaga atau kota pelabuhan (kota pantai).

Gambaran lain mengenai kondisi transportasi di Sulawesi Tenggara selain data yang diterbitkan oleh pemerintah Hindia Belanda dalam bentuk statistik tidak ditemukan. Transportasi yang digunakan oleh Kesultanan Buton dan pemerintah Belanda ketika Buton dikuasai pada tahun 1906 diganti dengan kapal bermesin yang nama “Buton”. Kapal ini diperuntukan untuk memenuhi kebutuhan kesultanan dan pegawai pemerintah Hindia Belanda yang bertugas di daerah itu. Kapal ini lebih khusus digunakan untuk keperluan kunjungan ke daerah-daerah yang dilanda konflik atau menentang kebijakan pemerintah kesultanan dan Hindia Belanda. Transportasi darat dalam bentuk sebuah mobil sebagai hadiah untuk sultan dari pemerintah Hindia Belanda baru dikenal pada tahun 1940an.

Pelabuhan di kota Buton terdapat di beberapa wilayah seperti di kota Buton sendiri, Pasarwajo, dan pelabuhan nelayan lainnya.⁵⁸ Ada juga pelabuhan *walanda* dan *tobelo*, sebagai pelabuhan kuno yang terletak di pulau Buton. Pelabuhan ini diketahui sebagai pelabuhan pertama yang digunakan bagi pendaratan kapal Belanda dan bajak laut *tobelo*.⁵⁹ Menurut Susanto Zuhdi, pelabuhan Buton memiliki posisi yang aman dari berbagai gangguan keamanan alam dan manusia, artinya aman bagi terpaan angin dan gelombang serta aman dari perompakan. Hal ini didukung oleh letaknya pada teluk yang menjorok sehingga terlindungi dari ombak. Kondisi ini sangat mendukung bagi

⁵⁷Data statistik mengenai jumlah pas jalan yang dikeluarkan oleh pemerintah Hindia Belanda di beberapa pelabuhan Sulawesi Tenggara seperti di Muna, Buton dan Kendari dapat dilihat pada lampiran pada laporan akhir penelitian ini.

⁵⁸*Staatsblad van Nederlandsch-Indië* nomor 258 tahun 1917; H.W. Vonk, *MvO*, 1937, *loc. cit.*

⁵⁹A. Ligtvoet, “Beschrijving en Geschiedenis van Boeton”, in; *BKI*, No. 26, 1878, hlm. 3; E.P. Bouman, 1935, *MvO*, *op. cit.*, hlm. 35; Susanto Zuhdi, “Kesultanan Buton dan VOC dalam Hubungan Diplomasi Abad XVII-XVIII,” *Makalah Kongres Nasional Sejarah Tahun 1996, Sub Tema: Komparatif dan Dinamika Regional* (Jakarta: Depdikbud, 1997), hlm. 335-350; Susanto Zuhdi, 1999, *op. cit.*, hlm. 28

terjadinya aktivitas pelayaran dan perdagangan sehingga mendorong para pendatang singgah di daerah itu.⁶⁰

Buton memiliki bandar perniagaan yang terletak di kota pantai Bau-Bau. Bandar ini terletak di sisi Barat daya Pulau Buton, yakni jalur selatan kalau memasuki Selat Buton. Pelabuhan itu terletak di teluk yang indah dan merupakan tempat berlabuh yang baik, karena diapit oleh pulau Muna dan Buton sehingga aman dari gangguan angin topan. Pelabuhan itu disinggahi oleh pedagang-pedagang dari Bugis, Makassar, Mandar, dan Madura. Pada tahun 1891, pelabuhan itu disinggahi oleh kapal *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM).⁶¹

Pelabuhan Muna terletak di selat Buton, tepatnya di antara pulau Buton dan pulau Muna. Selat ini sangat aman dari gangguan ombak bagi perjalanan pelayaran dan perdagangan menuju Kendari. Kondisi ini berlangsung sepanjang tahun.⁶² Untuk mencapai kota dan pelabuhan Muna ada dua jalur yang dapat digunakan, yakni jalur melalui selat Kendari dan jalur melalui pelabuhan Buton. Kedua jalur ini sama-sama aman untuk memasuki pelabuhan dan kota Muna.

D. Kesimpulan (sementara)

Setelah melihat beberapa data arsip, pustaka dan data lapangan (belum diolah) maka yang dapat dilihat dari perkembangan kota Buton sebelum tahun 1920 an sebagai berikut; *pertama*, ketika Buton menjadi ibukota Afdeeling Sulawesi Timur pada tahun 1911. Pada tahun 1915, Afdeling Buton dan Laiwui (Kendari) digabungkan dengan Bungku dan Mori yang dipusatkan di Buton sebagai ibukota Afdeeling Oost Celebes. Dampak langsung kebijakan ini adalah pembangunan dan perbaikan fasilitas kota berupa sarana pelabuhan dan jaringan jalan. Selain itu, pendirian asrama militer dan perumahan, air bersih, telepon, sekolah, serta fasilitas transportasi darat. Semua itu merupakan bagian dari politik ekonomi Belanda, karena pada kenyataannya pemerintah Hindia Belanda mengambil keuntungan dari semua fasilitas yang disediakan itu dalam bentuk pajak dan tenaga kerja.

⁶⁰Susanto Zuhdi, "Labu Wana Labu Rope, Sejarah Butun Abad XVII – XVIII", *Disertasi*, (Jakarta: Universitas Indonesia, 1999), hlm. 46

⁶¹Jalur pelayaran *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM) termasuk Buton dan seluruh Indonesia di baca dalam buku: Edwar L. Poelinggomang, *Proteksi dan Perdagangan Bebas, Kajian Tentang Perdagangan Makassar abad ke-19* (Disertasi Doktor pada Vrije Universiteit, Amsterdam, 1991), hal. Lampiran II-3; C. Heersink, 1999, *op. cit.*, hlm. 124-125.

⁶²Susanto Zuhdi, " , 1999, *op. cit.*, hlm 34-36

Penguasaan wilayah Sulawesi Tenggara (Buton) oleh pemerintah Belanda secara ekonomi ditandai dengan proses produksi tambang aspal yang diperluas pada tahun 1924, pembangunan dan pelebaran jalan ke daerah-daerah yang mempunyai hasil ekonomi penting seperti ke perkebunan kelapa dan daerah pedalaman yang mempunyai hasil hutan seperti rotan dan damar. Pembukaan pengelolaan kayu jati Vejahoma di Raha dan pembukaan jaringan jalan ke Kendari.

Arah perkembangan kota Buton lebih kepada suatu ciri kota niaga atau kota pelabuhan yang mengandalkan sektor ekonomi lain sebagai basis pendukungnya. Kondisi ini didukung oleh posisi geografis (letak kota) dan perilaku masyarakatnya yang berorientasi maritime (pedagang dan pelayar). Pertambangan aspal sebagai industri yang memiliki nilai jual tinggi dan menjadi kebutuhan setiap daerah mendorong sector lain ikut berkembang seperti penyediaan berbagai fasilitas kota untuk mendukung proses kinerja industri secara simultan dan berkelanjutan.

Daftar Pustaka (sementara)

Arsip dan MvO

Besluit nomor 19 tanggal 15 Nopember 1911

Bouman, E.P. *MVO Afdeeling Boeton en Laiwoei*, Koleksi Microfilm Arnas Jakarta, Reel 31, Seri I^o 6, Celebes en Onderhoorigheden, 1933.

Besluit Pemerintah tanggal 1 September 1924 no. 10.

Besluit Pemerintah Hindia Belanda, tanggal 1 September 1924, nomor. 10

Besluit van den Gouverneur-Generaal van N.I, tanggal 28 Desember 1936 no. 4

Couveur, Memorie van Overgave, tanggal 10 Oktober, 1935.

Indisch Verslag, 1934, hlm. 119.

Rapport van de Commisie van Onderzoek uit de Aandeelhouders der N.V. Mijnbouw en Cultuur Buton), Amsterdam 1932

Undang-undang no. 2 tahun 1962

Staatsblad tahun 1911 Nomor 606.

Staatsblad tahun 1936 nomor 704.

Staatsblad van Nederlandsch-Indië nomor 258 tahun 1917

Verslag van den Economischen Toestand der Inlandsche Bevolking, 1924, deel II

Vonk, H.W. *Nota betreffende het Zelfbestuuren Landschap Boeton, Celebes en Onderhoorigheden*, tahun 1937, dalam Koleksi ARNAS, Jakarta, *Reel 31 Seri I^e 6*.

Verslag van den Economischen Toestand der Inlandsche Bevolking, 1924, deel II, 's-Gravenhage: Martijnus Nijhoff, 1924

Buku, Artikel, Majalah, dan karya Ilmiah Lainnya

A. M. Zahari, *Sejarah dan Adat Fiy Darul Butuni (Buton) III*, (Jakarta: Depdikbud, 1977), hlm. 100-102

B. Bhurhanuddin, et al, *Sejarah Kebangkitan Nasional Daerah Sulawesi Tenggara*, Jakarta: Depdikbud, 1978/1979

Coufneur, J. *Etografische Overzicht van Moena* (Raha: 1935).

“Copra in East Indonesia” in; *The Economic Review Vol I No. 4*, Departemen of Economic Affairs, Batavia-Java, tahun 1947

Edwar L. Poelinggomang, *Proteksi dan Perdagangan Bebas, Kajian Tentang Perdagangan Makassar abad ke-19*, Disertasi Doktor pada Vrije Universiteit, Amsterdam, 1991

Elbert, Johannes, *Die Sunda-Expedition des Vereins für Geographie und Statistik zu Frankfurt am Main, Band I*, Frankfurt am Main: Druck und Verlag von Hermann Minjon, 1912

F. A. Soetjipto, “Kota-Kota Pantai di Sekitar Selat Madura abad XVII sampai Medio Abad XIX”, *Disertasi*, Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada, 1991., hlm. 221

Heersink, C. *Dependence on Green Gold, A Social-Economic History of the Indonesian Coconut Island Selayar*, Leiden: KITLV, 1999

Kuntowijoyo, *Metodologi Sejarah*, Yogyakarta: Tiara Wacana, 1994

Ligtvoet, A. “*Beschrijving en Geschiedenis van Boeton*,” dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde (BKI)*, 26 's-Gravenhage: 1878

Pelras, Cristian, Christian Pelras, “Catatan Tentang Beberapa Penduduk Perairan Nusantara”, dalam; *Masyarakat Indonesia Tahun VI No. 2*, Jakarta: LIPI, 1979

Reid, Anthony, “The Pre-Colonial Economy of Indonesia”, dalam *BIES Vol XX No. 2 August*, 1984.

R. Bintarto, *Geografi Kota*, Yogyakarta: U.P Spring, 1977

Sardi, J. “Peranan Kota Kecil dalam Pengembangan Pedesaan”, *Majalah Ekonomi dan Keuangan Indonesia No. 2, Edisi Juni*, Jakarta: Fakultas Ekonomi UI, 1983

Sartono Kartodirdjo, *Masyarakat Kuno dan Kelompok-Kelompok Sosial*, Jakarta: Bharatara Karya Aksara, 1977

School, J.W. “Power, Ideology, and Change in the Early State of Buton”, dalam; G.J. Schutte, (ed.), *State and Trade in the Indonesian Archipelago*, Leiden: KITLV Press, 1994

- Schutte, G.J. (ed.), *State and Trade in the Indonesian Archipelago*, Leiden: KITLV Press, 1994
- Sutherland, Heather “Trepang and Wankang, The Chinese Trade of Eighteenth-Century Makassar c. 1720s – 1840s”, dalam; *BKI no. 153.3*, Leiden: KITLV, 2000
- Susanto Zuhdi, Said, D. dan G.A. Ohorella, *Kerajaan Tradisional Sulawesi Tenggara: Kesultanan Buton*, Jakarta, Depdikbud, 1996
- , “Kesultanan Buton dan VOC dalam Hubungan Diplomasi Abad XVII-XVIII,” *Makalah Kongres Nasional Sejarah Tahun 1996, Sub Tema: Komparatif dan Dinamika Regional*, Jakarta: Depdikbud, 1997
- , “Labu Wana Labu Rope, Sejarah Butun Abad XVII – XVIII”, *Disertasi*, Jakarta: Universitas Indonesia, 1999
- Vosmaer, J.N. “Korte Beschrijving van het Zuid Oostelijk Schiereiland van Celebes” in: *Verhandelingen van het Bataviaasche Genootschap van Kunsten en Wetenschappen VBG, No. 17*, 1839
- Voereen, L. van, *Het Gouvernement Celebes Proeve Eener Monographie Deel I* Hoofd Ene Bureau, 1920
- Weber, Max, “Apa yang disebut Kota” dalam; Sartono Kartodirdjo (ed.), *Masyarakat Kuno dan Kelompok-Kelompok Sosial*, Jakarta: Bhratara Karya Aksara: 1977
- Wertheim, W.F, *Masyarakat Indonesia dalam Transisi, Studi Perubahan Sosial* Yogyakarta: Tiara Wacana 1999