

MERANGKAI INDONESIA LEWAT LAUT: KISAH PELAUT BINONGKO

Abd. Rahman Hamid

Ph.D. Student of History

Faculty of Culture, University of Indonesia

E-mail: abdul_pasca@yahoo.com

Diterima: 1-9-2015

Direvisi: 3-9-2015

Disetujui: 12-9-2015

ABSTRAK

Bagi orang Binongko, laut merupakan tempat mencari nafkah, sedangkan darat merupakan tempat tinggal. Oleh sebab itu, mata pencaharian mereka adalah berlayar dan berdagang. Kegiatan pelayaran dan perdagangan membuat mereka mengenal dan berkomunikasi dengan berbagai etnis, bahasa, dan agama. Beragam kebutuhan penduduk di daerah yang berbeda menjadi saluran terjadinya perdagangan maritim. Selain itu, mereka juga harus bisa menyesuaikan diri dengan lingkungan kebudayaan yang berbeda. Artikel ini mendeskripsikan rona kehidupan pelaut Binongko dalam mengarungi samudra dan kehidupan masyarakat Indonesia. Dari mereka dapat diperoleh pengetahuan mengenai keragaman wilayah, budaya, dan agama. Toleransi dan multikulturalisme bukan sebatas konsep, tetapi suatu bagian nyata dari kehidupan mereka. Karena itu, pengalaman mereka dapat menjadi pelajaran bagi kita menjadi negara maritim dan masyarakat majemuk.

Kata Kunci: laut, pelaut, Binongko, Indonesia

ABSTRACT

For Binongko people, sea is a place to earn a living, while land is for dwelling. Therefore, their main jobs are sailing and trading. Shipping and trading activities made them recognize and communicate with a variety of ethnic, language, and religion. The different needs among communities became the channels for maritime trade. Besides, they also had to be able to adjust themselves to different cultural environment. This paper presents the memory of Binongko sailors sailing across the oceans and experiencing the life of Indonesian society. From them we can get knowledge about diversity of regions, cultures, and religions. Tolerance and multiculturalism are not just concepts, but are a real part of their lives. Therefore, their experience can be a lesson for us to be a maritime nation and a plural society.

Keywords: sea, sailors, the Binongko, Indonesia

PENDAHULUAN

Sejarawan Perancis, Fernand Braudel (1972), mengatakan bahwa laut adalah segalanya bagi umat manusia. Di satu sisi, laut menyediakan kesatuan, transportasi, dan sarana pertukaran serta hubungan. Di sisi lain, laut menjadi pemisah besar antarpulau, suatu kendala yang harus diatasi oleh manusia. Misalnya, Laut Tengah merupakan penghubung antara pulau-pulau kecil dan kawasan pantai Asia, Afrika, dan Eropa. Menurutnya,

kawasan yang berbeda itu terhubung bukan oleh air, tetapi orang-orang yang melakukan kegiatan di laut.

Dalam konteks Indonesia, menurut Denys Lombard (2005), laut tampaknya memisahkan, tetapi sebenarnya mempersatukan. Hubungan ekonomi dan kebudayaan lebih sering terjalin di antara satu pantai dengan pantai lain daripada di antara suatu daerah dengan daerah lain yang sama. Oleh karena itu, pentingnya pelayaran

¹ Artikel ini pernah dipresentasikan pada International Seminar *Interpreting 70 Year of Indonesia Independence Amidst Global Change in Historical Perspective*, yang diselenggarakan Program Studi Sejarah, Departemen Sejarah, Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya, Universitas Indonesia, Kampus Depok 20 Agustus 2015.

antarpulau bagi Indonesia hampir tidak membutuhkan penegasan (Dick, 1990). Kondisi geografis Indonesia yang lebih dari tujuh puluh persen adalah laut membuat jaringan transportasi seluruh wilayahnya bergantung pada pelayaran antarpulau (Purwaka, 1993).

Keberadaan permukiman penduduk di tepi pantai tidak otomatis membuat mereka menjadi pelaut. Jika benar demikian, sebagian besar penduduk Indonesia adalah pelaut. Faktanya, hanya sedikit kelompok sosial yang menekuni profesi pelaut. Dari hasil studi Adrian Horridge (2015), diketahui ada sejumlah suku bangsa yang mendominasi dunia perahu, seperti Bajo, Bugis, Buton, Madura, Makassar, dan Mandar. Khusus Buton, menurut Susanto Zuhdi (2014), karakter kemaritiman sesungguhnya dari Binongko.

Sejauh ini orang tidak mengetahui betul apa itu Binongko. Semua orang Buton atau yang berasal dari Sulawesi Tenggara, khususnya di Maluku, disebut Binongko. Dari catatan Ziwar Effendi (1987), diketahui bahwa orang Binongko cukup banyak jumlahnya di Maluku dan ada hampir di semua pelosok. Itu sebabnya identitas Binongko lebih luas dan mengakar sehingga melampaui Buton. Secara geografis, Buton merupakan sebuah pulau, demikian pula Binongko. Binongko bukan suatu kelompok etnis, melainkan salah satu sub-kelompok etnis Buton. Secara politik, Binongko pernah menjadi wilayah kesultanan Buton. Sebelum menjadi wilayah Buton, orang Binongko telah berlayar dan tersebar ke berbagai daerah di Maluku. Walhasil, identitas mereka lebih awal dikenal dan dikenang sampai sekarang.

Tulisan ini bermaksud mendeskripsikan rona kehidupan pelaut Binongko, berikut pola komunikasi lintas sosial, budaya, dan agama yang dilakukan selama menjalankan aktivitas pelayaran dan perdagangan. Sejumlah fakta dikemukakan untuk menggambarkan dunia maritim mereka. Selain itu, dilakukan analisis terhadap masa depan profesi pelaut, yang telah menjadi fondasi historisnya, termasuk pola transformasi yang terjadi pada paruh kedua abad ke-20 sampai sekarang.

PEMBUATAN PERAHU

Sejak dahulu orang Binongko dikenal sebagai pembuat perahu dan pelaut yang sangat piawai mengarungi samudra sehingga dijuluki raja lautan (Hasan, 1989, 1990), tetapi bukan raja laut (baca Lopian, 2009). Mereka tidak memiliki kekuatan untuk memaksakan keinginan di laut, terutama di wilayah tertentu berdasarkan legitimasi politik, seperti halnya raja laut. Namun, mereka dapat menghindari ancaman dari raja laut ketika mengarungi samudra. Semua itu tercapai berkat pengetahuan yang baik mengenai dunia laut (geografis) dan teknik berlayar (navigasi) yang telah lama dimilikinya.

Berdasarkan *Militaire Memorie* (1919), dari 300 buah perahu layar di Buton, 100 buah berada di Binongko, dan 100 buah di Wangi-wangi, Kaledupa, dan Tomia. Sisanya tersebar di Buton daratan, Muna, Kabaena, dan Rumbia Poleang. Kapasitas perahu berkisar antara 4 sampai 62 ton. Selain perahu layar, terdapat beragam jenis perahu berukuran kecil dan banyak sekali *koli-koli* (Schoorl, 2003, 108). Data tersebut menunjukkan bahwa kegiatan pelayaran lebih banyak dilakukan oleh penduduk Binongko (baca Horridge, 2015, 127). Perahu-perahunya berlayar ke Makassar, Timor, Ambon, Manado, serta daerah-daerah lain di Sulawesi, Jawa, sampai Singapura (Vonk, 1934, 84; *Militaire Memorie*, 1919, 93).

Di bagian barat Binongko, tepatnya pulau-pulau Selayar, terdapat para pembuat perahu. Bahasa yang mereka gunakan memiliki kesamaan dengan bahasa Binongko (Noorduyn, 1991, 131–2), masuk dalam satu kelompok bahasa, yakni Tukang Besi dan Bonerate. Hal itu diperkuat La Gani yang pernah tinggal di Pulau Madu, dekat Bonerate. Ia mengatakan bahwa mayoritas penduduk menggunakan bahasa Binongko. Keterangan lain dari La Malihu², yang pernah ke pulau-pulau Selayar tahun 2003, banyak orang Binongko di Bonerate dan Kalatoa. Selain Binongko, juga terdapat orang Wanci dan Tomia di Jampea, Karumpa Besar, dan Karumpa Kecil. Di dua pulau lain, yakni Kayuadi dan Lambego (bagian timur), juga ditemukan orang Binongko.

Keberadaan orang Binongko di pulau-pulau Selayar erat kaitannya dengan tradisi maritim.

² Wawancara di Kota Makassar, 1 Juli 2015.

Secara geografis, beberapa pulau memiliki tanah yang subur sehingga pohon kayu yang baik untuk membuat perahu dapat tumbuh. Pada musim timur, perahu dan pandai perahu dari Binongko ke sana untuk membuat perahu. Kemudian, pada musim barat, mereka kembali ke Binongko. Sebagian dari mereka sudah menetap di sana dan sampai sekarang menjadi penduduk pulau-pulau itu. Itulah sebabnya, ketika penulis membaca arsip daerah Selayar di Makassar, khususnya periode kolonial sampai pertengahan abad ke-20, sering dijumpai berita mengenai perahu-perahu Buton, yang disebut *lambo* dalam istilah pemerintah kolonial. Mereka (Binongko) sendiri menyebut perahu dengan kata *bangka* atau *boti*. Dari 18 pelaut yang diwawancarai pada Maret 2015, hanya satu orang (Haji Rusdin) yang menyebut perahu dengan kata *lambo* sebanyak dua kali selama wawancara.

Tempat lain untuk pembuatan perahu adalah Buton daratan. Anaobi³ mengisahkan bahwa ketika membuat perahu, seluruh anggota keluarganya tinggal di Kulisusu, Buton Utara selama empat tahun (1965–1969). Di sana mereka membuat rumah yang terbuat dari kayu *tongke*. Selain keluarganya, terdapat orang Binongko lain yang sedang membuat perahu sehingga tampak seperti kampung Binongko di seberang lautan, khususnya Ngapaete. Selama di sana, mereka berkebun di lahan milik penduduk lokal. Makanan pokoknya adalah ubi kayu dan jagung. Bahan baku perahu (kayu) diambil dari dalam hutan, kemudian dibawa melalui sungai sampai ke pantai. Setelah perahu selesai, keluarganya kembali ke Wakarumende. Pada saat itulah Anaobi mulai masuk Sekolah Dasar.

Pada kunjungan pertamanya di Flores tahun 1932, ahli etnologi maritim C. Nootebom, menemukan perahu *lambo* dengan desain terbaru menyerupai perahu Inggris. Bagian perahu yang dimaksud, kata Horridge (2015), terutama lambung dan tali-temali. Sebelum Perang Dunia II, desain lambung belakang mirip kursi (*pantakadera*). Pada desain baru, lambung belakang terangkat menyerupai ekor bebek, sehingga disebut *pantabebe*. Menurut

³ Wawancara di Kelurahan Rukuwa, Kecamatan Binongko, 16 Maret 2015.

Edward L. Poelinggomang⁴, putra daerah Flores yang sekarang tinggal di Makassar, pembuatan perahu dan kegiatan pelayaran antarpulau di Nusa Tenggara Timur banyak dikerjakan oleh orang Binongko. Hingga kini, NTT merupakan daerah tujuan perahu Binongko untuk pengangkutan dan perdagangan kayu dari Buton daratan. Dari sana, ketika berlayar kembali, perahu Binongko memuat aneka kebutuhan keluarga, khususnya kelapa⁵.

Daerah lain yang paling banyak ditemukan orang Binongko adalah Maluku. Pada paruh kedua abad ke-17, orang Buton dijumpai pada berbagai daerah di Maluku bagian selatan terutama Ambon dan Seram (Knaap, 2004, 71, 163)⁶. Salah satu permukiman Binongko di Maluku Tenggara, tepatnya Kepulauan Kei, adalah Kampung Tamu. Perahu layar pertama yang dibuat di sana ialah *Mantoroso*, yang artinya awak perahu berani dan bertanggungjawab (Hasan, 1989). Ketika berkunjung ke Kota Tual, saya mendapatkan informasi bahwa di Pulau Tam, Kecamatan Tayando Tam, terdapat orang Buton yang sudah lama menetap di sana. Mereka sudah kawin-mawin dengan penduduk setempat, seperti orang Kei dan Bugis⁷. Sebuah gambar perahu yang diambil di Banda tahun 1908 menyerupai *lambo*. Inspektur Sekolah Teknik di Maluku, Mr.Kho, mengatakan bahwa perahu *lambo* di sana berasal dari Sulawesi Tenggara dan pulau-pulau Selayar, Muna, dan Buton (Horridge, 2015, 129).

Perahu yang digunakan untuk pelayaran antarpulau adalah *bangka* atau *boti* atau *lambo*. Dua nama pertama dari mereka sendiri, sedangkan nama kedua digunakan oleh pihak luar, tepatnya pemerintah. Daya muat berkisar 10–100 ton. Menurut Sofyani (2003), ciri utama *bangka* ialah

⁴ Wawancara di Makassar Maret 2007.

⁵ Wawancara dengan La Banisa di Desa Haka, Kecamatan Togo Binongko, 17 Maret 2015.

⁶ Pada abad itu, VOC menjalankan kebijakan monopoli perdagangan rempah-rempah. Akses untuk memasuki perairan Maluku tidak terbuka bagi semua pelaut dan pedagang. Namun, kebijakan ini tidak membatasi pelaut Buton. Pada paruh pertama abad XVII, Buton menjalin hubungan diplomatik dengan VOC. Selanjutnya baca Schoorl (2003) dan Zuhdi (2010).

⁷ Wawancara dengan Hamid Fidmatan di Kota Tual Maluku, 17 September 2015.

lambapuse (pusat) di lunas perahu. Penggerak utama perahu adalah layar.

Ditinjau dari segi layar, *bangka* telah mengalami dua kali perubahan desain layar. *Pertama*, layar bangun (*pongawakabangu*) yang umum digunakan sebelum PD II. Pada ujung atas layar terdapat sebuah bambu yang dipasang sejajar dengan tiang utama dan posisinya lebih tinggi sekitar 1–2 m dari ujung tiang layar utama. Posisinya berdiri dan melintang ke arah buritan, dengan kemiringan sekitar 30° dan merupakan pembatas ujung layar besar. *Kedua*, layar *nade* (*pongawanade*). Perbedaan antara kedua layar tersebut terletak pada bagian atas layar utama. Pada layar *nade*, kayu kecil penahan bagian atas layar kurang tampak terpisah dari tiang layar utama sehingga dari jauh kadang tidak terlihat, seperti menyatu dengan tiang utama. Bagian ini akan terlihat ketika layar diturunkan.

Menurut para pelaut, layar *nade* lebih mudah dikendalikan dibanding layar *kabangu*. Butuh tenaga 5–10 orang untuk menangani layar *kabangu*. Oleh karena itu, satu perahu dibawa oleh lebih dari 10 awak. Sebaliknya, layar *nade* dapat ditangani 4–7 orang sehingga tidak sampai 10 awak dalam satu perahu. Perubahan ini merupakan wujud adaptasi teknologi pelayaran. Berdasarkan studi La Malihu (1998) ditemukan bahwa layar *nade* diadopsi dari perahu-perahu di Sumatra Timur. Sementara itu, Horridge (2015) dan para pelayar Binongko⁸ mengatakan bahwa desain ini ditiru dari layar perahu *pinisi* Bugis Makassar.

Dari sisi desain lambung, *bangka* juga telah melewati dua tahap perkembangan perubahan. Pada awalnya, bagian depan (*rope*) tampak tegak lurus. Begitu juga bagian belakang (*wana*), berdiri dan menyerupai kursi sehingga disebut *pantakadera*. Pada tahap berikutnya, bagian depan dibuat sedikit miring/tajam ke depan, juga bagian belakang naik ke atas menyerupai pantat bebek sehingga disebut perahu *pantabebe*. Desain terakhir lebih mudah dan lincah ditengah gelombang. Oleh karena itu, desain *pantabebe* lebih banyak digunakan. Meskipun demikian,

⁸ Wawancara dengan Haji Rusdin & La Ode Tajuddin di Kelurahan Popalia, Kecamatan Togo Binongko, 17 Maret 2015.

kedua desain itu masih dijumpai di Binongko sampai sekarang.

Desain atap perahu juga mengalami tiga tahap perubahan. Tahap pertama menyerupai segi tiga atau piramida. Tahap kedua, bagian atas atap dibuat rata, menyerupai trapesium. Tahap ketiga atau terakhir, desain atapnya berupa persegi panjang. Bagian atap menutupi seluruh tubuh perahu dari depan (tiang layar) sampai belakang, kecuali sedikit ruang terbuka untuk dapur dan WC. Berbeda dengan desain pertama dan kedua yang masih memadukan penggunaan layar dan mesin sebagai tenaga penggerak perahu, desain terakhir sepenuhnya bergantung pada tenaga mesin. Tiga desain ini masih dapat dijumpai sampai saat ini di pelabuhan-pelabuhan Binongko.

Peralihan sumber tenaga penggerak perahu, dari angin ke mesin, tidak mengubah secara besar pola pelayaran. Saat penulis mengunjungi Binongko pada bulan Maret 2015, terdapat sejumlah perahu yang sedang berlabuh, seperti di Pelabuhan Haka. Seorang pemilik perahu, La Banisa⁹, ketika ditanya mengenai waktu keberangkatan perahunya, menjawab masih menunggu musim timur. Menurutnya, saat itu masih musim pancaroba. Bila berlayar akan menggunakan waktu yang agak lama. Menurutnya, jika perahu berangkat pada musim yang sesuai disertai kekuatan tenaga mesin, waktu pelayaran lebih cepat sehingga biaya operasional, khususnya bahan bakar, lebih sedikit dibandingkan jika berlayar pada musim pancaroba atau bertentangan dengan arah angin¹⁰. Pendeknya, perubahan drastis teknologi pelayaran tidak mengubah secara total pola pikir dan perilaku para pelayar untuk menyesuaikan diri dengan perubahan baru. Dalam batas tertentu, khususnya waktu berlayar, kebiasaan pada masa perahu layar (tenaga angin) masih dipertahankan pada masa perahu modern (tenaga mesin).

FUNGSI PELABUHAN

Alfred Thayer Mahan (1890) mengatakan bahwa apabila keadaan pantai suatu daerah memudahkan orang turun ke laut, penduduknya akan

⁹ Wawancara di Desa Haka, 17 Maret 2015.

¹⁰ Maksudnya, perahu berlayar ke arah timur pada saat angin timur berembus, atau sebaliknya ke kawasan barat pada saat angin musim barat.



Sumber: Dok. Probadri

Gambar 1. (a) Perahu desain atap segitiga, (b) Perahu desain atap trapesium, (c) Perahu desain atap persegi panjang penuh

lebih bergairah mencari hubungan ke laut melalui pelayaran dan perdagangan. Dalam hubungan ini, diperlukan pelabuhan yang baik dalam jumlah yang cukup. Pendapat ini relevan dengan kondisi alam dan budaya Binongko. Sebagian besar

penduduknya berprofesi sebagai pelaut. Hal itu berpengaruh terhadap cara berpikir dan perilaku mereka terhadap laut, yang berbeda dengan kebanyakan kelompok sosial lain. Bagi mereka, laut merupakan tempat mencari nafkah, sedangkan darat menjadi tempat tinggal. Pola hidup semacam itu menyebabkan sebagian besar waktu hidup mereka, khususnya laki-laki, digunakan di laut atau berada di luar Binongko. Dengan kata lain, mereka lebih banyak beraktivitas di laut dibanding di darat sehingga lebih tepat disebut pelaut atau pelayar.

Hampir seluruh pesisir pantai Binongko adalah pelabuhan, baik yang sudah ditata dengan bangunan pelabuhan, maupun yang masih berupa pelabuhan alam—kecuali tanjung yang tidak memungkinkan perahu berlabuh. Hal ini membuktikan bahwa kegiatan pelayaran merupakan bagian terpenting dalam kehidupan penduduknya. Berdasarkan pengamatan di lapangan, ada lima pelabuhan yang masih digunakan, ditandai dengan adanya perahu di sana. Kelima pelabuhan itu berada di Kelurahan Wali, Desa Jaya Makmur, Kelurahan Taipabu, Kelurahan Popalia, dan Desa Haka.

Pada awalnya, kelima pelabuhan tersebut dibangun menggunakan karang yang ditumpuk sehingga tampak seperti benteng. Dengan desain itu, ombak tidak langsung menghantam perahu yang sedang berlabuh dalam area pelabuhan. Di bagian depan tengah (Wali) dan samping (Haka, Popalia, dan Taipabu) terdapat pintu masuk dengan lebar sekitar 10–20 meter. Ada pula yang tidak memiliki pintu masuk, seperti Jaya Makmur. Desain pelabuhan seperti huruf “T”. Perahu dapat masuk dari arah samping (kiri dan kanan). Bagian depan (kepala huruf T) berfungsi sebagai pemecah ombak. Area pelabuhan bagian darat dimanfaatkan oleh para tukang untuk membuat perahu. Dari lima pelabuhan, kegiatan perbaikan dan renovasi perahu paling banyak dilakukan di Haka, kemudian sedikit di Popalia, Jaya Makmur, dan Wali.

Berangkat dari pelabuhan Binongko, para pelaut merangkai pulau-pulau di laut Nusantara. Mereka berpindah dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain, dan dari satu pulau ke pulau lain melalui laut. Jika ruang gerak perahu mereka



Sumber: Dok. Probad

Gambar 2. Pelabuhan (Galangan) Perahu di Desa Haka

digambarkan, dengan titik pangkal pertama dari Binongko kemudian pelabuhan lain, akan menyerupai jejaring laba-laba di atas permukaan laut Nusantara. Pada konteks ini, peran dan fungsi pelaut tampak sebagai penghubung dari pulau-pulau yang tampak terpisah antara satu dengan yang lain. Berikut ini gambaran titik-titik persebaran pelabuhan dan kota tujuan dari pelaut Binongko. Perahu terlebih dahulu berlayar menuju daerah penghasil komoditas, kemudian ke daerah penjualan. Setelah itu, perahu kembali membawa muatan berupa aneka kebutuhan sehari-hari ke kampung halaman, terutama daerah penghasil komoditas. Kegiatan itu mengikuti arah angin muson, yakni muson timur (Juli–Agustus) dan muson barat (Desember–Februari). Tetapi tidak berarti bahwa usaha pelayaran terfokus pada poros timur-barat karena sebaran wilayah pelayaran juga pada poros utara-selatan dengan angin yang sama.

Dalam konteks ini, perlu dijelaskan perbedaan istilah untuk angin barat ketika dikaitkan dengan posisi garis khatulistiwa. Angin muson barat di sebelah utara khatulistiwa disebut angin timur-laut, di sekitar khatulistiwa disebut angin utara, dan di selatan khatulistiwa dinamakan angin barat-laut. Sebaliknya, muson timur disebut barat-daya di utara khatulistiwa, musim selatan di khatulistiwa, dan musim tenggara di selatan khatulistiwa. Di luar masa angin muson, angin

berembus tidak tetap sehingga kurang baik untuk berlayar. Masa ini dimanfaatkan oleh pelayar untuk beristirahat di kampung atau di rantau ketika masa pancaroba (April, Mei, Oktober, November) (Nontji, 2002, 48–9).

Pola angin musim tersebut memudahkan pelaut menjangkau seluruh wilayah perairan Indonesia, berikut pulau-pulaunya. Daerah pelayaran tidak hanya terfokus di titik tertentu karena faktor angin, melainkan tersebar ke berbagai arah yang didukung oleh perbedaan distribusi komoditas setiap daerah yang dituju perahu-perahu dari Binongko. Dengan demikian, faktor angin dan komoditas memengaruhi arah dan pola pelayaran perahu.

Pada masa angin barat, perahu dari Binongko berlayar ke kawasan timur, terutama Sulawesi (bagian timur), Maluku, Papua, dan Nusa Tenggara. Perahu berlayar menyisir pesisir untuk mendapatkan muatan dari penduduk lokal. Komoditas tersebar di setiap kampung sehingga perahu berpindah dari satu kampung ke kampung lain. Dalam kondisi ini, fungsi kota dan pelabuhan kurang penting karena yang dituju adalah tempat tersedianya komoditas—meskipun tanpa pelabuhan.

Kondisi tersebut berbeda dengan kawasan barat ketika perahu berlayar pada musim timur. Fungsi dan peran pelabuhan sangat penting karena

para pembeli komoditas terkonsentrasi di kota dan pelabuhan. Oleh karena itu, semua perahu yang membawa muatan dari kawasan timur menuju ke titik tempat keberadaan pengusaha. Sangat jarang perahu berpindah dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain karena penjualan komoditas. Bagi pelayar yang sudah melakukan usaha serupa, para nakhoda memiliki hubungan dengan pembeli di pelabuhan tujuan. Sementara itu, bagi perahu yang pertama tiba dan menjual, nakhoda menjajaki berbagai kemungkinan dengan cara berpindah dari satu pembeli ke pembeli lain, dalam satu pelabuhan. Pada kedatangan berikutnya, sebagian besar nakhoda memilih tetap pada satu pembeli muatan karena menguntungkan dirinya. Para pembeli, khususnya pengusaha Tionghoa (*tauke*), sering memberikan hadiah khusus bagi nakhoda yang menjaga hubungan dagang, dengan harapan menarik perhatian pelayar dan kesempatan memperoleh muatan (komoditas) pada kedatangan berikutnya (Hamid, 2015,13).

Kota pelabuhan yang banyak dituju pada musim timur di Jawa adalah Gresik, Surabaya, Probolinggo, Pasuruan, Banyuwangi, Panarukan, dan Semarang. Di luar Jawa, pelabuhan yang paling sering dikunjungi adalah Singapura. Menjadi suatu kebanggaan bagi pelaut yang pernah ke sana, apalagi berulang kali, meskipun kadang mereka ditahan polisi karena dianggap pelintas batas. Bagi mereka, Singapura adalah segalanya dalam sejarah hidup sebagai pelaut. Seorang pelaut Binongko dengan bangga memperlihatkan bekas-bekas cambukan hukuman di tubuhnya ketika dahulu ditahan di sana. Bahkan, ada anggapan bahwa seseorang dianggap hebat jika pernah ditahan berulang kali dan berhasil lolos.

Pelaut Binongko berupaya memanfaatkan angin muson dan hubungan tetap dengan para pedagang di Jawa dan Singapura maksimal dua kali dalam satu tahun. Ada pula yang sampai tiga kali, tetapi hanya sedikit sekali yang mencapainya. Hal itu tidak saja ditentukan oleh angin musim, tetapi juga ketersediaan komoditas. Agar bisa menjamin tersedianya komoditas pada kedatangan perahu berikutnya, salah seorang awak perahu ditugaskan mengumpulkan muatan di daerah produksi sehingga ketika perahu datang,

muatan telah siap diangkut, dan masa tunggu lebih singkat.

Berbeda dengan pencarian muatan yang menuntut daya aktif dari pelaut, dalam penjualan komoditas justru pembeli lebih aktif mencari pelaut. Dari pengalaman usaha di Singapura, para pembeli (*tauke*) memberikan hadiah bagi petugas yang membawa dan mengarahkan perahu kepadanya, berikut muatannya. Kemudian, nakhoda dan awak perahu diberikan pelayanan khusus, misalnya dicukupi kebutuhan makan dan minum selama berada di pelabuhan menunggu angin muson untuk berlayar kembali. Hadiah rokok sangat berarti bagi pelayar karena menjadi “teman bisu” selama pelayaran. Pembeli muatan juga mengurus surat jalan perahu di syahbandar. Semua dilakukan untuk memikat hati pelaut agar membawa muatannya pada musim berikutnya kepada pedagang itu.

SISTEM USAHA DAN POLA KOMUNIKASI

Sistem perdagangan paling tua dikenal adalah *barter*. Cara ini banyak digunakan dalam perdagangan kopra. Pihak perahu dan petani membuat kesepakatan lisan mengenai jumlah barang yang akan ditukar. Tidak ada standar khusus dalam cara ini. Hal yang penting ialah sikap saling pengertian. Metode ini memiliki kelebihan dan kekurangan. Kelebihannya, pihak perahu tidak perlu menyediakan modal untuk memperoleh kopra sehingga perahu bisa membawa barang sesuai daya muat. Kelemahannya, pihak perahu tidak bisa memastikan kecepatan dan ketepatan waktu mendapatkan kopra sehingga masa tunggu lama di daerah produksi.

Pada setiap musim, kedua belah pihak (pelaut dan petani), bersiap dengan barang masing-masing. Dari kawasan timur, perahu berlayar membawa hasil bumi ke kawasan barat Indonesia dengan angin timur. Setelah muatan dijual, para pelaut membeli berbagai barang kebutuhan penduduk di daerah produksi. Perahu berlayar kembali dengan angin barat. Kadang perahu-perahu itu singgah di Binongko untuk menurunkan barang kebutuhan keluarganya. Akan tetapi, kebanyakan perahu memilih langsung berlayar ke daerah penghasil komoditas,

terutama Maluku. Dengan cara itu, perahu dapat memanfaatkan kesempatan berikutnya membawa muatan ke kawasan Indonesia Barat.

Jenis barang yang ditukar oleh pelaut dengan komoditas lokal dibeli dari Jawa dan Singapura. Untuk memudahkan pertukaran, pihak perahu mencari tahu kebutuhan petani. Bahkan, karena kedekatan emosional, petani memesan barang yang dibutuhkan kepada pelaut saat barter pertama¹¹. Dengan cara itu, pelaut lebih mudah mendapatkan rekan barter, berikut komoditasnya. Pada kondisi ini, pelaut mudah memperoleh komoditas dan target waktu yang lebih sesuai dibandingkan tanpa komunikasi sebelumnya. Singkatnya, sistem barter terjadi karena kebutuhan barang yang berbeda antara kedua pihak.

Meskipun demikian, barter memiliki peluang dan sekaligus risiko tinggi. Barang yang ditukarkan, khususnya pihak perahu, dapat berubah setiap saat. Ditambah risiko muatan (kopra) basah saat berlayar dengan teknik *bhalabha* atau *cor*¹². Pintu atap perahu bagian depan dan belakang ditutup mati. Ketika berlayar, perahu kerap menerobos gelombang sehingga sebagian muatan basah. Akibatnya, harga kopra turun. Namun hal itu telah diantisipasi oleh pelaut ketika menetapkan jumlah (berat) barang yang dibarter. Mereka memperhitungkan kemungkinan muatan basah. Berdasarkan pengalaman, pelaut mendapatkan untung lebih besar dengan sistem ini¹³.

Sistem usaha berikutnya adalah sewa atau *vracht* (dalam bahasa Belanda), yang diawali kesepakatan lisan antara pelaut dengan calon pengguna perahu. Jumlah sewa ditentukan sesuai jarak dalam taksiran, bukan perhitungan modern. Sistem ini banyak diterapkan pelaut Binongko. Berbeda dengan sistem barter, dalam sistem ini pihak perahu hanya menyediakan perahu. Pihak pengguna tidak menentu. Arah pelayaran

disesuaikan dengan tujuan dan kepentingan pengguna perahu.

Bagi pelayar, siapa pun boleh menggunakan perahu, dengan tidak membedakan suku, agama, dan bahasa, selama setuju dengan perjanjian sewa. Ada perbedaan pola kontrol muatan di kalangan pengguna perahu. Jika pengguna adalah *tauke* (pedagang Tionghoa), dia tidak ikut dalam pelayaran. Sewa diberikan setelah perahu tiba di tempat tujuan. Sementara itu, jika pengguna ialah orang Binongko, dia ikut berlayar dengan perahu¹⁴. Pilihan untuk ikut atau tidak dalam pelayaran bukan karena faktor kepercayaan. Bagi pedagang Binongko, berlayar sudah menjadi bagian dari kehidupannya. Lagi pula, jika dia menumpang kapal (PELNI) perlu biaya khusus. Sebaliknya, bagi *tauke*, waktu berlayar dapat dimanfaatkan untuk kepentingan lain berkaitan dengan usahanya demi efektivitas waktu produktifnya. Masa berlayar bisa sampai satu minggu dan kadang lebih, bergantung kondisi angin dan cuaca. Jika kondisi buruk, masa pelayaran lebih lama, *tauke* dapat kehilangan banyak waktu produktifnya. Selain faktor waktu, keselamatan *tauke* lebih terjamin bila tidak ikut dalam pelayaran.

Seiring dengan kemajuan teknologi, terjadi perubahan dalam metode komunikasi. Pada masa pelayaran tradisional, pihak perahu dan pengguna bertemu langsung membicarakan sewa. Tetapi, setelah dikenal perangkat komunikasi modern berupa telepon, khususnya ponsel, hampir tidak ada lagi temu muka antara pemilik dan penyewa perahu. Calon pengguna langsung menghubungi pemilik perahu melalui telepon. Setelah sepakat dengan jumlah sewa, baru barang diangkut untuk dibawa ke daerah tujuan. Meskipun demikian, sistem ini ditempuh setelah kedua pihak saling kenal dan percaya¹⁵.

Sistem terakhir perolehan komoditas adalah membeli. Berikut akan dijelaskan pembelian kopra di Maluku. Ada dua cara yang ditempuh oleh pihak perahu, yakni membeli bahan baku kopra dan kopra. Pihak perahu menunggu beberapa hari dan minggu di lokasi produksi sampai muatan

¹¹ Pertama artinya sebelum kedatangan perahu berikutnya dalam satu masa/tahun pelayaran. Berkaitan dengan itu, setiap tahun perahu dapat berlayar pergi dan pulang antara satu sampai tiga kali.

¹² Perahu yang membawa muatan penuh membuat haluan dan buritan menjadi sarat atau setengah tenggelam (*ntondu*), yang dalam bahasa Binongko disebut "*ntondu wana ntondu rope*".

¹³ Wawancara dengan La Ninu di Desa Jaya Makmur, Kecamatan Binongko, 21 Maret 2015.

¹⁴ Wawancara dengan La Ode Tajuddin di Kelurahan Popalia, Kecamatan Togo Binongko, 17 Maret 2015.

¹⁵ Wawancara dengan La Banisa di Desa Haka, Kecamatan Togo Binongko, 17 Maret 2015.

siap. Selama masa itu, mereka menunggu di perahu dan sekali-kali ke darat untuk mengecek ketersediaan dan kesiapan muatan. Ada pula yang memanfaatkan masa ini untuk pengangkutan muatan antarpulau dan pesisir bila ada orang yang membutuhkan. Dari segi waktu, cara pertama memerlukan waktu dan tenaga yang banyak. Cara ini mudah ketika perahu di lokasi produksi bertepatan dengan masa pancaroba, antara satu sampai dua bulan.

Kebanyakan perahu menempuh cara kedua, yakni menunggu kopra. Baik cara pertama maupun kedua, semuanya membutuhkan kemampuan komunikasi. Pasalnya, di antara mereka tidak terikat perjanjian sehingga petani dapat menjual kopra kepada siapa pun. Karena itu, pihak perahu, khususnya nakhoda, harus memiliki kepandaian bicara untuk mendapatkan kepercayaan dan komoditas dari penduduk lokal. Berdasarkan pengalaman, kepercayaan pertama menentukan kerja sama berikutnya.

Meskipun cara terakhir tampak lebih mudah dan jelas peluang hasil usahanya, tidak semua perahu dapat menempuh cara ini, terutama bila dasar modalnya masih kecil. Oleh karena itu, sistem sewa lebih banyak dipilih sambil mengumpulkan modal untuk bisa membeli barang. Jika modal masih terbatas, meskipun sudah mendapatkan sewa, sistem sewa tetap menjadi pilihan. Meskipun demikian, sistem barter memiliki peluang untung lebih besar daripada sistem sewa¹⁶.

Berbagai barang kebutuhan penduduk diangkut oleh perahu dan selanjutnya dibarter atau dijual kepada petani. Dari Jawa, perahu memuat minyak tanah, barang pecah belah, pakaian, sarung, garam, mesin jahit, semen, dan genteng. Khusus bahan bangunan, seperti semen dan genteng, sudah dipesan oleh petani di Maluku, yang telah beberapa kali menjalin hubungan dengan pelaut. Barang-barang itu ditukar dengan kopra.

Dalam pelayaran ke Maluku, perahu terlebih dahulu singgah di Binongko. Kesempatan ini dimanfaatkan untuk membeli barang khas lokal, khususnya parang, yang paling dibutuhkan oleh petani. Kualitas parang Binongko sudah tidak

diragukan karena cukup tajam dan kuat. Di kalangan penduduk Maluku, jika parang Binongko dijajakan oleh pedagang, tanpa ragu mereka membelinya¹⁷.

Selain kopra, barang yang dibawa oleh perahu ditukar dengan cengkih. Dalam paruh kedua abad ke-20, pelaut Binongko berkeliling kampung di pesisir barat Pulau Seram Maluku. Mereka menjajakan barang menggunakan perahu. Jenis barang yang dijual seperti barang pecah belah, mesin jahit, pakaian, sarung, dan keramik. Sistem jual beli disesuaikan dengan keadaan. Pembeli dapat menukar cengkih dengan barang yang dibutuhkan. Takarannya ditentukan sesuai nilai barang yang ditaksir oleh pelaut. Cara ini banyak ditempuh karena lebih mudah dan mendatangkan keuntungan besar. Perhitungan disesuaikan harga komoditas di sana, dengan margin harga lebih tinggi saat dijual di Jawa.

Sejak ramainya perdagangan dengan Singapura, terutama pertengahan abad ke-20, berbagai jenis keramik (*guci*, istilah penduduk setempat) dimuat di perahu. Selain untuk memenuhi kebutuhan keluarga di kampung, keramik terutama dijual di Maluku dan sebagian Sulawesi. Tetapi, menjelang akhir abad ke-20, barang jenis keramik mulai langka dan sedikit diminati oleh pengusaha karena risiko kerusakan lebih besar saat dimuat oleh perahu dalam waktu lama dan tumpukan barang lain. Karena itu, barang utama yang dimuat adalah *rombongan* (RB) atau *cakar*. Barang ini dijual dan dibarter dengan hasil bumi di Sulawesi, Nusa Tenggara, Maluku, dan Papua. Perahu yang terbatas modal, selain mengangkut *cakar* yang dibeli sendiri, juga melayani sistem sewa bagi pedagang lain¹⁸.

Komoditas niaga di Nusa Tenggara adalah garam, bawang, dan kelapa. Bawang terutama berasal dari Nusa Tenggara Barat. Bawang yang terkenal adalah bawang Bima. Garam diperoleh dari berbagai daerah di Nusa Tenggara. Dua komoditas itu diperoleh dari penduduk lokal dengan sistem barter dan beli. Jika sistem perolehan barang dengan barter, pelaut menukarnya

¹⁶ Wawancara di Kelurahan Wali, Kecamatan Binongko, 22 Maret 2015.

¹⁷ Wawancara dengan Haji Kamil di Kelurahan Rukuwa, Kecamatan Binongko, 19 Maret 2015.

¹⁸ Wawancara dengan Haji Rusdin di Kelurahan Popalia, Kecamatan Togo Binongko, 20 Maret 2015.

dengan *cakar* atau barang lain. Garam dibeli dengan harga murah, selain dijual juga sebagai penyeimbang perahu. Bawang Bima banyak diminati petani di Maluku karena berkualitas baik. Seperti halnya parang Binongko, penduduk tidak banyak bertanya setelah mengetahui asal bawang itu dari Bima. Mereka langsung membeli atau menukarnya dengan cengkih.

Pada tahun 1980-an, perahu-perahu Buton mengunjungi Papua. Komoditas utama yang dicari adalah kayu gaharu. Selain dibarter dengan barang-barang dari Jawa, Singapura, dan Sulawesi, komoditas itu diperoleh dengan sistem beli. Sebagian besar kayu gaharu masih basah sehingga perhitungannya ditambah satu dengan harga tetap. Maksudnya, berat basah dua kilogram dihitung satu kilogram kering. Komoditas ini biasanya dijual per karung (50 kg), dengan harga antara Rp300.000–500.000. Dijual di Surabaya Rp700.000–1.000.000/karung. Hasilnya digunakan untuk membeli barang-barang yang dibutuhkan penduduk di Papua (Hamid, 2007, 236).

Setelah perdagangan kayu gaharu berkurang, pelaut Binongko beralih pada penjualan pakaian dari Jawa dalam jumlah ratusan ton. Bersama 13 orang teman, La Gani membeli pakaian di Probolinggo, kemudian dijual di Timika. Setiap tahun mereka tiga kali pulang dan pergi. Barang mereka dibeli sekaligus oleh pedagang di sana. Pada kunjungan pertama (1996–1997), setiap awak memperoleh pendapatan sekitar Rp25.000.000. Pada tahun-tahun berikutnya, hasil usaha tersebut berkurang. Satu tahun sebelum berakhir, setiap awak memperoleh Rp7.000.000. Pada 2004, pendapatan mereka nihil. Sejak saat itu mereka tidak lagi berlayar ke sana. La Gani memilih pensiun karena usia makin tua dan penglihatan mulai terganggu.

KELANGKAAN PELAUT MUDA

“Kalau dulu kita mudah mendapat koki. Banyak anak-anak ingin menjadi koki. Tapi sekarang sulit. Jarang ada anak yang mau menjadi koki”¹⁹.

¹⁹ Wawancara dengan La Isihaka di Desa Jaya Makmur, Kecamatan Binongko, 21 Maret 2015.

Kalimat ini mencerminkan kelangkaan untuk mendapatkan awak perahu, suatu kondisi yang kontras pada masa kejayaan perahu layar.

Pada masa kejayaan perahu, pemilik perahu biasanya menyeleksi calon awak perahu yang akan berlayar karena semua laki-laki ingin berlayar. Pemilik perahu sering didatangi banyak calon awak perahu yang ingin berlayar. Bahkan, sejak kecil anak-anak sudah ikut dalam pelayaran sebagai koki. Pendapatan anak-anak dari hasil pelayaran naik secara bertahap. Mulanya seperempat dari satu bagian awak perahu, kemudian setengah bagian, terus tiga perempat bagian, dan akhirnya satu bagian, seperti awak yang lain. Kenaikan bagian hasil dipengaruhi oleh faktor pengalaman, komitmen, dan kualitas kerja. Salah satu pertimbangan mengangkat koki menjadi seorang awak (mendapat satu bagian penuh dari pendapatan awak) adalah ketika sudah bisa memikul kopra 1 karung goni atau sekitar 50 kg²⁰.

Menjadi sebuah kebanggaan bagi anak-anak yang dipilih oleh pemilik perahu menjadi koki. Pasalnya, selain mendapatkan bagian dari hasil usaha, mereka juga dapat menikmati pelayaran keliling Indonesia, yakni daerah-daerah yang dikunjungi perahu. Ketika pulang kampung, mereka bercerita kepada anak-anak yang lain mengenai pengalaman di seberang lautan. Bagi mereka, berlayar adalah segalanya, dan menjadi kisah terindah dalam hidup. Itulah sebabnya setiap anak punya mimpi berlayar atau menjadi pelaut. Cerita yang sama didengar oleh anak-anak di kampung, yang tidak berlayar, dari pelayar dewasa tentang negeri-negeri yang dikunjungi, berikut suka dan duka kehidupan pelaut.

Pelabuhan menjadi tempat paling ramai ketika perahu kembali dari pelayaran. Kedatangan pelaut disambut gembira oleh warga, terutama anggota keluarga. Wajah mereka tampak berseri, memberi isyarat kebanggaan karena telah menyelesaikan pelayaran²¹. Perjalanan dari perahu

²⁰ Wawancara dengan Bila Anaobi di Kelurahan Rukuwa, Kecamatan Binongko, 16 Maret 2015.

²¹ Kecuali perahu yang kembali tanpa memperoleh keutungan atau mengalami nasib sial, misalnya awak perahu meninggal. Biasanya kedatangan perahu tanpa ada isyarat sehingga baru diketahui oleh orang banyak beberapa hari kemudian.

dan pelabuhan hingga ke rumah diiringi warga yang ingin mengetahui cerita dan apa saja yang dibawa oleh mereka. Kenyataan itu meninggalkan kesan mendalam bagi anak-anak. Mereka berharap suatu waktu bisa seperti itu. Beberapa hari setelah tiba, awak perahu membersihkan atau memperbaiki perahu. Pada saat itu, anak-anak bermain di sekitar pelabuhan sambil mendengarkan pengalaman para pelaut di rantau. Cerita itu memperkuat mimpi mereka menjadi pelaut. Oleh karena itu, tidak sulit mendapatkan pelaut muda (*koki*), apalagi pelaut dewasa (*sawi*) pada saat itu.

Kenyataan tersebut sulit dijumpai sekarang di Binongko. Hanya sedikit anak yang ingin menjadi pelaut. Ketika penulis menemui siswa SD Negeri 2 Wali, hanya satu anak yang bercita-cita menjadi pelaut, dari 14 siswa kelas IV. Itu pun disampaikan dengan nada suara rendah, sambil menundukkan wajah ke lantai, mungkin karena tidak biasa dengan penulis. Anak itu bernama Inda, yang sempat ditertawakan teman-temannya karena ingin menjadi pelaut. Fakta ini menunjukkan adanya perubahan besar mental dan sikap anak-anak Binongko. Tiga belas siswa tidak ingin menjadi pelaut. Dari jumlah itu, delapan orang ingin menjadi guru dan lainnya ingin menjadi tentara, polisi, dokter, dan satu anak tidak memberitahukan cita-citanya. Singkatnya, profesi pelaut bukan lagi pilihan utama, melainkan pilihan terakhir bagi anak-anak Binongko. Bagi mereka, profesi pelaut tidak lagi menjanjikan seperti pada masa kejayaan perahu layar. Ketika anak-anak itu bersekolah dan melanjutkan ke perguruan tinggi, mereka lebih memilih jurusan pendidikan (menjadi guru) dan kesehatan (calon tenaga medis) atau komputer. Sangat jarang ada yang memilih studi di bidang pelayaran, yang merupakan akar budaya leluhurnya.

Pengalaman hidup La Isihaka menarik untuk diceritakan. Dia sekarang berusia 73 tahun, namun tetap menjadi *sawi*. Ketika ditanya alasannya, dia menjawab bahwa itu adalah konsekuensi pilihannya “memelihara” perahu. Bagi dia, perahu bukan sekadar barang, tetapi suatu “makhluk” seperti manusia yang harus dipelihara. Dia tidak berminat beralih profesi, seperti sebagian anggota keluarga atau warga lain di kampung beralih dari pelaut

menjadi pedagang, perantau, atau Pegawai Negeri Sipil (PNS). Menurutnya, sekarang sangat sulit mendapatkan awak perahu, apalagi *koki*—yang dahulu sangat mudah diperoleh. Sebagai pemilik KLM Sinar Jaya, La Isihaka tetap berlayar sebagai *sawi*, mendampingi putranya, Saharuddin (usia 39 tahun) sebagai nakhoda. Saharuddin mendapatkan izin berlayar dari Departemen Perhubungan melalui *Surat Keterangan Kecakapan* No.220/SKK/KDL-2008, dengan ketentuan hanya boleh berlayar tidak lebih jauh dari 60 mil laut dari daratan terdekat (menyusuri pantai).

Realitas tersebut menunjukkan bahwa masa depan pelaut dan pelayaran dalam ancaman diskontinuitas. Selain karena banyak perahu yang sudah tidak terawat dan rusak—seperti tampak di Pelabuhan Popalia, juga semakin langkanya generasi baru yang tertarik pada sektor pelayaran. Kondisi ini membuat pelaut tua terus melanjutkan pelayaran. Tampaknya mereka ingin menghabiskan sisa usianya dalam pelayaran.

Bagi generasi tua, laut merupakan tempat mencari nafkah, sedangkan darat adalah tempat tinggal. Sebagian besar waktu dan usia mereka berada di laut. Pelayaran dan perdagangan merupakan sumber penghasilan utama keluarganya. Sebaliknya, bagi generasi baru, laut hanya tempat lewat dan selebihnya mencari hidup dan tinggal di darat. Mereka lebih senang bekerja di darat, sebagai pegawai, polisi, tentara, buruh, dan pedagang karena dipandang lebih menjanjikan. Pelayaran hanyalah cerita masa lalu dari orangtua mereka.

Meskipun demikian, di tengah kelangkaan calon pelaut muda, pelayaran akan tetap menjadi urat nadi kehidupan penduduk—kecuali jika telah ada sarana transportasi udara (pesawat). Hingga kini, kebutuhan penduduk didatangkan dari luar pulau, dan hanya lewat laut. Oleh karena itu, matinya pelayaran juga adalah akhir sejarah kehidupan penduduk di Binongko.

TRANSFORMASI SOSIAL: PAHELA MENJADI PASIKOLA

Menjadi anak sekolah (*pasikola*) pada masa kejayaan perahu layar bukan pilihan kebanyakan orang. Boleh dikatakan sebagai pilihan yang sepi dan dipandang tidak menjanjikan. Kebanyakan

orangtua mempersiapkan anak mereka menjadi pelaut. Oleh karena itu, sejak kecil mereka sudah didekatkan dengan dunia laut dan perahu, misalnya menjadi *koki* di perahu membantu orangtuanya. Dengan kata lain, hanya sedikit orang tua yang mengarahkan anak-anak mereka menjadi pelajar.

Terdapat suatu prinsip yang dihidupkan dalam masyarakat Binongko bahwa “*Kalau sekolah menghabiskan uang orangtua, sedangkan berlayar menghasilkan uang untuk orangtua*”. Orang yang memilih bersekolah kerap dipandang memberikan beban ekonomi kepada keluarga karena mereka seharusnya berusaha agar memberikan uang kepada orangtua lewat profesi pelaut. Itulah sebabnya, anak-anak Binongko pada masa kejayaan pelayaran lebih memilih berlayar daripada bersekolah.

Kisah La Rabu Mbaru²² menarik untuk dikemukakan karena menjelaskan transformasi sosial masyarakat Binongko. Dia lahir tahun 1963. Pada usia delapan tahun, dia masuk SD Wali dan tamat 1977. Kemudian masuk SMP di Rukuwa (1978–1981). Ketiadaan jenjang studi berikutnya di daerahnya membuat dia melanjutkan studi ke Sekolah Pendidikan Guru (1981–1984) di Bau-bau. Tidak lama setelah tamat, dia diangkat sebagai guru pada SD Wali. Sejak awal menjadi guru sampai tahun 2010, La Rabu bertugas di SD Wali. Pada bulan Mei 2010, ia dipindahkan ke Dinas Pendidikan Pemuda dan Olahraga Kabupaten Wakatobi di Wangi-wangi, sebagai Kepala Seksi Bina Keterampilan dan Kewirausahaan Pemuda. Kurang lebih satu tahun bertugas, dia kembali ke kampung menjadi Pengawas SD Pulau Binongko (2011–2015).

Pada masa sekolah, tidak banyak anak-anak seusia La Rabu tertarik untuk sekolah. Oleh karena itu, dia kerap ditanya oleh teman-temannya, kelak menjadi apa setelah selesai sekolah. Sementara itu, mereka yang ikut berlayar dengan perahu telah menghasilkan uang, sesuatu yang tidak dirasakan La Rabu. Meskipun demikian, dia bertekad menyelesaikan studi sampai menjadi guru. Orangtuanya adalah pelayar, yang membawa dua perahu milik kakeknya, yakni *Bunga Mbaru*

(20 ton, satu layar) dan *Wangkowala* (45 tahun, dua layar). Sebagai keluarga pemilik perahu dan pelayar, dia beberapa kali ikut berlayar dengan kedua perahu itu. Namun, kemudian dia memilih masuk sekolah atau berhenti berlayar.

Pada tahun 1980-an, ketika anak-anak yang dahulu bersekolah mulai berhasil, seperti La Rabu menjadi guru, animo untuk sekolah berkembang. Betapa tidak, guru setiap hari ke sekolah mengenakan seragam dinas, sesuatu yang tidak bisa dipakai oleh pelaut. Di kalangan penduduk, profesi guru sangat dihargai. Apalagi tenaga guru, terutama dari putra daerah, masih sangat terbatas.

Selain La Rabu, anak Binongko yang beralih profesi dari pelaut menjadi pelajar adalah Bila Anaobi²³. Ia dilahirkan di Wakarumende tahun 1962. Pertama kali masuk sekolah di SD Wakarumende (1969–1975), kemudian SMP Binongko (1975–1978), dan SPG Bau-Bau (1979–1982). Sebelum memilih bersekolah, dia terlebih dahulu mengikuti orangtuanya berlayar beberapa kali. Namun, dia mabuk laut sehingga berhenti berlayar. Pada masanya, anak-anak bersekolah hanya ingin bisa membaca dan menulis. Oleh karena itu, mereka paling banyak hanya menamatkan SD dan sedikit yang tamat SMP. Semua anak lebih suka berlayar. Terlebih lagi tidak ada SMA di kampung sehingga harus ditempuh di luar Binongko, khususnya di Bau-Bau dan Kendari.

Setelah menamatkan studi, Bila Anaobi diangkat menjadi guru di tanah kelahirannya, tepatnya di SD Wakarumede pada 1982. Menurutnya, di sana guru sangat terbatas. Banyak guru memandang mengajar di Binongko sebagai pilihan terakhir, bahkan kadang dianggap tempat “buangan” karena lokasinya sulit dan terpencil. Dalam konteks ini, keberadaan putera daerah sangat penting untuk memajukan pendidikan. Selama dua belas tahun (1982–1994) Bila Anaobi bertugas di SD Wakarumende, kemudian dipindahkan ke SD Bante (1994–2006) dan SD Palahidu (2006–2009). Pada periode tugas terakhir, dia melanjutkan pendidikan sarjana pada Universitas Terbuka Kendari (2007–2009). Dia dimutasi ke kantor Camat Binongko, se-

²² Wawancara di Kelurahan Wali, Kecamatan Binongko, 16 Maret 2015.

²³ Wawancara di Rukuwa, Kecamatan Binongko, 16 Maret 2015.

bagai kepala seksi (2009–2013) dan kemudian sekretaris (2013–sekarang). Sejak tahun 1987 sampai sekarang, Bila Anaobi memimpin Majelis Dakwah Islam (MDI) Binongko.

Kisah La Rabu Mbaru dan Bila Anaobi menunjukkan bahwa telah terjadi perubahan pola pikir di kalangan generasi baru Binongko. Ternyata bersekolah dapat menjanjikan masa depan yang pasti dan tanpa musim, sedangkan pelaut yang berlayar memperoleh pendapatan pada musim tertentu saja. Setiap bulan guru mendapatkan gaji dan tidak dipengaruhi oleh angin musim. Kemudian, jika guru sakit, mereka tetap mendapat gaji, bahkan tunjangan kesehatan dari negara, sesuatu yang tidak dirasakan pelaut. Sebagai PNS, guru memiliki jaminan hari tua, berupa gaji pensiun. Sekali lagi, jaminan ini tidak dinikmati oleh pelaut, kecuali bila mereka masih aktif dan sehat berlayar.

Kesadaran pelayar tua untuk menyekolahkan anak-anaknya secara apik dilukiskan oleh Sumi-man Udu (2015) berikut ini:

“Pergilah, Nak! Pergilah ke sekolah. Jangan lagi kalian rasakan kegagalan yang pernah Ayah rasakan. Tiga puluh tahun lebih Ayah berlayar mengarungi lautan Nusantara dengan perahu karoro, tetapi kita masih tetap menjadi miskin seperti ini. Tentunya karena Ayah selama ini tidak memiliki pengetahuan. Jadi, jangan lagi kau mengikuti kehidupan ayah seperti ini, terlalu berat, Nak”.

Peringatan itu disampaikan ayah Imam kepada Imam, ketika dia mulai malas pergi ke sekolah. Kemudian, kalimat ancaman terlontar dari ayahnya, “Kalau kau tidak mau ke sekolah, mari ikut Ayah! Kita pergi mencari perahu *karoro*. Kau bisa juga jadi *koki* di sana.” Petikan kisah dalam novel ini merupakan cermin perubahan pola pikir di kalangan pelayar, sekaligus penegas bahwa profesi pelayar tidak menjanjikan masa depan yang lebih baik.

PENUTUP

Indonesia sebagai negara maritim, dalam arti geografis, adalah kenyataan yang pernah dimiliki oleh pelaut Binongko. Melalui aktivitas pelayaran dan perdagangan, mereka menghubungkan pulau-pulau, yang tampak berpisah dari segi geografis,

dihuni berbagai kelompok suku, bahasa, adat, dan agama yang berbeda antara satu dengan yang lain. Distribusi komoditas dan kebutuhan yang berbeda dari setiap pulau merupakan akar lahirnya hubungan sosial lintas kelompok. Dalam konteks ini, pelaut memainkan peran dalam merangkai ruang geografi dan sosial Indonesia.

Keberadaan komunitas pelaut perlu mendapat perhatian pemerintah melalui kebijakan pembangunan (manusia) berbasis maritim. Penduduk Binongko selamanya akan bergantung pada laut dan sarana transportasi laut karena kebanyakan kebutuhan mereka didatangkan dari luar pulau. Mereka tidak boleh dibiarkan menjaga statusnya sebagai suku bangsa maritim sendiri terutama di tengah kelangkaan pelaut muda.

Pemerintah perlu mengambil langkah praktis dalam upaya regenerasi pelaut dengan dua cara. *Pertama*, memberikan akses pendidikan berkelanjutan bagi anak-anak Binongko terutama pada bidang pelayaran (maritim). Upaya ini harus diperkuat dengan pemberian bantuan dana studi sampai jenjang pendidikan tinggi. *Kedua*, akses terhadap lapangan kerja dibuka luas, khususnya sektor kelautan, setelah mereka menamatkan studi. Dengan cara itu, pemerintah berperan dalam mengembalikan memori kejayaan pelayaran pada masa lalu sebagai modal sosial dan masa depan mereka untuk terus bergelut dan mencintai dunia kelautan. Singkatnya, dukungan pemerintah akan memberikan arah transformasi sosial, yang jelas (akses studi) dan pasti (lapangan kerja) sehingga tidak jauh dari akar historis dan kultural mereka sebagai pewaris tradisi maritim Indonesia.

PUSTAKA ACUAN

Arsip (Koleksi ANRI Jakarta)

Militaire Memorie van het Landschap Boeton, 28 Augustus 1919. (MVO 2e Reel 23).

Vonk, H.W. (1937). *Nota betreffende het zelfbesturendlandschapBoeton.* (MVO 2e Reel 31).

Buku dan Jurnal

Braudel, Fernand. (1972). *The Meditteranean and the Mediteranean world in the age of Philip II Vol. I.* London: Fontana/Collins Press.

Dick, Howard W. (1990). *Industri pelayaran Indonesia: kompetisi dan regulasi.* Jakarta: LP3ES.

- Effendi, Ziwari. (1987). *Hukum adat Ambon lease*. Jakarta: Pradnya Paramita.
- Hamid, Abd. Rahman. (2015). Pengalaman, ingatan, dan sejarah: kisah empat pelaut Buton. *Jurnal Sejarah dan Budaya WALASUJI*, 6 (1), 1–15.
- Horridge, Adrian. (2015). *Perahu tradisional Nusantara*. Yogyakarta: Ombak.
- Knaap, Gerrit. (2004). *Kruidnagelen en christenen: de VOC en de bevolkingvan Ambon 1656–1696*. Leiden: KITLV Uitgeverij.
- Lapian, Adrian B. (2009). *Orang laut-bajak laut-raja laut: sejarah kawasan Laut Sulawesi abad XIX*. Depok: Komunitas Bambu.
- Lombard, Denys. (2005). *Nusa Jawa silang budaya jilid 1*. Jakarta: Gramedia.
- Mahan, Alfred Thayer. (1890). *The influence of sea power upon history 1660–1783*. Boston: Little, Brown and Company.
- Nontji, Anugerah. (2002). *Laut nusantara*. Jakarta: Djambatan.
- Noorduyn, J. (1991). *A critical survey of studies on the languages of Sulawesi*. Leiden: KITLV Press.
- Purwaka, Tommy H. (1993). *Pelayaran antarpulau Indonesia: suatu kajian tentang hubungan antara kebijaksanaan pemerintah dengan kualitas pelayanan pelayaran*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Schoorl, Pim. (2003). *Masyarakat, sejarah, dan budaya Buton*. Jakarta: Djambatan.
- Udu, Sumiman. (2015). *Di bawah bayang-bayang Ode*. Pekanbaru: Seligi Press.
- Zuhdi, Susanto. (2010). *Labu rope labu wana: sejarah Buton yang terabaikan*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Zuhdi, Susanto. (2014). *Nasionalisme, laut, dan sejarah*. Jakarta: Komunitas Bambu.

Tesis

- Hamid, Abd. Rahman. (2007). *Pelayaran dan perdagangan orang Buton di Kepulauan Wakatobi 1942–1999*. Tesis. Makassar: Universitas Hasanuddin.
- La Malihu. (1998). *Buton dan tradisi maritim: kajian sejarah tentang pelayaran tradisional di Buton*

Timur (1957–1995). Tesis. Jakarta: Universitas Indonesia.

- Sofyani, Wa Ode Winesty. (2003). *Lambapuse: ritual kontrak sosial di kalangan pelayar Buton*. Tesis. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.

Surat Kabar

- Hasan. (1989). Orang Binongko pelaut yang tangguh sejak zaman dahulu. *Media Kita No. 44/thn. XIX*. Kendari.
- Hasan. (1990). Saksi bisu kebesaran Binongko di zaman lampau. *Media Kita No. 57/thn. XXI*. Kendari.

Wawancara

- Bila Anaobi (usia 53 tahun). Kelurahan Rukuwa, 16 Maret 2015.
- Edwrad L. Poellinggomang (usia 59 tahun). Kota Makassar, Maret 2007.
- Hamid Fidmatan (usia 27 tahun). Kota Tual Maluku, 17 September 2015.
- Haji Rusdin (usia 60 tahun). Kelurahan Popalia, 20 Maret 2015.
- Haji Kamil (usia 60 tahun). Kelurahan Rukuwa, 19 Maret 2015.
- La Banisa (usia 50 tahun). Desa Haka, 17 Maret 2015.
- La Gani S (usia 79 tahun). Kelurahan Taipabu, 18 Maret 2015.
- La Rabu Mbaru (usia 52 tahun). Kelurahan Wali, 16 Maret 2015.
- La Isihaka (usia 73 tahun). Desa Jaya Makmur, 21 Maret 2015.
- La Ninu (usia 80 tahun). Desa Jaya Makmur, 21 Maret 2015.
- La Ode Tajuddin (usia 62 tahun). Kelurahan Popalia, 17 Maret 2015.
- La Ode Tarahaya (usia 58 tahun). Kelurahan Wali, 21 Maret 2015.
- La Malihu (usia 54 tahun). Kota Makassar, 1 Juli 2015.