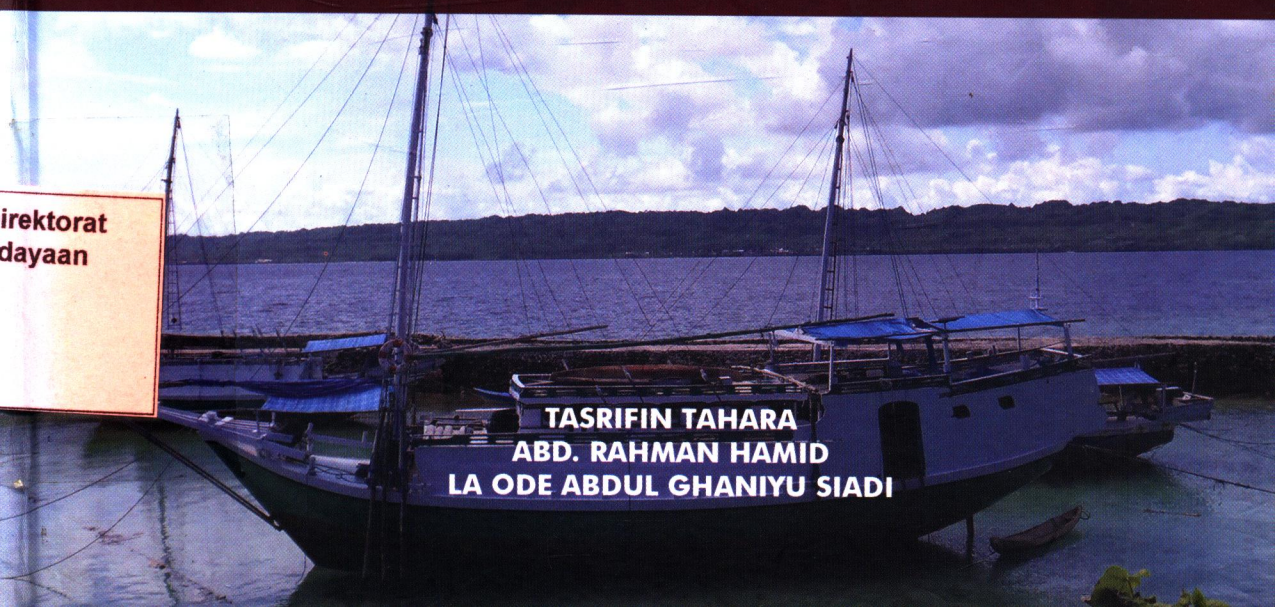


NILAI BUDAYA BAHARI

SABANGKA ASAROPE

TRADISI PELAYARAN ORANG BUTON



irektorat
dayaan

TASRIFIN TAHARA
ABD. RAHMAN HAMID
LA ODE ABDUL GHANIYU SIADI

NILAI BUDAYA BAHARI

SABANGKA ASAROPE

TRADISI PELAYARAN ORANG BUTON

DIREKTORAT SEJARAH DAN NILAI BUDAYA
DIREKTORAT JENDERAL KEBUDAYAAN
KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
JAKARTA
2015

NILAI BUDAYA BAHARI
SABANGKA ASAROPE
TRADISI PELAYARAN ORANG BUTON

Penulis:
- Tasrifin Tahara
- Abd. Rahman Hamid
- La Ode Abdul Ghaniyu Siadi

Editor:
Dedi Supriadi Adhuri

Kontributor:
Triana Wulandari

Penerbit:
Direktorat Sejarah dan Nilai Budaya
Direktorat Jenderal Kebudayaan
Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Telp./Fax. : 021-5725539

xii + 192 hlm; 17x24 cm



Daftar Isi

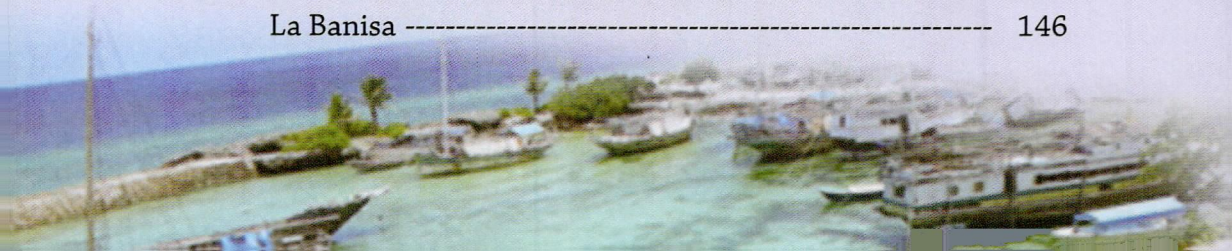
KATA PENGANTAR ---------- vii
SAMBUTAN ---------- xi
BAB 1 PENGANTAR ---------- 1
A. Metode Penelitian ---------- 8
B. Subyek Penelitian ---------- 9
C. Setting Penelitian ---------- 9
D. Waktu dan Teknik Pengumpulan data ---------- 11
E. Sistematika Penulisan ---------- 12

BAB 2 ALAM, MANUSIA, DAN KEBUDAYAAN ---------- 15
A. Menuju Negeri Para Pelaut ---------- 17
Desa Tira ---------- 18
Pulau Binongko ---------- 22
B. Pulau Karang ---------- 26
C. Kepulauan Tukang Besi ---------- 36
D. Sebaran Pemukiman dan Etnik ---------- 44
E. Hubungan Dengan "Dunia Luar" ---------- 47
F. Sejarah dan Kebudayaan ---------- 51
Asal Mula ---------- 51
Syiar Islam ---------- 53
Barata Buton ---------- 57

BAB 3 PEMBUATAN PERAHU ---------- 61
A. Alam Pikiran Masyarakat ---------- 63
B. Perkembangan Perahu ---------- 67
Bangka Kabangu ---------- 67
Bangka Nade ---------- 69
Perahu Layar Motor ---------- 71
Kapal Motor ---------- 74
- Penumpang ---------- 75
- Penangkap Ikan ---------- 76

C. Proses Pembuatan ---------- 78
Pemilihan Bahan ---------- 78
Teknik dan Tahapan ---------- 82
Ompuno Tena dan Lamba Puse ---------- 84
Air Suci ---------- 87
Pakande ---------- 88
D. Pemilikan ---------- 91
La Isihaka ---------- 91
La Umara ---------- 92
La Ode Tarahaya ---------- 93
E. Pemeliharaan ---------- 96
F. Mengatasi Kelangkaan Bahan Baku Produksi Perahu --- 101

BAB 4 AKTIVITAS PELAYARAN ---------- 103
A. Pelabuhan ---------- 105
Tira ---------- 106
Wali ---------- 107
Jaya Makmur (dan Lagongga) ---------- 110
Taipabu ---------- 113
Popalia ---------- 116
Haka ---------- 118
B. Pola Pelayaran ---------- 120
C. Pengetahuan Lokal ---------- 122
D. Pembagian Tugas ---------- 127
Koki ---------- 127
Sawi ---------- 128
Nahkoda (Juragan) ---------- 129
E. Komoditi dan Wilayah Pelayaran ---------- 131
Haji Kamil ---------- 131
Haji Rusdin ---------- 136
La Ode Tajuddin ---------- 139
La Gani ---------- 142
La Banisa ---------- 146



BAB 5 SISTEM USAHA DAN BAGI HASIL ---------- 151
A. Menyambut Perahu ---------- 153
B. Sistem Usaha ---------- 158
Barter ---------- 159
Vracht (Sewa) ---------- 161
Membeli ---------- 162
Gaji ---------- 163
C. Bagi Hasil ---------- 164
Komitmen ---------- 164
Bagi Untung ---------- 166
Bagi Rugi ---------- 168
D. Adatino Bangka ---------- 170

BAB 6 PENUTUP ---------- 173
GLOSARIUM ---------- 177
REFERENSI ---------- 183
RIWAYAT PENULIS ---------- 189





Kata Pengantar

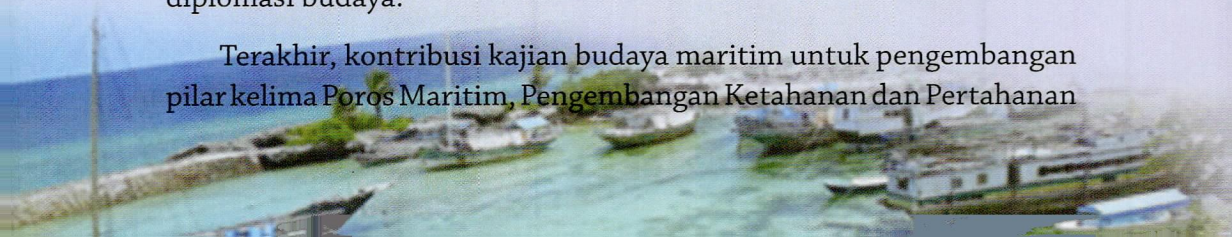
Kebijakan Poros Maritim pemerintah menjadi momentum yang baik untuk pengingkatan penelitian-penelitian tentang budaya maritim. Hal ini bahkan menjadikan suatu keharusan karena revitalisasi budaya maritim, yang menjadi pilar pertama, harus dijadikan sebagai landasan utama untuk pengembangan keempat pilar Poros Maritim yang lain. Mengapa demikian, karena dasar pengembangan poros maritim adalah kesadaran untuk melihat diri sebagai bangsa yang identitasnya, kemakmurannya, dan masa depannya, sangat ditentukan oleh bagaimana mengelola samudera. Inilah kebudayaan maritim! Selain itu, jika kita berbicara tentang pengelolaan sumberdaya laut untuk ketahanan pangan, pilar kedua Poros Maritim, kajian-kajian mengenai pengelolaan sumberdaya laut tradisional akan sangat berguna sebagai bahan untuk mengembangkan pengelolaan sumberdaya laut yang berkelanjutan, berkeadilan dan mensejahterakan.

Untuk pengembangan pilar ketiga, yakni—membangun infrastuktur dan konektifitas maritim, kontribusi kajian kebudayan maritim adalah sebagai berikut. Kajian-kajian tentang pengetahuan dan praktek pelayaran tradisional akan mendukung implementasi pengembangan konektifitas maritim karena kajian ini menunjukkan bahwa pengetahuan dan praktek pelayaran bukanlah hal yang asing untuk kita sebagai bangsa. Kajian-kajian sejarah telah menunjukkan bahwa nenek moyang kita, dengan teknologi pelayarannya, sudah terlibat aktif dan intensif mengarungi Samudra Hindia. Kajin Filologi dari Nugroho (2013) mencatat bahwa kerajaan Medang yang berkedudukan di Jawa telah mengelola zona perdagangan di Teluk Benggala, yang mencakup Hindia Selatan, Sri Lanka, Birma, dan pantai utara Sumatera pada abad 8 Masehi. Tercatat pula, Kerajaan Majapahit telah menambah jangkauan pengelolaan wilayah komersial lain selain zona komersial yaitu Zona Laut Arab, yang mencakup Cochin, Malabar Oman, dan Aden dan Zona Laut Merah, yang mencakup Mombasa,

Mogadishu, Muza, Berenike, yang berujung ke Alexandria. Meskipun cakupan wilayahnya jauh berkurang, tradisi pelayaran tradisional itu masih berjalan sampai saat ini, seperti dibahas pada buku ini. Kajian-kajian tentang pelayaran tradisional yang masih berlangsung ini juga akan menunjukkan, paling tidak dua hal. Pertama sebagian dari bangsa kita sudah dan masih punya pengetahuan dan keterampilan pelayaran yang bisa dipakai untuk membangun konektifitas maritim itu. Kedua, laut Indonesia bukanlah wilayah yang kosong, tetapi wilayah yang, meskipun kurang, sudah terisi oleh pelayaran-pelayaran traidisonal. Dua hal ini dapat dijadikan modal untuk membangun pilar Poros Maritim ketiga ini.

Kontribusi kajian kebudayaan maritim untuk pilar poros maritim ke empat—diplomasi maritim—bersumber pada kenyataan bahwa koneksi internasional bangsa kita dengan dunia luar sudah terjadi sejak lama dan juga masih terjadi. Catatan dari kajian Nugroho di atas (lihat juga Sharma 2014 dan Wade 2009), berbagai monument yang menunjukkan adopsi kebudayaan luar di Indonesia—candi-candi Hindu dan Budha serta Majid kuno yang terkait dengan relasi kita dengan Orang India, Arab dan Cina—serta diaspora bangsa luar di Indonesia (misalnya Arab, India dan Cina) atau sebaliknya diaspora orang Indonesia di luar, bisa dipakai sebagai dasar untuk pengembangan diplomasi budaya. Perlu dicatat bahwa relasi dan percampuran budaya itu dimungkinkan karena penguasaan kita dan mereka terhadap dunia maritim melalui pelayaran. Penguasaan dan keahlian berlayarlah yang memungkinkan kita berinteraksi dengan pihak-pihak luar. Interaksi ini juga mengarahkan pada saling silang budaya, saling adopsi dan berkolaborasi. Penguasaan pelayaran itu pula yang menyebabkan kita tidak lagi menjadi *total stangers* dengan bangsa-bangsa lain itu, tetapi sebaliknya komunitas berbangsa-bangsa yang memilik elemen kebudayaan yang sama dan bangsa-bangsa yang sudah biasa berkolaborasi. Hal ini bisa menjadi unsur-unsur yang bermanfaat untuk pengembangan diplomasi maritim, khususnya diplomasi budaya.

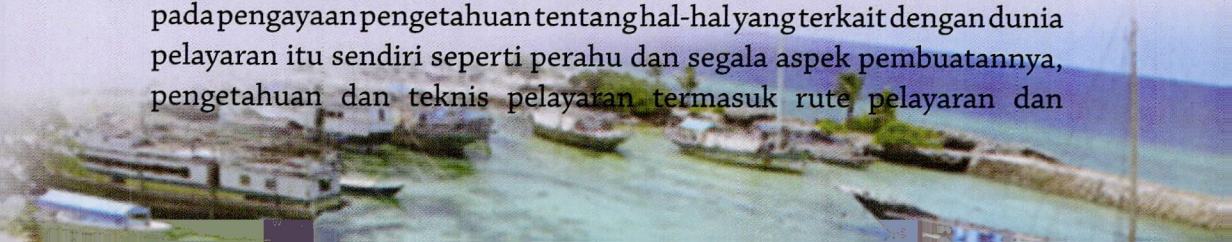
Terakhir, kontribusi kajian budaya maritim untuk pengembangan pilar kelima Poros Maritim, Pengembangan Ketahanan dan Pertahanan



Maritim, terkait dengan kajian mengenai pelayaran tradisional dan dunia kenalayanan. Pelayar dan nelayan sebenarnya merupakan *de facto*, penguasa laut di Indonesia. Bisa dipastikan bahwa jumlah, wilayah jelajah dan kontinuitas keberadaan mereka di laut jauh lebih besar/banyak dari pihak manapun, termasuk aparat negara. Dengan berbagai keterbatasan otoritas yang bertanggung jawab terhadap masalah pertahanan keamanan, kita bisa memanfaatkan dukungan dari para pelayar dan nelayan untuk membantu menjaga keamanan dan pertahanan maritim negara. Tentu bukan dengan cara mempersenjatai mereka, tetapi setidaknya, kita bisa menggunakan pengetahuan dan penguasaan mereka terhadap wilayah laut sebagai sumber informasi mengenai apa yang terjadi di laut. Mengingat pengetahuan dan penguasaan mereka terhadap laut, bisa saja negara memanfaatkan pelayar dan nelayan sebagai 'mata dan kuping' tambahan dari aparat dan lembaga yang memang bertugas untuk menjaga pertahanan dan keamanan di Tanah air.

Direktorat Sejarah dan Nilai budaya, Kementrian Pendidikan dan Kebudayaan sudah cukup lama berkontribusi pada kajian-kajian mengenai kebudayaan maritim. Kajian-kajian tentang budaya maritim sudah dilakukan sejak tahun 1980an. Buku yang ditulis oleh Haliadi-Sasi, Mahid dan Lumangino (2013 mengenai Sasi di Indonesia Timur) serta buku yang iditulis Ulaen, Hoetagaol dan Kagho(2014) mengenai Seke-Maneke adalah dua buku terakhir yang kajiannya disponsori oleh dirjen ini. Kedua buku ini membahas praktek-praktek pengelolaan sumberdaya laut. Keduanya bisa dipakai untuk membantu pengembangan pilar pertama dan kedua poros maritim. Buku yang sedang anda pegang adalah buku tentang dunia pelayaran orang Buton yang akan berkontribusi pada pengembangan pilar pertama dan ketiga Poros Maritim, utamanya terkait dengan pengembangan konektifitas maritim.

Buku tentang dunia pelayaran orang Buton ini sangat menarik dan berkontribusi untuk banyak hal. Pertama tentu saja bersumbangsih pada pengayaan pengetahuan tentang hal-hal yang terkait dengan dunia pelayaran itu sendiri seperti perahu dan segala aspek pembuatannya, pengetahuan dan teknis pelayaran termasuk rute pelayaran dan



komoditas yang dibawanya, dan lain-lain. Kedua, dengan berefleksi pada dunia pelayaran mereka, kita bisa melihat bagi orang Buton laut adalah bagian dari hidup mereka, bahkan bagian yang paling penting dalam hidup mereka. Dengan itu, bagi orang Buton, laut adalah suatu hal yang harus dikuasai tetapi juga dipelihara. Itulah yang disiratkan dari keseluruhan dunia pelayaran mereka. Perahu misalnya dianggap dan diperlakukan seperti anak mereka sendiri; dibuat dari bahan kayu yang paling bisa diandalkan, dengan teknik yang mumpuni dan dipelihara dengan baik. Tidak hanya secara fisik tetapi spiritual. Konon, perahu juga sampai-sampai dibayarkan zakatnya, seperti manusia (Maulana dkk 2011).

Ketiga, kebudayaan maritim orang Buton, seperti direfleksikan pada dunia pelayaran mereka, adalah kebudayaan yang holistik. Meskipun dunia laut adalah paling penting, tetapi mereka tidak juga meninggalkan daratan. Mereka sangat perhatian pada daratan tidak hanya untuk kayu sebagai bahan perahu yang hanya bisa tumbuh di darat, tetapi bahkan pada saat berlayar. Kondisi pelayaran mereka, demikian diyakini, sangat dipengaruhi oleh apa yang terjadi di darat. Sebagai contoh, kondisi pelayaran dipengaruhi oleh relasi pelayar, utamanya nakhoda, dengan istrinya di rumah. Demikian juga terjadi masalah-masalah di laut saat berlayar, konflik misalnya, mereka akan menyelesaikannya di darat dengan mengundang tokoh-tokoh yang ada di kampung mereka—tokoh-tokoh yang ada di darat—bukan hanya siselesaikan oleh mereka yang turut berlayar.

Terakhir, meskipun kita tidak bisa menganggap buku ini telah secara komprehenship membahas dunia pelayaran orang Buton, tetapi apa yang disuguhkannya akan membuka kita pada pintu gerbang cakrawala dunia pelayaran tradisional. Buku ini bisa dipakai sebagai jalan awal untuk menapaki dunia pelayaran traidisional di Indonesia. Secara praktis, seperti telah disinggung terdahulu, selayaknya pengetahuan yang disodorkan buku ini menjadi bahan yang baik untuk membantu pengembangan pilar pertama dan ketiga Poros Maritim yang sedang digalakan Pemerintah Indonesia.

Bekasi, 1 Oktober 2015
Dedi Supriadi Adhuri



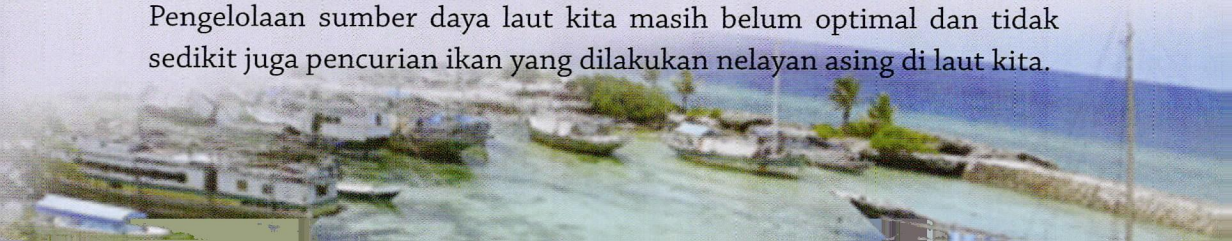
Sambutan
Direktur Jenderal Kebudayaan
Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan

Alhamdulillah, puji dan syukur kita panjatkan kepada Allah SWT yang telah melimpahkan banyak nikmatnya kepada kita semua sehingga buku *Sabangka Asarope: Tradisi Pelayaran Orang Buton* bisa diterbitkan. Seperti yang kita semua ketahui, Indonesia adalah negara maritim terbesar di dunia yang mempunyai belasan ribu pulau dan garis pantai yang sepanjang 54.716 km. Luas lautannya yang seluas 3.257.483 km^2 pun jauh lebih luas dibanding luas wilayah daratnya yang seluas 1.922.570 km^2.

Di dalam wilayah Kepulauan Indonesia, tersimpan banyak keanekaragaman budaya, kearifan, serta tradisi yang melekat dalam kehidupan masyarakatnya. Keberagaman kebudayaan dan tradisi salah satunya terjadi dalam bidang bahari. Hampir setiap suku yang tinggal di Kepulauan Indonesia mempunyai teknologi, nilai, dan tradisi yang unik terhadap kebaharian.

Bagi kebanyakan suku di Indonesia, laut bukanlah suatu tempat yang mengisolir keberadaan mereka. Namun, laut adalah penghubung dan urat nadi bagi keberlangsungan hidup dan masa depan. Laut adalah sumber kehidupan.

Hubungan yang dekat antara bangsa kita dan laut bisa dilihat dari kehidupan sehari-hari. Sejak kecil anak-anak Indonesia sudah hapal lagu yang berjudul "Nenek Moyangku Seorang Pelaut". Ketika muda-mudi melakukan pernikahan pun, kebanyak dari kita akan mengucapkan "Selamat mengarungi bahtera rumah tangga." Namun, hubungan yang sudah dekat ini sekarang malah terlihat merenggang. Pengelolaan sumber daya laut kita masih belum optimal dan tidak sedikit juga pencurian ikan yang dilakukan nelayan asing di laut kita.



Pada kesempatan kali ini, buku verifikasi nilai budaya bahari membahas Sabangka Asarope yang merupakan tradisi pelayaran orang Buton. Orang Buton adalah salah satu suku bangsa bahari Indonesia yang masih melesatrikan nilai-nilai dan kearifan lokal mereka dalam kehidupan baharinya. Kelangsungan tradisi ini telah berjalan pada berbagai zaman dan generasi.

Semoga dengan terbitnya buku *Sabangka Asarope: Tradisi Pelayaran Orang Buton* akan membuat hubungan bangsa kita dengan laut semakin dekat kembali dan menjadikan sebuah refrensi yang baik untuk penelitian-penelitian mengenai kebaharian Indonesia pada masa mendatang.

Sebagai penutup saya ingin mengutip perkataan Prof. Susanto Zuhdi "dahulu orang bilang jangan lupa daratan, sekarang diubah menjadi jangan lupa lautan!"

Selamat membaca.

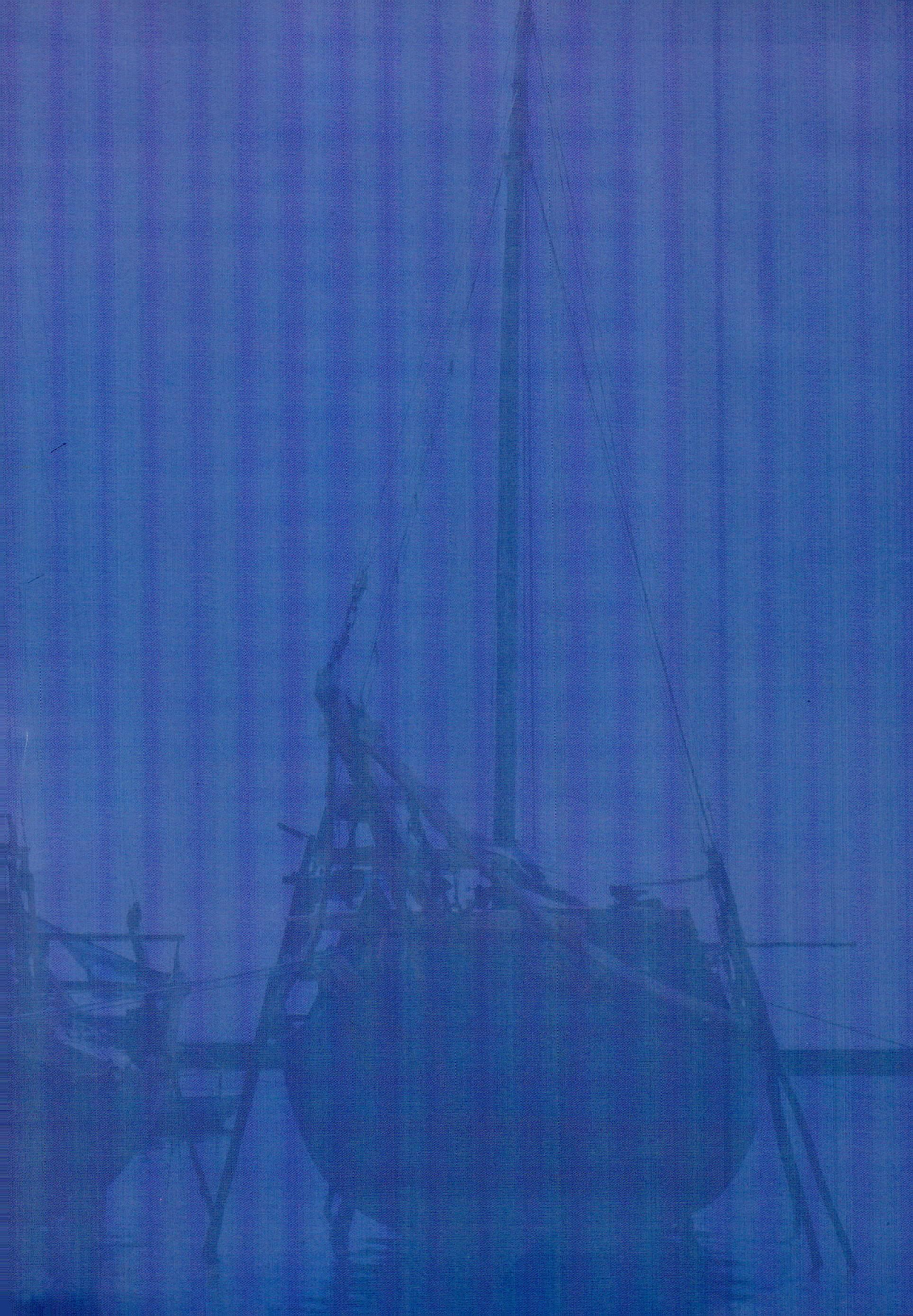
Jakarta, 29 September 2015
Direktur Jenderal Kebudayaan

Kacung Maridjan



BAB 1

Pengantar



Spagi ketika matahari terbit dari ufuk timur, Pulau Binongko seakan bermandikan cahaya keemasan. Semua orang bergegas mengisi hari untuk sebuah makna kehidupan. Hamparan laut yang biru menjadi tumpuan harapan bagi mereka untuk mempertahankan hidup. Dari kejauhan tampak seorang pemuda sedang menyiram perahunya. Kegiatan seperti ini sudah menjadi tradisi, bagi pelaut Binongko untuk merawat perahu sebagai sumber kehidupan dan bagian dari kebudayaannya. Ketika kami menghampiri pemuda ini, ia pun mengatakan, ini "Taberi Bangka"[1], sebuah ritual memandikan yang lazim dilakukan untuk merawat perahu yang digunakan untuk berlayar mengarungi samudera. Laut seperti jantung dan paru-paru, sedangkan perahu sebagai anak atau sahabat bagi pelaut yang mendiami pulau ini.

Kelangsungan tradisi maritim orang Buton hingga kini merupakan kekuatan budaya yang penting dikaji, tidak hanya karena latar historisnya, tetapi juga dapat menjadi sumber nilai kehidupan bagi mereka dalam menata masa depannya. Tradisi ini telah melampau berbagai zaman dan generasi, dengan segala tantangannya, telah mengukuhkan orang Buton sebagai suku bangsa bahari Indonesia (Hamid 2011), bersama dengan suku bangsa lainnya yakni Bajo, Bugis-Makassar, Mandar, dan Madura (Horridge 1986).

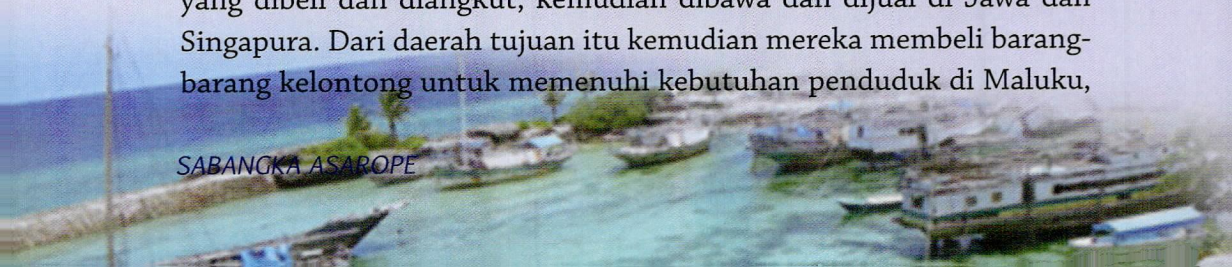
Kemampuan menjalani lakon hidup sebagai pelayar tidak mudah dilaluinya tanpa landasan nilai kehidupan yang kuat diyakininya. Segala upaya pemerintah kolonial di akhir abad ke-19 untuk menyempurnakan wilayah kekuasaannya, dengan mengoperasikan maskapai pelayarannya, *Koninklijke Paketvaart Matschappij* (KPM), tampak tidak mampu menutup ruang pelayaran pribumi (Lapian 2009). Pelaut Buton mampu menunjukkan eksistensinya. Aktivitas mereka sulit dikontrol, selain karena kepiawaian mereka membaca

[1] Kegiatan "taberi bangka" merupakan tugas seorang "koki kapal" yang dilakukan ketika kapal tidak berlayar dan dilakukan pada waktu pagi menjelang siang pukul 09.00 -10.00 dengan tujuan merawat perahu. Ini dilakukan untuk merapatkan posisi papan perahu yang selalu melebar akibat sengatan sinar matahari dan siput yang melekat pada papan perahu.

ruang samudera, juga karena kekuatan nilai budaya yang dianutnya. Bagi mereka, laut dan perahu merupakan representasi kehidupan, seperti halnya di darat, meminjam istilah dari Abu Hamid (1994), bahwa perahu adalah sebuah desa kecil yang mengapung di laut. Bagi orang Buton, perahu (*bangka/wangka*) memiliki peran yang sangat penting dalam rona kehidupannya. Bahkan, karena pentingnya, istilah perahu pun digunakan sebagai sapaan pada kehidupan di darat, untuk menyebut kawan/teman/sahabat, yakni *sabangka.*

Kesatuan kata dan langkah dalam usaha pelayaran dan perdagangan maritim merupakan unsur utama penguat tradisi maritim. Dengan semangat selalu bersama atau satunya kata dan perbuatan, segala tantangan kehidupan di laut, baik yang bersumber dari ruang samudera maupun dari manusia, dapat dihadapi. Itulah sebabnya, ketika perahu telah dilayarkan dan meninggalkan pantai, pantang bagi pelayar Buton untuk mengubah haluan, apalagi kembali lagi ke pantai. Semangat yang dimaksud adalah *asarope,* diambil dari kata *rope* yakni bagian depan atau haluan perahu, diawali dengan kata *asa* yang bermakna satu atau sama (Hamid 2011).

Semangat hidup tersebut, disebut *sabangka-asarope.* Nilai budaya inilah yang menjadi penopang utama kelangsungan tradisi bahari orang Buton dari waktu ke waktu dan dari satu tempat (ruang) ke tempat yang lain. Mereka berlayar melintasi ruang samudera (laut) dan dari satu pulau ke pulau lain. Aktivitas ini membawa mereka lebih dekat mengenal komunitas dan budaya lain, dan yang tidak kalah pentingnya adalah "negeri baru" yang kelak dijadikan tempat bagi mereka mencari nafkah dan tinggal/menetap di sana. Secara perlahan, mereka lalu membangun pemukiman-pemukiman di sepanjang route pelayarannya, terutama di kawasan timur Indonesia. Maluku adalah salah satu daerah tujuan utamanya. Hasil bumi Maluku berupa kopra, cengkeh, dan (belakangan) jambu mente merupakan komoditi utama yang dibeli dan diangkut, kemudian dibawa dan dijual di Jawa dan Singapura. Dari daerah tujuan itu kemudian mereka membeli barang-barang kelontong untuk memenuhi kebutuhan penduduk di Maluku,



dengan cara menjual atau menukar (barter) dengan hasil bumi (La Malihu 1998). Aktivitas tersebut membangun dan memperkuat jaringan maritim orang Buton di Indonesia yang masih berlangsung hingga kini, meski telah mengalami perubahan, baik dalam hal komoditas pedagangan maupun sistem pedagangan yang sudah langsung menggunakan alat tukar uang.

Hal yang menonjol dari Buton dan orang Buton adalah tradisi pelayarannya. Catatan antropolog menuliskan bahwa pada tahun 1987 sebanyak 1.281 kapal perdagangan lokal (perahu *lambo*) ada di Kabupaten Buton, 467 ada di Pulau Tukang Besi, dan jumlah ini berlanjut dalam pola yang panjang. Pada tahun 1919 menurut perkiraan seorang militer Belanda, bahwa ada sekitar 300 perahu di Pulau Buton, 200 perahu terdapat di Pulau Tukang Besi, dan setengahnya terdapat di Pulau Binongko[2].

Sebagai pelaut pedagang orang Buton seperti halnya Suku Bugis Makassar, merupakan suku yang melakukan diaspora di berbagai kawasan wilayah Indonesia seperti di Makassar, Papua, Maluku, Kalimantan, Kepulauan Riau, dan lain sebagainya. Di Makassar, migran Buton yang telah hadir sejak beberapa abad pada masa berlakunya kesultanan Buton dan membangun perkampungannya sendiri yang disebut Kampung Butung di Makassar. Konon migran Buton Ke Ambon dalam skala besar dimulai pada akhir abad ke-19, sebagian besar berasal dari Binongko dan bekerja pada perkebunan diberbagai tempat di Kepulauan Maluku (Winn, 2008)

Dalam beberapa catatan sejarah, jenis perahu yang sering digunakan orang Buton sebagai sarana transportasi dalam aktifitas kebaharian adalah perahu *lambo*. Aktifitas kebaharian yang umum dilakukan adalah melakukan perdagangan dengan membawa hasil-hasil laut seperti lola (*trochus niloticus*), teripang, sirip ikan hiu, dan

[2] Lihat Soulthon, 1995. *The Navel of The Perahu: Meaning and Values in The Maritime Trading Economy of Butonese Vilage.* Canberra: ANU

lain-lain. Pada musim barat, mereka melakukan pelayaran perdagangan dengan tujuan untuk wilayah barat yaitu Surabaya, Gresik, Tanjung Pinang, bahkan sampai di wilayah Malaysia dan Singapura. Pada saat pelayaran dari arah barat, pelayar tersebut membawa barang seperi kain, piring, guci dan lain-lain. Selain itu untuk kebutuhan rumah tangganya, barang-barang tersebut juga adalah barang untuk dijual di Kota Baubau,. Pelayaran ke wilayah timur melingkupi Ambon, Halmahera, Pulau Banda, Ternate, dan Papua (Tahara, 2014).

Zuhdi (2010) mengemukakan dua pola migrasi atau diaspora orang Buton di daerah barunya yang menjadi karakter keberhasilan mereka di perantauan. Pola diaspora orang Buton di Ternate memperlihatkan hubungan antar kesultanan yang sudah berlangsung lama, yang melibatkan orang-orang Buton di bagian utara, terutama Kulisusu, yang memiliki keahlian yang dibutuhkan oleh kalangan Keraton Ternate. Mereka hidup dan membentuk komunitas di sekitar Kedaton Ternate. Pola kedua adalah pola Ambon. Migrasi atau diaspora orang Buton ke Ambon dan wilayah sekitarnya, berasal dari Kepulauan Tukang Besi atau lebih dikenal dengan akronim Wakatobi (Wanci, Kaledupa, Tomia, dan Binongko). Lebih spesifik lagi daerah asal yang dimaksud adalah Binongko. Merekalah yang membuka wilayah baru di teluk dan Kota Ambon. Tantui adalah perkampungan orang Tomia (Kepulauan Tukang Besi) wilayah pesisir di Teluk Ambon.

Ketika belum terjadi konflik tahun 1999-2000, bagian Kota Ambon yakni Wai Halong, yang semula kosong, hampir semuanya merupakan pemukiman orang Buton. Pekerjaan orang Buton kebanyakan tukang becak, penjual barang kelontong dan hasil bumi berskala kecil. Dalam kenyataan orang Buton menyadari posisinya yang subordinat dari kelompok lain. Bahkan ungkapan "Binungku" berarti posisi "rendah" dan berarti juga sebagai "ejekan" jadi bersifat *pejorative*.

Namun berkat keuletannya dalam bekerja dan "semangat juang pantang menyerah" yang besar, orang Buton berhasil meraih keberhasilan meskipun dalam skala kecil dalam berbagai kehidupan. Bahkan



dalam bidang politik di Kabupaten Seram Barat tercatat orang Buton sebagai wakil Bupati dan di Kabupaten Sula juga tampil orang Buton sebagai Bupati (Zuhdi, 2002).

Dalam aktifitas pelayaran orang Buton menggunakan perahu layar yang masih sederhana. Djarudju (2009) mengklasifikasi jenis perahu yang sering digunakan oleh Orang Buton berdasarkan ukurannya, sebagai berikut: (1) *Boti* dengan berbagai ukuran yakni ukuran kecil (bertiang satu) yang biasanya digunakan Orang Buton untuk pelayaran antar pulau di sekitaran Provinsi Sulawesi Tenggara, berukuran sedang (bertiang dua), digunakan untuk pelayaran antar pulau di nusantara bahkan ke luar negeri, (2) *Sope-sope* adalah perahu yang ukurannya lebih kecil dari *boti*, bertiang satu, layarnya berbentuk jajaran genjang atau segitiga. Jenis perahu ini umumnya digunakan untuk pelayaran antar pulau di wilayah Provinsi Sulawesi Tenggara, (3) *Jarangka* adalah perahu yang lebih kecil dari *sope-sope,* mempunyai sayap pada kedua sisinya agar tidak mudah terbalik. Jenis perahu ini umumnya digunakan dalam aktifitas penangkapan ikan dengan jala dan pukat, dan (4) *Koli-koli* adalah perahu terkecil (sampan) biasanya digunakan untuk memancing ikan, selain itu juga digunakan untuk sekoci pada jenis perahu *boti.*

Bulan Juni sampai pada bulan Agustus dikenal sebagai musim timur (*timbu*) karena letak perairan laut bagian timur Pulau Buton yang berhadapan langsung dengan Laut Banda, musim ini adalah musim ombak besar. Ketinggian ombak dan cuaca yang kuarng bersahabat, sangat menyulitkan nelayan pada kawasan pantai timur Pulau Buton untuk melakukan aktifitas penangkapan ikan. Karenanya pada bulan-bulan tersebut harga ikan di seluruh wilayah Pulau Buton cenderung mengalami kenaikan (Tahara, 2014).

Sebaran orang Buton di berbagai daerah di kawasan timur Indonesia, khususnya Maluku, merupakan warisan tardisi bahari yang telah berlangsung cukup lama (Zuhdi 2002). Dengan kata lain, untuk memahami perantauan/diaspora Buton ke berbagai penjuru



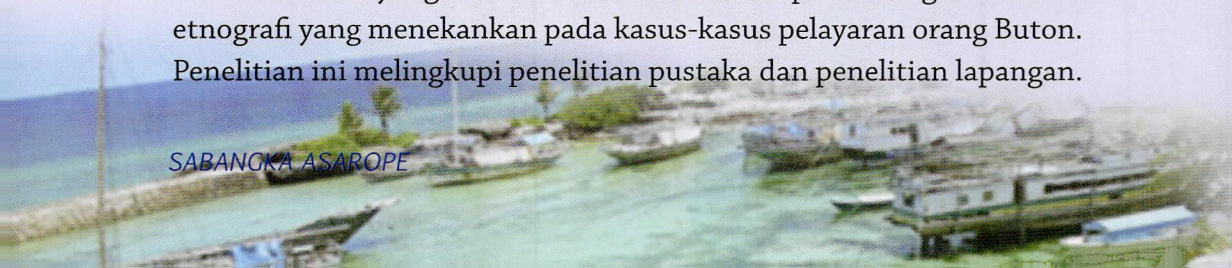
Nusantara tak dapat dipisahkan dari nilai budaya bahari, *sabangka-asarope*. Tentunya, nilai budaya itu lahir dan berkembang awalnya di kampung halaman pertamanya, Buton, kemudian dibawa serta dalam perantauan sehingga berkembang dan menjadi nilai budaya mereka di tanah rantau.

Untuk menelusuri akar tradisi nilai bahari ini, maka perlu dilakukan suatu pengkajian mendalam pada komunitas pelayar Buton di perairan nusantara. Secara geografis, komunitas mereka digolongkan menjadi dua, yakni komunitas kedaratan dan komunitas kelautan (sering kali disebut kepulauan). Salah satu basis komunitas daratan adalah Sampolawa, sedangkan komunitas kelautan didominasi oleh masyarakat di pulau-pulau Tukang Besi (sekarang lebih populer dengan nama Wakatobi = ***Wa***ngi-wangi, ***Ka***ledupa, ***To***mia, ***Bi***nongko). Khusus untuk komunitas terakhir merupakan fokus kajian dari Hamid (2011), sehingga penelitian ini akan diarahkan pada komunitas bahari di daratan, tepatnya di Sampolawa, yang sebelumnya diteliti oleh Southon (1995).

Penelusuran terhadap nilai-nilai bahari *sabangka-asarope* akan ditujukan pada berbagai aktivitas yang mendahului, pada saat, dan akhir dari kegiatan pelayaran. Kegiatan yang mendahuli dalam hal ini proses pembuatan perahu di darat. Kemudian, kegiatan pada saat pelayaran, dalam hal ini bagaimana nilai-nilai tersebut diterapkan pada setiap kata dan perbuatan para pelayar di atas perahu. Terakhir, bagaimana aplikasi nilai-nilai itu dalam pembagian hasil, baik keuntungan maupun kerugian. Ketiga domain kehidupan tersebut disorot dalam kerangka nilai budaya bahari *sabangka-asarope*.

Metode Penelitian

Penelitian yang kami lakukan ini merupakan bagian desain etnografi yang menekankan pada kasus-kasus pelayaran orang Buton. Penelitian ini melingkupi penelitian pustaka dan penelitian lapangan.



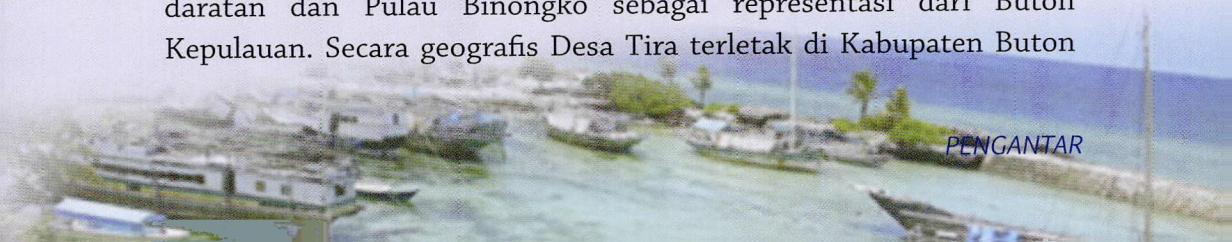
Kami memulai dengan pengumpulan data-data sekunder dengan melakukan penelitian pustaka yang dilakukan di Arsip Nasional Republik Indonesia di Makassar dan perpustakaan, buku-buku, artikel-artikel, hasil-hasil penelitian ilmiah dan lain-lain yang relevan dengan tema penelitian. Dalam proses ini kami merasa tertolong sebab banyak penelitian tentang kemaritiman sudah banyak terpublikasi dan bahkan salah satu anggota tim Abd Rahman Hamid sudah menerbitkan beberapa buku tentang kemaritiman, bahkan saat ini sedang melakukan penelitian disertasi tentang sejarah kemaritiman Suku Mandar dan kemudian dijadikan sebagai *entry point* untuk memasuki lapangan penelitian.

Subyek Penelitian

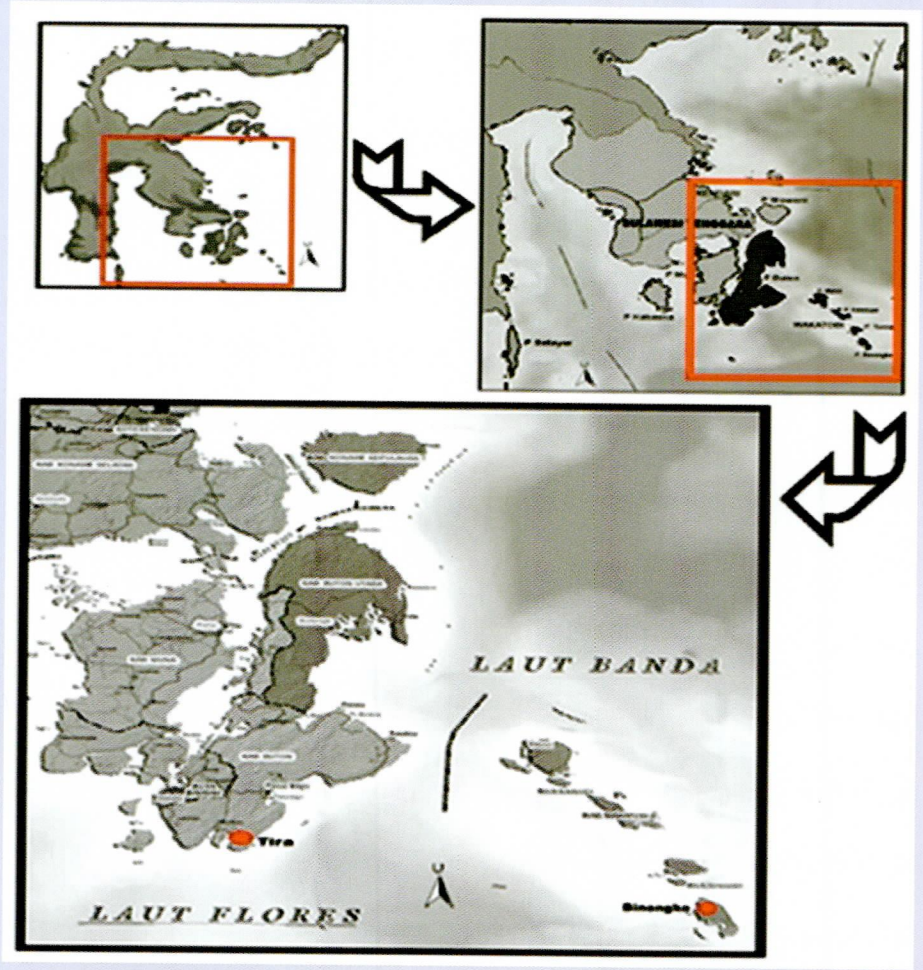
Subyek penelitian ini adalah kelompok pelayar Buton. Dalam hal ini, kami melakukan pemilahan atas subyek pelayar berdasarkan kategori yang telah disusun sebelumnya. Bagi subyek yang pernah melakukan pelayaran adalah kelompok yang pernah memiliki posisi penting dalam pelayaran seperti nakhoda dan juragan. Sedangkan bagi pelayar yang pernah dan masih aktif belayar hingga sekarang kami kategorikan, *pertama,* pemilik perahu, *kedua*, mereka yang merasakan langsung pelayaran (nakhoda dan ABK), dan *ketiga,* mereka yang pernah melakukan pelayaran dan sudah tidak aktif lagi berlayar.

Setting Penelitian

Penelitian ini dimulai dari wilayah bekas Kesultanan Buton khususnya wilayah yang masih mempertahankan tradisi pelayaran sebagai aktifitas ekonomi. Dalam hal ini, kami memilih Desa Tira Kecamatan Sampolawa Kabupaten Buton Selatan di wilayah Buton daratan dan Pulau Binongko sebagai representasi dari Buton Kepulauan. Secara geografis Desa Tira terletak di Kabupaten Buton



Selatan dan Pulau Binongko terletak di Kabupaten Wakatobi Provinsi Sulawesi Tenggara dan merupakan bekas pusat kekuasaan Kesultanan Buton.



Lokasi Penelitian

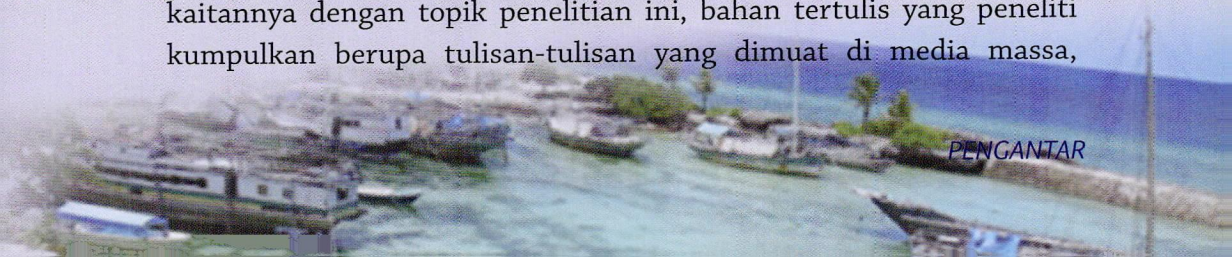
Sampai saat ini masyarakat di kedua lokasi tersebut masih melakukan aktifitas perdagangan antar pulau yang melayari wilayah di nusantara bahkan sampai ke luar negeri (Malaysia, Singapura, dan Australia).

Waktu dan Teknik Pengumpulan Data

Penelitian ini kami lakukan bulan Maret sampai April 2015. Dalam melakukan kegiatan penelitian ini, kami lebih banyak menghabiskan waktu di Binongko dan sekitarnya (Kabupaten Wakatobi) untuk mengumpulkan data.

Sebagai suatu kajian yang menggunakan pendekatan kualitatif, maka penekanannya lebih pada proses daripada hasil, serta cenderung melibatkan hubungan kepercayaan antara kami sebagai peneliti dengan informan. Wawancara mendalam kami lakukan pertama dengan informan kunci atas ketiga kategori di atas. Selain itu wawancara dilakukan dengan tokoh adat masyarakat Buton untuk menelaah pandangan kebudayaan maritim. Kami berusaha mendapatkan sejarah hidup mereka. Dengan demikian, kami bisa mengetahui secara mendalam proses sosial yang terjadi antara kelompok-kelompok pelayar dalam struktur masyarakat Buton. Kami juga dengan lebih mendetail mengetahui keberagaman proses sosial termasuk status ekonomi, politik, dan budaya mereka dalam kehidupan sehari-hari.

Selain wawancara, kami juga melakukan pengamatan terlibat selama proses penelitian. Hasil yang kami peroleh selama penelitian lapangan berupa pelukisan mendalam tentang pelayaran dan hubungan antar etnik yang pernah dialami pelayar. Proses ini mencakup mulai dari proses terbentuknya dan proses bertahannya tradisi berlayar. Kemudian pelukisan mendalam tentang respon pelayar terhadap pengalaman-pengalaman mengarungi samudera. Informasi sekunder kami peroleh pada sumber-sumber kepustakaan, naskah-naskah sejarah atau penggunaan bahan-bahan tertulis lain yang dipandang relevan dengan masalah penelitian. Dari bahan tertulis kami memperoleh orientasi yang lebih luas mengenai topik yang sedang dikaji, menghindarkan dari duplikasi penelitian, serta dapat mengungkapkan pikiran secara sistematis dan kritis. Dalam kaitannya dengan topik penelitian ini, bahan tertulis yang peneliti kumpulkan berupa tulisan-tulisan yang dimuat di media massa,



laporan-laporan penelitian, jurnal-jurnal, dan buku-buku yang berkaitan dengan masalah pelayaran dan sejarah masyarakat Buton. Sedangkan informan tokoh adat dan Imam, pemilik perahu, pelayar kami jadikan sebagai informasi primer untuk mengetahui sejarah pelayaran dan pengalaman-pengaman serta ekspresi kebudayaan mereka dalam aktifitas kemaritiman.

Sistematika Penulisan

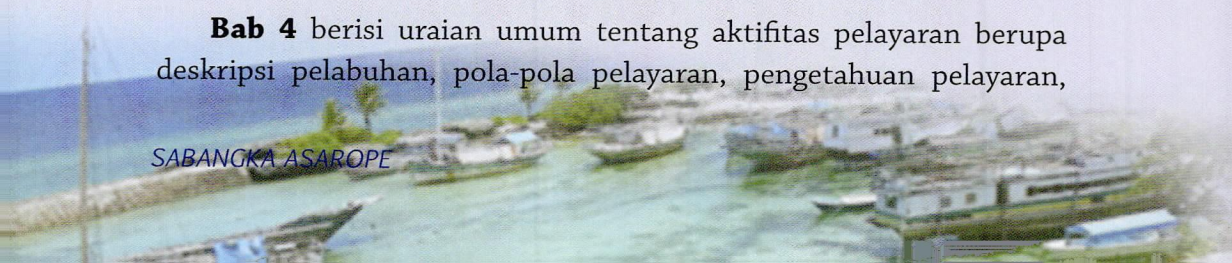
Sebagai satu penelitian etnografi, buku ini disusun sebagai pengalaman perjumpaan kami dengan pelayar. Melalui buku ini, kami belajar banyak untuk menyerap pengetahuan dari mereka. Tulisan dalam buku ini bersifat narasi dan merupakan tema-tema yang kami sarikan dalam berbagai episode pertemuan dengan mereka. Susunan bahasan adalah sebagai berikut:

Bab 1 berisi catatan awal tentang pengorganisasian buku ini. Bahasannya mulai dari selayang pandang perjumpaan dengan mereka, hingga payung besar teori yang menginspirasi ketika bertemu dan berdialog dengan mereka.

Bab 2 berisi uraian tentang tentang alam, manusia, dan kebudayaan sebagai informasi awal aktifitas kemaritiman yang menjadi fokus utama penelitian ini. Kami juga menguraikan tentang konteks kemaritiman saat ini, baik menyangkut keadaan alam, keragaman, hingga aneka manusia yang secara bersama-sama membentuk pengertian tentang kelompok maritim sendiri.

Bab 3 berisi uraian tentang alam pikiran masyarakat, perkembangan perahu (Bangka *Kabangu,* Bangka *Nade,* Perahu Layar Motor, dan Kapal Motor), proses pembuatan perahu, pemilikan perahu, dan perawatan perahu.

Bab 4 berisi uraian umum tentang aktifitas pelayaran berupa deskripsi pelabuhan, pola-pola pelayaran, pengetahuan pelayaran,



organisasi pelayaran, dan komoditas yang diperdagangkan antar pulau. Bab ini adalah upaya mengenal mereka secara lebih mendalam.

Bab 5 berisi tentang uraian penyambutan perahu yang pulang dari berlayar, sistem usaha, dan sistem bagi hasil. Bab ini menguraikan aturan-aturan yang disepakati antara pemilik perahu, armada, dan tokoh-tokoh adat di kampung pelayar.

Bab 6 berisi penutup yang menguraikan impilikasi nilai-nilai *sabangka asarope* sebagai tradisi pelayaran orang Buton dalam implentasi pembangunan karakter bangsa terhadap generasi penerus bangsa ini.





SABANGKA ASAROPE

BAB 2

Alam. Manusia, dan Kebudayaan



Kkami menginjakkan kaki di negeri para pelayar (Baca: Tira dan Binongko), kami teringat pada teman yang pernah melakukan penelitian di lokasi ini. Teman kami itu pernah bertanya dengan candaan: "Kira-kira siapa yang pertama punya ide untuk tinggal di Tira dan Binongko?" Sepintas pertanyaan tersebut biasa saja, namun setelah kami berinteraksi dengan alam, manusia, dan kebudayaan kedua wilayah ini, kami pun menyadari bahwa begitu "keras" kehidupan dengan kondisi alam yang "keras" pula. Sebuah negeri dengan gugusan batu karang, dan di atas batu karang tersebut, ada komunitas dengan kebudayaannya menganggap hal ini sebagai sesuatu yang biasa. Ini adalah kehidupan yang harus mereka jalani dan sudah berlangsung ratusan tahun.

Berlayar antar pulau adalah satu elemen utama dari kebudayaan untuk menyambung hidup kelompok sosial ini. Keterbatasan potensi alam di darat, menjadikan hamparan laut luas di sekitarnya sebagai sumber kehidupan untuk melengkapi keterbatasan sumberdaya di darat itu. Logika seperti itulah yang tampaknya menstimulasi spirit untuk menjadi pelaut ulung. Masyarakat Tira dan Binongko menganggap kondisi alam yang tandus penuh bebatuan bukan sebagai halangan untuk hidup Mereka justru melihat peluang laut sebagai "jalan" menuju kehidupan yang lebih baik. Jalan kehidupan inilah yang menjadikan mereka sebagai pelaut ulung yang merangkai nusantara dengan menggunakan "bangka" atau perahu sebagai masyarakat pendukung kebudayaan maritim.

Menuju Negeri Para Pelaut

Perjalanan menuju Kabupaten Buton Selatan dan Kabupaten Wakatobi dari Makassar dapat ditempuh lewat laut dan udara. Perjalanan laut menggunakan kapal PELNI, dengan waktu tempuh sekitar 12 jam, dari pelabuhan Soekarno-Hatta di Makassar menuju Pelabuhan Murhum di Bau-Bau. Kemudian dilanjutkan dengan kapal ke Wakatobi. *Perjalanan udara* dari Makassar menuju Kota Baubau

sekitar satu jam dengan pesawat jenis ATR (Garuda Indonesia dan Wings Air), demikian juga penerbangan dari Makassar menuju Kendari.

Perjalanan dari Makassar menuju Baubau kami tempuh dengan waktu kurang lebih satu jam yang sangat mengasyikan karena disunguhi dengan pemandangan indah. Dari jendela pesawat, tampak hamparan laut biru yang membentang menghubungkan pulau-pulau, serta perahu-perahu yang sedang berlayar seolah-olah mengisyaratkan pada kami bahwa "laut adalah sumber kehidupan". Pemandangan ini seolah-olah menjadi pintu masuk bagi kami untuk memahami lebih mendalam hubungan antara manusia-laut-perahu sebagai tema sentral penelitian ini.

Desa Tira

Setelah tiba di Kota Baubau, kami pun mencari mobil untuk disewa sebagai kendaraan menuju lokasi penelitian. Sebelum melanjutkan perjalanan ke lokasi penelitian, sudah menjadi ritual bagi pengunjung Kota Baubau termasuk kami untuk mencicipi *parende*[1] sebagai pengganjal perut selama perjalanan. Perjalananan dari Kota Baubau menuju Desa Tira kami tempuh selama dua jam dengan jarak kurang lebih 73 km.

Perjalanan dari Kota Baubau melewati Batauga sebagai Ibukota Kabupaten Buton Tengah, kemudian Sampolawa sebagai induk kecamatan Desa Tira yang menjadi lokasi penelitian. Dari Kecamatan Sampolawa, perjalanan menujuPerjalanan dari Kota Baubau melewati Batauga sebagai Ibukota Kabupaten Buton Tengah, kemudian Sampolawa sebagai induk kecamatan Desa Tira yang menjadi lokasi penelitian. Dari Kecamatan Sampolawa, perjalanan menuju Desa Tira bisa dilakukan dengan dua cara. *Pertama,* perjalanan dengan

[1] Parende merupakan hidangan ikan segar yang dimasak dengan kuah khas Buton

menggunakan perahu *katinting* (laut) dengan waktu tempuh 20 menit melintasi Teluk Sampolawa, dan *kedua,* perjalanan dengan menggunakan mobil (darat) dengan mengintari jalan antara Sampolawa-Tira yang mengikuti lingkaran pinggiran teluk. Kondisi perjalanan butuh tenaga ekstra karena jalan yang rusak dan sempit.



Desa Tira Tampak Dari Teluk Sampolawa
(*Sumber*: Dokumentasi Penelitian 2015)

Memasuki Desa Tira, terlihat di sekitar pemukiman mereka batu-batu cadas yang besar. Dibalik batu-batu tersebut, ketika kita melihat ke arah laut tampak puluhan kapal-kapal yang baru pulang berlayar sedang berlabuh. Informasi yang kami peroleh dari Sekretaris Desa Tira Laode Rahimu, ada 127 perahu yang ada di Desa Tira saat ini. Dengan itu, kesan bahwa laut dan perahu menjadi urat nadi kehidupan masyarakat Desa Tira terasakan sangat kuat.

Masyarakat Desa Tira tidak banyak berharap dari lahan perkebunan, kalau toh ada hanya untuk tanaman jangka pendek seperti jagung dan ubi kayu sebagai bahan konsumsi keluarga sehari-hari. Secara geologi, tanah di lokasi penelitian ini merupakan batuan kapur (karts), olehnya kurang subur apalagi di tambah dengan curah hujan

yang cukup rendah, hanya mencapai 500 mm – 700 mm/tahun. Hujan banyak terjadi hanya pada bulan desember sampai dengan bulan maret.



Perahu-Perahu yang Berlabuh di Desa Tira
(*Sumber*: Dokumentasi Penelitian 2015)

Sebenarnya jika dilihat lebih teliti, tanah dalam artian sebagai hasil pelapukan batuan induk, sangatlah sedikit. Lahan di Pulau Buton yang merupakan lokasi penelitian ini lebih didominasi oleh batuan kapur yang cukup resisten/ kompak. Lapisan tanah --kalau toh masih bisa ditemukan—terlihat hanya beberapa centimeter saja. yang terdapat pada sela-sela batuan yang masih keras. Kurangnya lapisan tanah ini diduga diakibatkan oleh kurang efektifnya tenaga eksogen dalam pelapukan batuan induk, yang mungkin disebabkan oleh kurangnya curah hujan. Jika di tempat lain di nusantara ini kita mengenal tanah yang berbatu, dalam artian tanah lebih dominan, maka pada lokasi penelitian ini nampak sebaliknya, batu yang bertanah, artinya batu yang lebih dominan dibanding lapukan yang gembur.

Penduduk Desa Tira di Kabupaten Buton Selatan memiliki karakter



Lahan Perkebunan Masyarakat Desa Tira
(*Sumber*: Dokumentasi Penelitian 2015)

pekerja keras dan suka menjelajah. Mereka masih memelihara spirit tradisi maritim. Banyak di antara mereka adalah para nelayan yang tangguh. Mereka memiliki kemampuan navigasi yang merupakan warisan dari leluhur dan selama beberapa abad telah menjadi pengetahuan yang memandu penjelajahan mereka ke lautan. Para nelayan dan pelaut tangguh asal Buton Selatan tersebar di banyak lokasi di tanah air. Mereka menyebarkan semangat kebaharian hingga kawasan timur Nusantara, memperkaya peradaban dengan semangat untuk memberi makna bagi orang lain, lalu memberikan kontribusi penting, di manapun mereka berada.

Satu hal yang menarik sesuai dengan latar belakang masyarakatnya yang datang dari berbagai suku di Nusantara dan mendiami bagian pinggir pulau-pulau yang ada di dalam wilayah Kesultanan Buton, masyarakat di bekas Kesultanan Buton memiliki ragam budaya yang

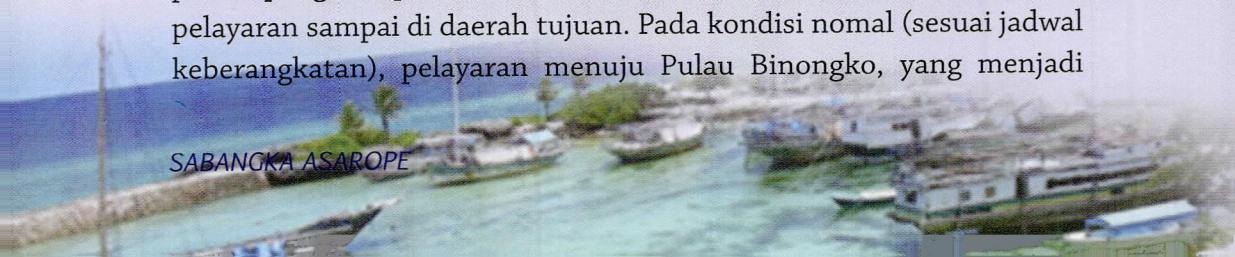
sangat heterogen, bahkan dengan jumlah bahasa yang sangat banyak (ratusan) serta aksen dan dialek yang berbeda, dan hanya dipersatukan oleh bahasa Kesultanan (Bahasa Wolio).

Pola kehidupan masyarakat Buton dan termasuk masyarakat Cia-Cia di Buton mencakup: (1) ahli di bidang Keagamaan (dalam konsepsi budaya Buton secara umum dikenal sebagai negerinya Para Wali Allah), (2) ahli di bidang Pemerintahan (kesultanan terdemokrat di dunia), (3) ahli di bidang Kelautan (pelayar ulung dan penguasa bahari), dan (4) ahli di bidang pertanian lahan kering. Semua keahlian ini, masih kita jumpai pada masyarakat Desa Tira. Salah satunya dengan adanya beberapa orang yang dituakan atau dalam istilah lokal masyarakat Desa Tira disebut "*pale*" yang memiliki keahlian di bidang agama, adat, pelayaran, dan pertanian. Tokoh adat ini menjadi spirit bagi masyarakat khususnya dalam melakukan proses pembuatan perahu, pelayaran, dan menyelesaikan konflik yang ada dalam masyarakat (termasuk masalah sengketa bagi hasil pelayar).

Pulau Binongko

Pelayaran dari Bau-Bau dan Kendari menuju Pulau Wangi-wangi, ibukota Kabupaten Wakatobi, menggunakan kapal laut dengan waktu tempuh sekitar 8-9 jam. Berangkat antara pukul 21– 22 malam, tiba sekitar pukul 6-7 pagi. Selain kapal laut, perjalanan dapat ditempuh lewat udara, dari Makassar dan Kendari, menuju bandar Matahora di Wangi-wangi sekitar 1 jam. Selanjutnya, menuju Pulau Kaledupa, Pulau Tomia, dan Pulau Binongko dengan kapal kayu dan *spead boat*.

Berbeda dengan pelayaran dari Bau-Bau dan Kendari yang dilakukan malam hari, perjalanan dari Wangi-wangi menuju pulau-pulau Wakatobi dilakukan pada siang hari. Dengan demikian penumpang dapat menikmati pemandangan laut sepanjang pelayaran sampai di daerah tujuan. Pada kondisi nomal (sesuai jadwal keberangkatan), pelayaran menuju Pulau Binongko, yang menjadi





KM Mirama di Pelabuhan Bau-bau sebelum berlayar
menuju Pulau Wangi-wangi, Sabtu 14 Maret 2015
(*Sumber*: Dokumentasi Penelitian 2015)



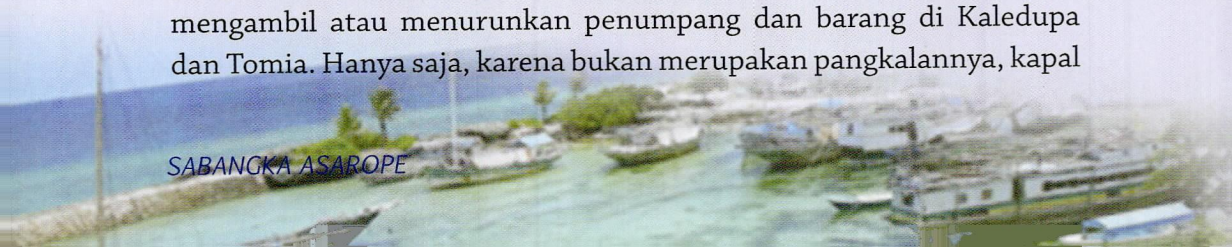
KM Fantura di Pelabuhan Jabal Wangi-wangi Selatan sebelum berlayar
menuju Pulau Tomia, Minggu 15 Maret 2015
(*Sumber*: Dokumentasi Penelitian 2015)

sasaran kunjungan studi ini, menggunakan kapal langsung, dengan masa tempuh antara 4-5 jam. Tetapi, kali ini penulis tiba pada hari minggu pagi. Tidak ada kapal yang berangkat ke Binongko. Karena itu pelayaran menggunakan *spead boat* yang memuat sekitar 50 orang menuju Tomia. Pada waktu yang sama, sebuah kapal kayu KM Fantura berlayar ke Tomia. Karena waktu tempuh *spead boat* lebih cepat sekitar 1-2 jam dari kapal kayu, maka penulis memilih menggunakan *spead boat* Hafa Lestari Tomia. Berangkat dari pelabuhan Jabal Kecamatan Wangi-wangi Selatan pukul 10 pagi. Tiba di pelabuhan Usuku Tomia pukul 12.30 WITA.

Pelayaran dilanjutkan dengan kapal kayu. Setelah para penumpang naik, 30 menit kemudian (pukul 13.00 WITA) kapal meninggalkan pelabuhan Usuku menuju Binongko. Perjalanan ditempuh selama satu jam, dengan tujuan pelabuhan Bante dan Rukuwa di Kecamatan Binongko. Kurang lebih 15 penumpang duduk di atas kap kapal, ditambah nakhoda dan sawinya (3 orang). Sekitar pukul 14.00, kapal sandar di pelabuhan Bante. Sebagian penumpang turun di sini. Sebagian lagi melanjutkan pelayaran ke pelabuhan akhir di Rukuwa. Sekitar 10 meter dari bibir pantai (sekitar pelabuhan) terdapat sebuah masjid. Sebagian penumpang singgah sebentar melaksanakan shalat Dzuhur. Sebagian lagi langsung ke rumah masing-masing.

Perjalanan kembali dari Binongko ke Bau-Bau dapat ditempuh dengan dua jalur. *Pertama,* dari Binongko langsung ke Bau-Bau. *Kedua*, dari Binongko melalui Wangi-wangi kemudian berlayar ke Bau-Bau. Bagi yang menempuh jalur kedua, dari Wangi-wangi dapat berlayar ke Kendari, selanjutnya kembali ke Makassar.

Sebuah kapal biasanya melayani trayek lebih dari satu. Misalnya, KM Fingki Putra 2, yang memiliki kapasitas 10 ton, melayani Binongko – Tomia – Kaledupa – Wangi-wangi pergi dan pulang. Meski pangkalannya di Binongko dan Wangi-wangi, namun kapal ini dapat mengambil atau menurunkan penumpang dan barang di Kaledupa dan Tomia. Hanya saja, karena bukan merupakan pangkalannya, kapal





Kapal penumpang di Pelabuhan Usuku Tomia sebelum berangkat ke Pulau Binongko, Minggu 15 Maret 2015
(*Sumber*: Dokumentasi Penelitian 2015)



Masjid Taqwa di Dusun Bante Kecamatan Binongko
(*Sumber*: Dokumentasi Penelitian 2015)

biasanya tidak sandar langsung di pelabuhan, melainkan berhenti sebentar atau berjalan dalam kecepatan rendah di sekitar pelabuhan, selanjutnya sebuah perahu kecil menggunakan mesin mengambil penumpang dan barang di perairan laut. Hal itu terjadi pada hari minggu, 22 Maret 2015, saat penulis kembali dari Binongko ke Wangi-wangi. Kapal ini tiga kali berhenti, yakni satu kali di Tomia dan dua kali di Kaledupa. Sebelum kapal mencapai titik peralihan, awak kapal besar ini telah berkomunikasi dengan awal kapal kecil via telepon yang akan mengambil muatan. Walhasil kedua kapal itu dapat bertemu di perairan laut yang menjadi alur pelayaran KM. Fingki Putra 2.

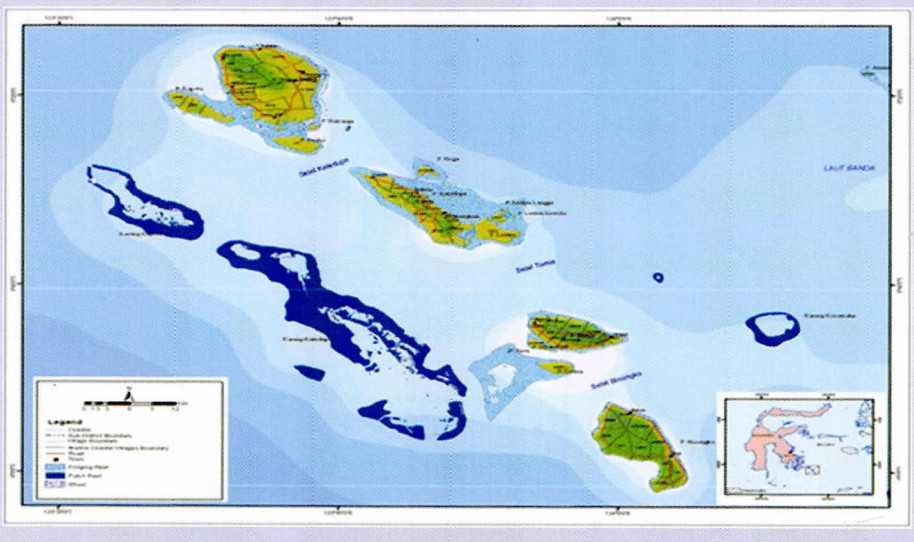
Setelah tiba di pelabuhan Jabal, Kecamatan Wangi-wangi Selatan, penulis menginap satu malam di Wanci. Pada esok harinya, dengan menumpang pesawat, pukul 10 WITA (pagi) dari bandara udara Matahora, transit bandara Kendari, kembali ke Makassar. Bagi mereka yang ingin langsung berlayar, pada malam hari tersedia kapal (kayu) menuju Bau-Bau dan Kendari. Dari kedua kota ini pengunjung dapat kembali ke Makassar lewat jalur laut atau udara.

Pulau Karang

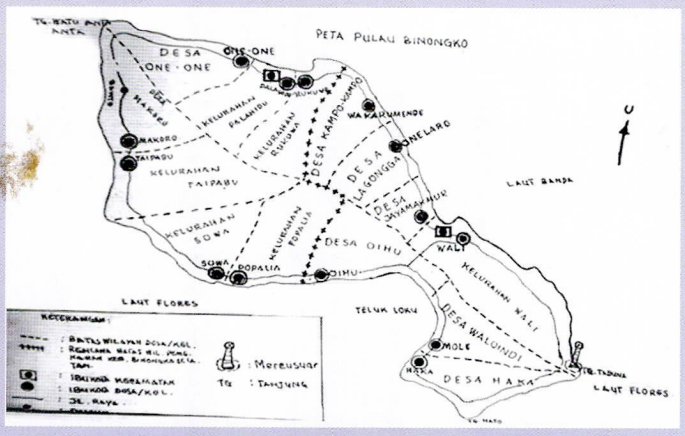
Jauh sebelum Wakatobi menjadi bagian dari Kerajaan Buton atau kedatangan bangsa Eropa, gugusan kepulauan bagian ujung tenggara Sulawesi ini dikenal sebagai *Liwuto Patanguna* (Empat Pulau), kemudian lebih populer dengan sebutan *Liwuto Pasi* atau Pulau Karang (Hamid 2011:28). Penamaan ini merujuk pada kondisi geografi Wakatobi, separuhnya karang yang dibasahi Laut Banda dan Laut Flores. Sekitar 95,7 persen atau ± 19.200 km^2 wilayahnya adalah laut dan hanya 4,3 persen atau ± 823 km^2 adalah daratan. Wakatobi terletak di bagian selatan garis Khatulistiwa, memanjang dari utara ke selatan di antara 5.00^0 – 6.25^0 lintang selatan sepanjang lebih kurang 160 km, membentang dari barat ke timur di antara 123.34^0 – 124.64^0 bujur timur sepanjang kurang lebih 120 km (*Wakatobi Dalam Angka* 2012, hlm.3).



SABANGKA ASAROPE



Peta Kabupaten Wakatobi

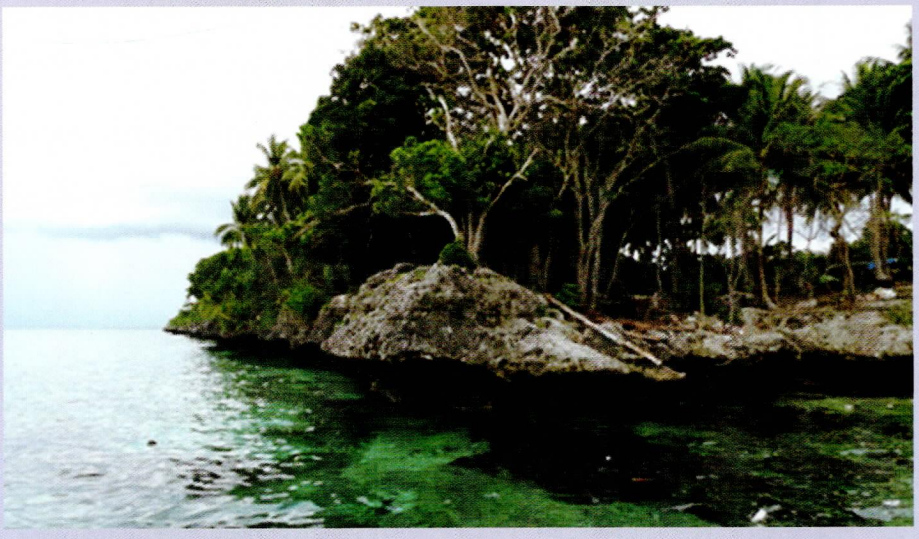


Peta Pulau Binongko
(Sumber: Koleksi La Rabu Mbaru 2005)

Berdasarkan UU RI Nomor 29 tahun 2003, wilayah kepulauan yang terdiri dari empat pulau utama ini dimekarkan dari Kabupaten Buton menjadi Kabupaten Wakatobi. Secara administratif, wilayahnya dibagi menjadi delapan kecamatan, dengan alokasi dua kecamatan setiap pulau utama, yaitu: Wangi-wangi dan Wangi-wangi Selatan

di Pulau Wangi-wangi, Kaledupa dan Kaledupa Selatan di Pulau Kaledupa, Tomia dan Tomia Timur di Pulau Tomia, serta Binongko dan Togo Binongko di Pulau Binongko.[2]

Ketika kapal yang kami tumpangi sandar di Pelabuhan Bante, pandangan kami tertuju pada gugusan karang yang membentuk Pulau Binongko. Melihat kondisi ini timbul pertanyaan, bagaimana masyarakat bisa bertahan di atas negeri karang? Apa yang mereka lakukan? Dengan menumpang sepeda motor dari Bante, kami menyusuri perjalanan darat menuju Kelurahan Wali, Kecamatan Binongko. Sepanjang perjalanan, pandangan tertuju pada hamparan karang. Tampak terlihat hanya sedikit sekali pohon rimbun, sebagai pertanda kondisi tanahnya tidak subur. Dari sekian jenis pohon, yang paling tinggi adalah kelapa.



Kawasan pantai Dusun Bante Binongko
(Sumber: Dokumentasi Penelitian 2015)

[2] Pada awal pembentukannya tahun 2003, wilayah administrasinya terdiri dari 5 kecamatan yaitu: Wangi-wangi, Wangi-wangi Selatan, Kaledupa, Tomia, dan Binongko. Pada tahun 2005, Kaledupa dan Tomia dimekarkan menjadi dua kecamatan setiap pulau. Kemudian tahun 2007, Binongko dimekarkan menjadi dua kecamatan, dengan demikian total kecamatan ada delapan.

Pada esok paginya, Senin 16 Maret 2015, kami diajak seorang pengawas SD dan TK Kecamatan Binongko, La Rabu Mbaru, mengunjungi pantai Wa Ode Gowa di Kelurahan Wali. Sekitar satu jam kami menyusuri jalan dan kawasan pantai. Beruntung penulis menggunakan sandal kulit, sehingga dapat menyusuri gunung karang yang tajam. Sesekali dia menunjukkan liang-liang batu yang di dalamnya terdapat air tawar bercampur air laut. Di kawasan pantai terhampar pasir yang berwarna kuning, laksana buliran emas menghiasai pantai. Tampak pula pohon-pohon bakau, yang sebagian sudah mati dan terkena abrasi. Di sana terdapat kulit-kulit kerang yang dihantar ombak dari dasar laut. Kondisi pantainya tidak terawat. Banyak sampah berserakan di darat, demikian juga di laut. Tampak rumput laut menutupi sebagian dasar laut, khususnya sekitar bibir pantai.

Setelah menikmati pemandangan pantai, kami kembali ke rumah. Untuk dapat menyaksikan lebih jelas kondisi alamnya, kami meminta agar dia membawa sepeda motor agak lambat. Pada momen ini, kami menyaksikan kondisi tanah dan cara menanam. Di antara yang paling menarik adalah cara menanam dan proses memanen ubi kayu (*kasubi*) yang tidak persis sama dengan cara menanam di tanah yang subur.

Pada kondisi normal, batang ubi kayu yang dipotong sekitar 30 cm dimasukkan ke dalam tanah separuhnya sehingga tersisa sekitar 5 cm di atas permukaan tanah. Kemudian perlahan tumbuh daun dan bertambah tinggi batangnya. Pada usia tanam antara 7-9 bulan, ubi kayu siap dipanen. Jika dibiarkan sampai usia tanam lebih satu tahun, kondisi umbinya berubah menjadi kering dan akhirnya membusuk. Pada kondisi ini, proses panen dapat dilakukan serentak sesuai kebutuhan.

Pada kondisi normal, batang ubi kayu yang dipotong sekitar 30 cm dimasukkan ke dalam tanah separuhnya sehingga tersisa sekitar 5 cm di atas permukaan tanah. Kemudian perlahan tumbuh daun dan bertambah tinggi batangnya. Pada usia tanam antara 7-9 bulan, ubi



Kawasan pantai Wa Ode Gowa di Kelurahan Wali
(*Sumber*: Dokumentasi Penelitian 2015)

kayu siap dipanen. Jika dibiarkan sampai usia tanam lebih satu tahun, kondisi umbinya berubah menjadi kering dan akhirnya membusuk. Pada kondisi ini, proses panen dapat dilakukan serentak sesuai kebutuhan.

Pada kondisi tidak normal, seperti di Binongko, seluruh potongan batang ubi yang panjangnya sekitar 30 cm tidak dapat dimasukkan ke dalam tanah atau sekitar 10-15 cm. Separuh potongan ubi tidak tertanam, sehingga tampak di atas permukaan tanah. Kondisi tanah terbatas untuk memasukkan batang ubi ke dalam tanah karang. Menyikapi kondisi ini, para petani mengambil tanah atau potongan kayu (sampah) sekitarnya lalu dibuat seperti gundukan tanah sehingga tampak seperti gunung. Selanjutnya, mereka memasukkan ubi dalam gundukan. Karena batang ubi yang dimasukkan tidak

dalam dan menjaga batang tetap berdiri, maka sekeliling gundukan diletakkan batu-batu berukuran sedang, sebagai penahan tanah, agar tidak bercerai-berai. Maka dengan begitu ubinya dapat tumbuh.

Pada bagian atas gundukan tanah biasanya diletakkan daunan kering, umumnya dari daun kelapa, yang disebut oleh masyarakat sebagai *katambari* berfungsi: *pertama*, melindungi tanaman dari sengatan sinar matahari agar tidak terlalu panas atau sedikit dingin terutama pada musim kemarau; *kedua,* mencegah/menghalangi tumbuhnya rumput kecil yang bisa menggangu pertumbuhan ubi kayu; dan *ketiga,* sebagai pupuk setelah *katambari* lapuk/hancur. Sumber *katambari,* tidak hanya dari sampah sekitar kebun, tetapi juga diambil dari sampah rumah tangga yang dapat hancur. Itulah sebabnya, sampah rumah tangga tidak dibuang, melainkan dibawa oleh petani ke kebun untuk dijadikan *katambari.* Tak heran, setiap pagi penulis melihat para petani yang berjalan melintasi depan rumah kami membawa sampah-sampah yang disimpan dalam bakul, gerobak, dan kendaraan pengangkut sampah (merek *Kaisar*) untuk dibawa ke kebun mereka.



Tanaman ubi kayu disertai *katambari* diatas/sekitarnya
(*Sumber*: Dokumentasi Penelitian 2015)

Teknik menamannya, potongan ubi kayu yang dimasukkan ke dalam tanah sampai menyentuh karang di bawahnya. Kemudian, batang ubi diangkat sekitar 5 cm dari atas karang, lalu ditutup dengan tanah. Menurut para petani, jika batang ubi yang ditanam menyentuh karang maka pertumbuhan menjadi lambat dan umbinya kecil/ sedikit. Sebaliknya, jika batang ubi sedikit diangkat atau tidak menyentuh karang maka pertumbuhan dan umbinya lebih baik/ besar. Pasalnya, akar dan umbinya bergerak lebih leluasa dalam proses pertumbuhannya dalam gundukan tanah.

Teknik memanennya berbeda dengan daerah yang subur (normal). Biasanya dalam satu kebun, ubi kayu ditanam dalam waktu berbeda. Karena itu, masa panen juga berbeda. Teknik ini dibuat tidak hanya untuk menyiasati kebutuhan tanah yang sangat terbatas di negeri karang, tetapi juga agar hasil panennya dapat dinikmati oleh penduduk dalam jangka waktu lama atau tidak bersamaan. Dengan begitu tersedia stok bahan makanan sepanjang tahun. Seorang petani di Desa Haka mengatakan bahwa *"kalau kita menanam tahun ini, maka hasilnya baru akan dipetik dua tahun depan. Demikian seterusnya"*.

Sejah dahulu, ubi kayu menjadi salah satu jenis bahan makanan pokok masyarakat Binongko. Sebelum mengenal beras, masyarakat banyak bergantung pada ubi kayu. Ada jenis ubi kayu yang langsung dapat dimasak, setelah kulitnya dikelupas. Ada pula ubi kayu yang harus diolah terlebih dahulu baru dapat dimakan. Ubi jenis kedua harus diparut dahulu, baik secara manual atau menggunakan mesin, kemudian airnya dikeluarkan dengan cara menjepit/menindis dengan kayu/batu. Setelah kering, ubinya diurai dan dimasukkan dalam wadah yang terbuat dari anyaman daun kelapa, lalu dimasukkan dalam wadah masakan (*dandan*) selama 10-15 menit. Setelah masak barulah *kasoami/kaopi* siap dimakan. Proses ini khusus kebutuhan sehari-hari di rumah.

Jenis *kasoami* yang diproduksi untuk kebutuhan selama berlayar sedikit berbeda dengan *kasoami* untuk kebutuhan di rumah. Masa



berlayar berlangsung berhari dan berminggu, bahkan pada masa pelayaran tradisional (hanya mengandalkan tenaga angin/layar) dapat berbulan. Karena itulah, *kasoami* diolah dengan bahan campuran yang bisa bertahan lebih lama dari hari biasanya. Ubi kayu yang sudah kering dan diurai dicampur dengan bawang serta ditambah minyak kelapa kemudian dimasak. Selanjutnya *kasoami* yang sudah masak dipukul sampai keras. Setelah itu, *kasoami* diletakkan dalam wadah khusus untuk dibawa dalam pelayaran. Karena proses tersebut, makanan ini kerap disebut *kasoami pepe* (kasoami yang dipukul).

Selain ubi kayu, jenis makanan pokok lain adalah jagung. Jagung biasanya tumbuh pada berbagai jenis tanah, termasuk di daerah karang. Ada dua proses konsumsinya. Bila dipetik saat masih muda (sudah berisi), maka jagung dapat langsung dimasak dan dimakan. Bila dipetik sudah keras, maka jagung terlebih dahulu diolah (giling atau tumbuk), selanjutnya dimasak dan siap dimakan. Jenis pertama hanya untuk kebutuhan kosumsi di rumah, sedangkan yang kedua biasanya dibawa oleh para pelayar sebagai bekal dalam pelayaran. Untuk mengolah jagung di atas perahu, para awak membawa alat pengolahannya berupa gilingan (*kagili*) selama berlayar. Karena



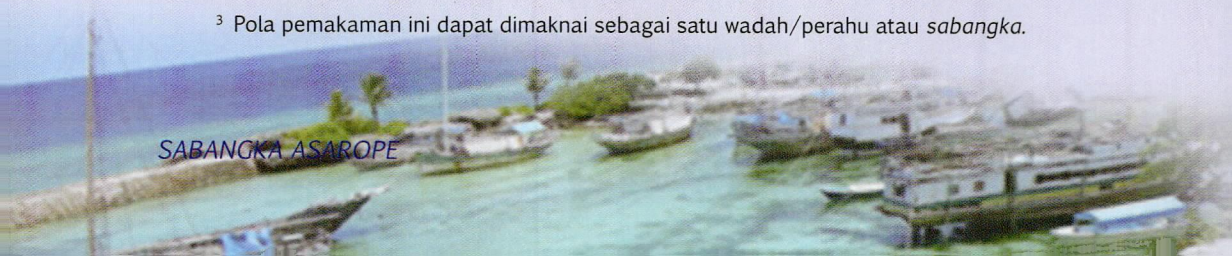
Seorang ibu sedang mengolah jagung kering/keras. Tampak pula di atas tumpukan jagung bahan *kasoami* yang siap dimasak (*Sumber*: Dokumentasi Penelitian 2015)

pentingnya alat pengolahan ini, ia termasuk dalam kelompok alat hidupnya perahu (*dhadhino bangka*), yang pada saat pembagian hasil mendapatkan bagian tersendiri bersama alat hidup perahu lainnya seperti *tawa-tawa* dan *koli-koli*.

Pada perjalanan hari ketiga, 17 Maret 2015, di negeri karang kami menyaksikan teknik/pola pemakamanan penduduk yang unik, berbeda dengan daerah lain tanahnya cukup. Sebelum memasuki Kelurahan Sowa di Kecamata Togo Binongko, penulis menyaksikan kawasan pekuburan warga sekitar 500 meter, yang berada di tepi/kawasan pantai. Tempat pemakaman tidak dibasahi langsung oleh air laut, karena berada di atas karang yang tingginya antara 2-4 meter dari permukaan laut.

Ada hal yang unik dalam kaitannya dengan kuburan, informan La Rabu Mbaru mengatakan bahwa jauh sebelum orang meninggal dunia, kuburannya sudah digali karena kondisi tanah karang. Hal senada juga diceritakan oleh Pak Muhammad, yang ditemui saat perjalanan pulang (Jumat 20 Maret), dari Kelurahan Popalia Kecamatan Togo Binongko, dekat kawasan pekuburan ini, banyak dijumpai tempat pekuburan dibuat seperti fondasi (rumah) yang luas, antara lain luasnya sekitar 5 x 8 meter. Dalam ruang pemakaman terdapat lebih dari satu kuburan. Tampak setiap sudah keluarga memiliki ruang pemakaman.[3] Hal ini dapat dilihat dari jumlah nisan yang lebih dari satu dalam satu wadah kuburan berukuran besar. Kondisi ini ibarat "rumah kedua" di kawasan "pemukiman kedua" bagi masyarakat ini. Istilah "kedua" yang digunakan di sini dipakai untuk membedakan dengan "rumah pertama" di pemukiman pertama, atau lebih tepatnya tempat kehidupan/alam dunia. Dalam masyarakat Islam, kuburan diyakini sebagai alam ketiga (setelah alam kandungan dan dunia) sebelum alam keempat (alam akhirat).

[3] Pola pemakaman ini dapat dimaknai sebagai satu wadah/perahu atau *sabangka*.







Kawasan pemakaman masyarakat Popalia Binongko
(*Sumber*: Dokumentasi Penelitian 2015)

Terlihat jelas ada makam yang sudah lama dan makan yang baru. Hal itu dapat dilihat dari jenis/warna pasir yang dijadikan untuk menutupi kuburan. Bagi kuburan baru tampak pasirnya masih berwarna terang/putih, sedangkan yang lama sudah tampak gelap atau berwarna keabu-abuan. Di atas atau samping kuburan terdapat pepohonan, khususnya kayu *cempaka*. Jenis pohon ini umum dijumpai pada kompleks pemakaman masyarakat Buton, seperti misalnya di lingkungan kraton Buton di Bau-Bau dan kraton Liya di Pulau Wangi-wangi.

Kepulauan Tukang Besi

Perjalanan menyusuri Pulau Binongko pada hari keenam (20 Maret) mengantar kami melihat dari dekat salah satu kegiatan masyarakat yang sudah dimulai sejak ratusan tahun silam yang masih berlangsung sampai sekarang, yakni pandai besi, di Kelurahan Sowa dan Kelurahan Popalia. Dari jauh sebelum memasuki Sowa, terdengar bunyi besi dan musik dangdut. Jika bunyi besi pertanda kegiatan pandai besi, maka bunyi musik dianggap sebagai tanda adanya pesta di kampung.

Sepeda motor yang kami tumpangi terus bergerak maju. Sebelum memasuki kampung, penulis dan La Ode Tasman menjumpai sebuah sekolah. Terdapat papan nama di depannya tertulis *Madrasah Aliyah Negeri* (MAN) Kecamatan Togo Binongko Kabupaten Wakatobi, Jl. Poros Kelurahan Sowa No. 1. Tampak beberapa siswa ada di luar kelas. Mereka duduk di bawah pohon yang berada di depan sekolah. Waktu menunjukkan sekitar pukul 09.30 WITA. Mereka sempat memperhatikan kami, karena posisi jalan raya persis di depan sekolah. Tak lebih dari 100 meter, pendengaran dan penglihatan kami tertuju pada satu titik di mana seorang lelaki sedang membuat parang. Kami langsung mendekatinya, sembari memperhatikan setiap tahap kegiatannya. Setelah memperkenalkan diri dan tujuan, perbincangan



dimulai. Dia terus melakukan kegiatannya, sambil menjawab pertanyaan-pertanyaan ringan yang kami ajukan. Berikut percakapan singkatnya:

Maaf, dengan bapak siapa ini?	*Pak Rahman Bota*
Sejak kapan buat parang?	*Sejak saya masih SD kelas 1*
Sekarang umur berapa? (Sambil memperlihatkan prosesnya)	*Tahun berapae. Saya lahir tahun '86*
Arangnya di ambil dari mana?	*Dari Wali*
Berapa satu karung?	*Satu kaleng Rp.10.000,-*
Boleh saya lihat-lihat?	*Silahkan. Tidak apa-apa.*

Lebih lanjut dia mengatakan bahwa nama lengkapnya adalah Rahman Nur. Tetapi, orang lebih mengenalnya dengan nama Rahman Bota. Selain mengerjakan parang, dia juga harus mengontrol mesin listrik miliknya yang menyuplai kebutuhan listrik para pengrajin besi di Kelurahan Sowa sebanyak 64 tempat, yang tersebar di daerah pegunungan (atas kampung), tengah kampung, dan bawah kampung (pesisir pantai). Para pengguna membayar sewa listrik Rp.10.000/ hari. Waktu kerja dimulai pada pukul 7 sampai 11/12 siang (sesi pagi-siang) dan pukul 13 sampai 17 (sesi siang-sore). Setiap hari dia dan pekerja lainnya bekerja, kecuali hari raya.

Masa kerja tersebut tidak berlaku sepenuhnya pada bulan Ramadhan. Paling banter dia bekerja sampai siang hari. Tetapi, mesin tetap dia hidupkan sesuai jam kerja di atas, karena sebagian pekerja memilih bekerja pada siang hari. Dengan demikian, dia harus selalu *stand by* di tempatnya setiap hari, pagi sampai sore. Pada malam hari, para pandai besi dan masyarakat pada umumnya menggunakan aliran listrik dari PLN.

Setiap hari, Pak Rahman dapat menghasilkan antara 20-40 bilah perang, dengan ukuran panjang antara 40-45 cm. Satu bilah perang dijual dengan harga Rp.35.000. Bahan baku yang digunakannya



Pandai besi (Rahman Bota) di Kelurahan Sowa
(*Sumber*: Dokumentasi Penelitian 2015)

di beli dari Jawa, dengan harga Rp.15.000/kg. Satu kilogram besi dapat menghasilkan dua bilah parang. Kadang juga 3 kg besi untuk memproduksi 2 bilah parang. Semua bergantung pada jenis dan ukuran parang yang dibutuhkan. Pada tahap awal proses pembuatan, yakni ketika membelah besi (berupa per mobil), dia dibantu oleh seorang teman yang disewa berdasarkan jumlah bilah perang yakni Rp.2.500/ bilah. Keterampilan membuat parang ini diwariskan dari kakeknya.

Kami juga menemui seorang anak muda yang bekerja membantu Pak Rahman menyiapkan arang. Pada saat itu, dia sedang mengemas arang yang dimasukan ke dalam karung. Saat ditanya diketahui bahwa dia sudah tamat SMA tahun lalu (2014). Tetapi sampai sekarang belum melanjutkan studi ke jenjang perguruan tinggi. Ketika ditanya, kapan akan lanjut? Dia tidak menjawab apa-apa, selain memperlihatkan senyum. Kurang lebih tigapuluh menit kami menyaksikan proses pembuatan parang di tempat kerja Pak Rahman Bota. Kemudian kami lanjutkan perjalanan menuju pinggir pantai di Pelabuhan Popalia.

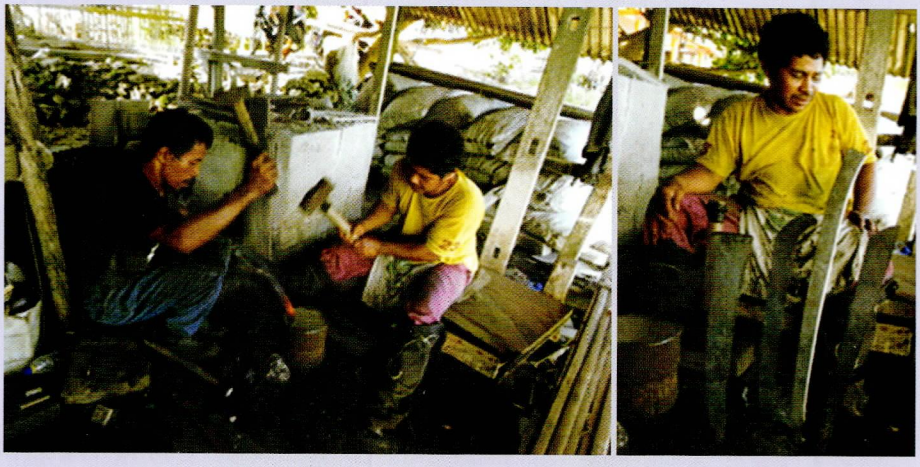
Bunyi olahan besi terdengar sepanjang hari. Bunyi ini sempat terhenti sekitar 90 menit, karena hari ini adalah Jumat. Laki-laki pergi ke masjid untuk menunaikan shalat Jumat. Ada dua masjid di daerah ini. Salah satunya di Kelurahan Sowa, yang berada di dekat pelabuhan Popalia.

Pada sore harinya, kami kembali menyisir tempat pembuatan parang di kawasan pantai Popalia. Kami sempat menemui dan berbincang dengan dua orang pandai besi. Keduanya berusia sekitar 45 tahun. Berbeda dengan Pak Rahman Bota yang bekerja sendiri, kali ini kami menemui dua orang dalam satu tempat kerja. Salah satunya, mengenakan baju warna kuning, bertugas khusus memukul besi, dengan palu 5 kg. Satu orang lagi, yang mengenakan baju warna hitam, mengggunakan palu 1 kg, satu tangannya (kiri) memegang penjepit (*rapa*) parang untuk selanjutnya dipalu secara bergantian oleh keduanya. Demikian seterusnya proses kerja ini. Tahap terakhir adalah penguatan (*sopu*) parang, dengan air yang diberi campuran khusus. Setelah itu, parang siap dipasarkan.

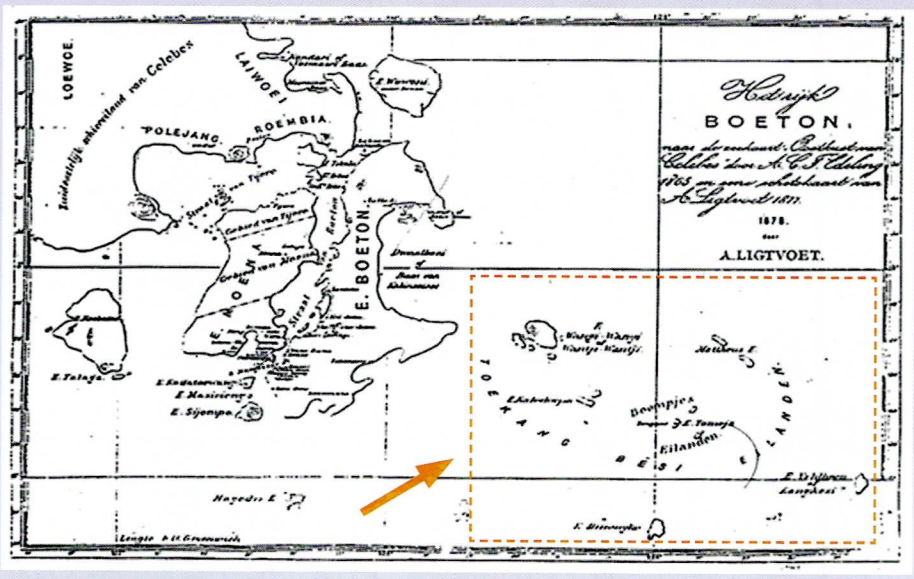
Seperti dikemukakan sebelumnya, kegiatan pandai besi ini sudah sangat lama di pulau ini. Bahkan, sebelum berubah nama menjadi Wakatobi (akronim dari ***Wa***ngi-Wangi, ***Ka***ledupa, ***To***mia, ***Bi***nongko). Selain nama *Liwuto Pasi*, gugusan pulau-pulau ini dikenal dengan Kepulauan Tukang Besi. Dalam buku *Beschrijving en Geschiedenis van Boeton,* Ligtvoet (tahun?) menyebut gugusan pulau itu dengan *Toekang Besi Eilanden* (Kepulauan Tukang Besi), yang merupakan wilayah Kesultanan Buton.

Pada tahun 1922 pemerintah Hindia Belanda membentuk *Onderafedeeling* Boetoeng (Buton), setelah sebelumnya (1917) membentuk *Onderafdeeling* Kendari. Dua tahun kemudian (1924), pemerintah Hindia Belanda kembali menata wilayah kekuasannya di Provinsi Sulawesi dan daerah sekitarnya menjadi delapan *afdeeling,* di antaranya adalah *Afdeeling Boetoeng en Laiwoei.* Wilayah *afdeeling* ini meliputi empat *onderafdeeling* yaitu: Boetoeng (Buton), Moena

(Muna), **Toekang Besi-eilanden** (Kepulauan Tukang Besi), dan Kendari (Regeerings-Almanak 1930).



Dua pandai besi dan jenis parang di kawasan pantai Popalia
(*Sumber*: Dokumentasi Penelitian 2015)



Peta Kepulauan Tukang Besi akhir abad ke-19
(*Sumber*: Ligvoet, 1879)



Gambar 12, Rumah-rumah pembuatan parang dikawasan Pantai Popalia (*Sumber*: Dokumentasi Penelitian 2015)

Seorang pengembara laut berkebangsaan Belanda, Hoger, yang pernah mengunjungi pulau-pulau ini menulis bahwa dia mendengar bunyi-bunyi (pengolahan) besi sepanjang pelayarannnya. Gambaran tersebut diperkuat oleh keterangan dari warga bahwa pada masa lalu terdapat banyak pandai besi di sepanjang pantai Popalia. Selain di pinggir pantai, kegiatan ini juga dilakukan oleh penduduk di pegunungan. Karena itu, bunyinya terdengar dari kejauhan.

Bila nama di atas merujuk pada profesi penduduknya sebagai tukang besi, maka pada versi lain nama Kepulauan Tukang Besi dikaitkan dengan pemimpin perlawanan rakyat Hitu di Maluku, yakni Kapitan Telukabessi. Setelah tokoh ini ditangkap dan dihukum mati di halaman benteng Victoria Ambon bulan Agustus 1646 (Pattikayhatu

dkk 1983:40-41), para pengikutnya melarikan diri[4] dengan cara meninggalkan kampung mereka. Salah satu daerah tujuan mereka adalah pulau-pulau di bagian tenggara Sulawesi. Maka gugusan kepulauan itu (kemudian) dikenal sebagai Kepulauan Tukang Besi. Setelah beberapa lama di kepulauan ini timbul kembali gerakan perlawanan mereka terhadap Belanda. Akibat perlawanan itu mereka terdesak, sehingga tidak bisa mempertahankan diri. Sebagian dari mereka berlayar kembali ke Maluku. Dalam pelayaran ini, sebagian kembali ke Hitu dan sebagian menyebar di sekitarnya, seperti daerah Luhu di bagian barat pulau Seram.

Pada tahun 2007, seorang dosen Universitas Pattimura Ambon bernama Fahrul Kaliki, di Makassar bercerita kepada Abd. Rahman Hamid bahwa leluhurnya berasal dari Buton, tepatnya daerah Kapota, sebuah pulau yang berada di dekat pulau Wangi-wangi. Jika cerita itu benar, maka keturunan marga Kaliki yang sekarang ada di Luhu berasal dari pengikut Kapitan Telukabessi yang kembali ke Maluku pasca perlawanan di Kepulauan Tukang Besi abad ke-17 (Hamid 2009:10-13).

Dipilihnya Kepulauan Tukang Besi sebagai daerah pelarian tak lepas dari pengetahuan mereka tentang Buton. Secara geografis, kepulauan ini terhubung dengan Maluku oleh Laut Banda. Sejak awal, masyarakat Tukang Besi hidup sebagai pelayar di seberang lautan. Dalam konteks ini, sebelum kedatangan bangsa Eropa, para pelaut Buton telah sampai di Maluku. Karena itu, dapat diduga bahwa mereka telah menjadi penduduk Maluku. Dengan kata lain, mereka termasuk salah satu unsur pengikut Kapitan Telukabessi, atau pihak yang membantu proses dalam pengungsian itu ke Kepulauan Tukang Besi.

---

[4] Menurut keterangan lisan dari La Ode Abu Bakar bahwa kedatangan para pengikut Telukabessy di Pulau Wangi-wangi adalah sebagai tawanan VOC. Awalnya akan ditempatkan di Buton (daratan), tetapi karena Sultan Buton khawatir dapat membahayakan kesultanan maka diusulkan ditempatkan di Wangi-wangi. Sekitar tiga ratus lima puluh orang diasingkan di pulau itu (Yance 2006:39-39).

Keberadaan orang Buton di Maluku terkait dengan sejarah pengembaraan bahari orang Tobelo. Pada abad ke-17, orang Tobelo terlibat dalam operasi laut Kesultanan Ternate di Laut Banda, Laut Flores, Laut Maluku sampai Teluk Tomini (Lapian 2009:132). Dalam tradisi lisan masyarakat Binongko, dikenal adanya *Sanggila* yang diidentifikasi sebagai orang Tobelo yang kerap mengganggu warga di kawasan pantai Binongko. Bahkan, terdapat sebuah liang batu berisi air laut, berada di sekitar pantai Wa Ode Gowa Kelurahan Wali, yang dipercaya masyarakat sebagai tempat mandinya orang-orang Tobelo setelah wajahnya ditaburi kotoran[5] oleh penduduk setempat. Cara ini digunakan oleh penduduk untuk menyerang atau menghindari gangguan bajak laut Tobelo. Dari proses ini orang Binongko ditangkap oleh orang Tobelo, kemudian dibawa ke Maluku. Mereka yang dibawa itu menjadi penduduk Maluku. Sebagai tambahan, Pulau Seram dan Ambon merupakan wilayah kekuasaan Kesultanan Ternate. Dengan demikian, orang Binongko telah ada atau menjadi bagian penduduk Maluku sejak abad XVII. Dalam abad ini terjadi gerakan Telukabessi melawan Belanda di Hitu. Fakta sosial yang tak mudah diabaikan adalah sebutan orang Binongko lebih dikenal di Maluku dibandingkan orang Buton. Bahkan, mereka yang berasal dari Sulawesi Tenggara pada umumnya, baik dari Buton sendiri maupun di luar Buton, menyebut diri sebagai orang Binongko. Ingatan kolektif ini tak mungkin terawat tanpa alas pengalaman (sejarah) sebelumnya.

Sepak terjang bajak laut Tobelo sangat menggelisahkan penduduk. Salah satu pemimpinnya yang terkenal adalah La Bolontio.[6] Wilayah operasinya mencakup Poleang, Muna, dan Buton. La Bolontio dan

---

[5] Menurut keterangan dari La Rabu Mbaru, kotoran manusia dicampur dengan berbagai jenis tumbuhan yang gatal, lalu dijadikan sebagai "alat" untuk menyerang orang-orang Tobelo. Kotoran ini dilemparkan kepada mereka, dan akibatnya mereka menderita gatal-gatal. Sebagian dapat lolos karena berhasil cepat mendapatkan air untuk membersihkan wajahnya dari kotoran itu, sebagian lagi meninggal setelah sekian lama tidak bisa menghilangkan rasa gatal di tubuhnya.

[6] Kata depan "La" digunakan oleh (di kalangan) masyarakat Buton sebagai penda laki-laki. Sedangkan untuk perempuan menggunakan kata depan "Wa".

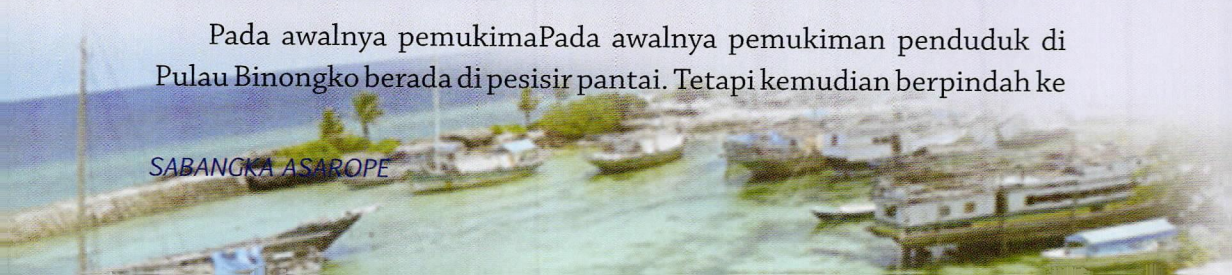
pengikutnya melakukan aksinya di kampung Bonena Tobungku, sehingga meresahkan penduduk setempat. Pada kondisi ini, Murhum mendapat kepercayaan dari Raja Buton Rajamulae untuk memberantasnya. Dalam aksi ini, Murhum menyemburkan pasir ke arah La Bolontio sehingga mengena matanya. Akibatnya, La Bolontio kehilangan kontrol dalam pertarungan. Pada saat itulah Murhum menyerang dan membunuh La Bolontio. Setelah itu, Murhum mendapat kepercayaan dari Rajamulae sebagai penggatinya menjadi Raja Buton terakhir dan sekaligus Sultan Buton pertama yang memerintah pada 1491-1537 (Hamid 2013:214). Kisah tersebut meninggalkan kesan buruk mengenai orang Tobelo sebagai bajak laut, yang oleh masyarakat Binongko disebutnya *Sanggila*.

Gangguan bajak laut ini berpengaruh terhadap pola pemukiman penduduk di pulau-pulau kecil, yang berpindah dari wilayah pesisir ke pegunungan. Pemukiman tua dan pusat pemerintahan Kerajaan Tokotua di Kabaena berada pada sekitar Gunung Sabang Polulu. Demikian pula pemukiman awal orang Holimombo di Pasar Wajo, pemukiman dan istana Gantarang Lalangbata di Selayar (Hamid 2008:30-31), pemukiman dan istana Liya di Pulau Wangi-wangi, dan pemukiman orang Binongko di pegunungan.

Gangguan bajak laut Tobelo di wilayah Kesultanan Buton merupakan masalah penting bagi upaya menjaga stabilitas kekuasaan. Karena itu, pemerintah kesultanan berupaya mengamankan wilayahnya. Untuk menjaga keseimbangan politiknya, Buton menempatkan salah satu *barata*-nya di Kepulauan Tukang Besi, tepatnya di Pulau Kaledupa sebagai penyangga pertahanan laut Buton dalam menghadapi ancaman yang datang dari arah timur/tenggara.

Sebaran Pemukiman dan Etnik

Pada awalnya pemukimaPada awalnya pemukiman penduduk di Pulau Binongko berada di pesisir pantai. Tetapi kemudian berpindah ke



daerah pegunungan. Ada dua sebab perpindahan ini. *Pertama,* kondisi wilayah pantai yang tidak subur dan memungkinkan untuk bercocok tanam, karena komposisinya terdiri dari pegunungan karang. *Kedua,* gangguan bajak laut yang sering mengganggu penduduk pesisir. Karena itu, agar terhindar dari ancaman itu, penduduk memindahkan pemukiman di daerah pegunungan. Posisi yang tinggi di pegunungan ini dapat memudahkan mereka melihat datangnya ancaman dari laut. Bukti kuat adanya ancaman dapat dilihat pada pola pemukiman yang umumnya berada dalam benteng batu yang tersebar di Binongko.

Beberapa pemukiman lama Binongko adalah Mokoro, Kaluku, Komba-Komba, Wicu-wicu, Kandoro, Kambura, dan Ndanga. Pada tahun 1961, pemerintah melakukan upaya pemindahan penduduk secara besar-besaran dari daerah pegunungan ke wilayah pesisir. Pasalnya keberadaan mereka di pegunungan sangat sulit dijangkau dari luar jika ada yang datang ke pulau ini. Proses pemindahan dilakukan secara paksa, dengan bantuan Brimob Kompi 597 dari Makassar yang dipimpin oleh La Padabin Hasdara (orang Manado), sehingga masyarakat turun dari gunung ke pantai seperti Popalia, Taipabu, dan Rukua/Palahidu. Pada tahun 1962, rumah-rumah penduduk sudah didirikan (La Gani & La Isihaka *Wawancara 18 & 21 Maret* 2015).

Tabel 1. Sebaran Etnik Kaumbedha dan Cia-cia di Binongko tahun 1961

Etnik	Desa	Laki-laki	Perempuan	Jumlah
KAUMBEDHA	Popalia	1.576	1.672	3.248
	Taipabu	872	1.080	1.952
	Rukua/Palahidu	824	917	1.741
CIA-CIA	Wali	772	957	1.729
	Oihu	604	638	1.242
	Mole	499	574	1.073
Jumlah		5.147	5.838	10.985

Sumber: Sensus Penduduk 1961 Penduduk Sulawesi dan Maluku

Berdasarkan hasil *Sensus Penduduk Tahun 1961*, masyarakat di Pulau Binongko berjumlah 10.985 jiwa, yang terdiri dari 5.147 laki-laki dan 5.838 perempuan. Mereka tersebar pada enam wilayah (desa) yaitu: Popalia, Taipabu, Rukuwa/palahidu, Wali, Oihu, dan Mole. Penduduk paling banyak tersebar di Popalia dan paling sedikit di Mole. Lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

Pengelompokkan penduduk Binongko berdasarkan etnik dan bahasa dapat dibagi dua yaitu Kaumbedha dan Cia-cia. Dari enam wilayah di Binongko, etnik Keumbedha berjumlah 6.941 jiwa, tersebar di tiga desa yaitu: Popalia, Taipabu, dan Rukua/Pahidu. Sedangkan etnik Cia-cia yang berjumlah 4.044 jiwa tersebar pada desa Wali, Oihu, dan Mole. Dengan demikian, kelompok etnik dan penutur bahasa Kaumbedha lebih banyak dari Cia-cia. Meskipun demikian, kedua etnik tersebut dapat saling memahami (mengerti) bahasa yang digunakan oleh setiap etnik. Dalam komunikasi sehari-hari, selain menggunakan bahasa daerah, masyarakat Binongko menggunakan bahasa Indonesia.

Tabel 2. Sebaran Etnik Kaumbedha dan Cia-cia di Binongko tahun 2013

Etnik	Kelurahan/Desa	Laki-laki	Perempuan	Jumlah
KAUMBEDHA	Rukuwa*	634	690	1.324
	Palahidu*	696	668	1.364
	Taipabu*	747	730	1.477
	Makoro	756	798	1.554
	Palahidu Barat	152	166	318
	Popalia	215	240	455
	Sowa	185	200	385
Total		3.385	3.492	6.877

CIA-CIA	Wali*	919	950	1.689
	Jaya Makmur	370	358	728
	Lagongga	363	360	723
	Kampo-Kampo	459	436	895
	Oihu	392	378	770
	Waloindi	522	481	1.003
	Haka	282	275	557
Total		3.307	3.238	6.365
BINONGKO		6.692	6.730	13.242

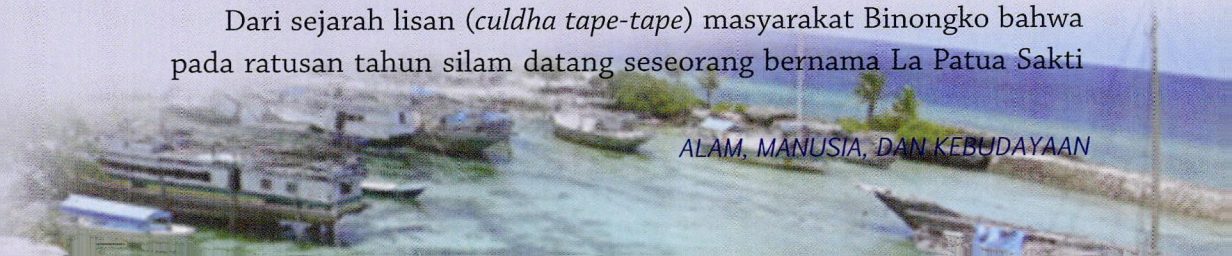
Keterangan: * Kelurahan

Sumber: Hadara dkk (2012:41)

Hasil *Sensus Penduduk tahun 2010* menunjukkan bahwa jumlah penduduk di Pulau Binongko sebanyak 13.117 jiwa yang tersebar pada dua kecamatan yaitu: Binongko (8.405 jiwa) dan Togo Binongko (4.712 jiwa) (*Wakatobi dalam Angka 2012*). Dengan demikian, jika diambil perubahan jumlah dengan hasil sensus 1961, hanya bertambah 2.132 jiwa selama 49 tahun. Angka pertambahan ini sangat lambat jika dibandingkan dengan jarak masa sensusnya. Kondisi ini dapat disebabkan oleh tradisi pelayaran dan perantauan orang Binongko, sehingga tidak terdata dengan baik pada saat sensus terakhir tahun 2010, sebagai wujud adaptasi mereka terhadap sumber daya alam yang terbatas. Pendataan yang tidak akurat atau karena tradisi rantau dapat dilihat pada data penduduk tahun 2013, yang hanya bertambah 116 jiwa dari tahun 2010, atau sebanyak 13.233 jiwa. Seperti pada tahun 1961, sebaran etnik Kaumbedha dan Cia-cia pada tahun 2013 tampak berimbang wilayahnya yakni masing-masing tujuh keluarahan/desa.

Hubungan dengan "Dunia Luar"

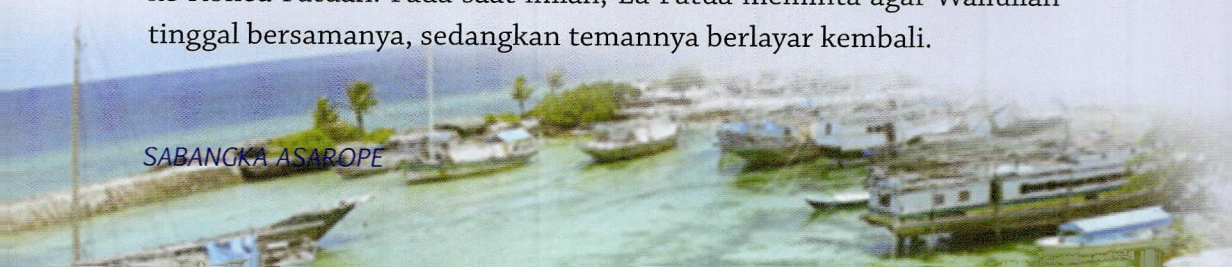
Dari sejarah lisan (*culdha tape-tape*) masyarakat Binongko bahwa pada ratusan tahun silam datang seseorang bernama La Patua Sakti



dengan menumpang perahu raksasa dari Mongol (Tiongkok) dalam pelayarannya keliling dunia. Ia adalah keturunan dari Nabi Nuh. Ketika tiba di *Liwuto Pasi* (sekarang Wakatobi), dia bertemu dengan seorang Putri Bidadari yang turun dari Khayangan. Keduanya saling berkomunikasi dengan bahasanya masing-masing, namun bisa saling memahami. Bahasa yang digunakan La Patua Sakti itu kelak dikenal sebagai *Cia-cia*, dan bahasa Putri Bidadari disebut *Kaumbedha*. Itulah sebabnya, antara kedua penutur bahasa tersebut dapat saling memahami sampai sekarang. Dari La Patua ini pula tradisi maritim, yakni membuat perahu dan berlayar, diwariskan kepada orang Binongko (Mbaru 2005; Hamid 2011:61,95).

Setelah berlayar di Kepulauan Wakatobi, La Patua melanjutkan pelayaran menuju Banda. Pada saat ini dia bertemu seorang laki-laki yang sedang memasang *ompo* (sero). Lalu dia bertanya bagaimana keadaan Ternate, Tidore, Jailolo, dan Bacan? Laki-laki itu tidak mengetahui dan hanya menjawab *haebu* (masih rahasia). Tak lama kemudian, La Patua mendengar adzan Jumat. Karena itulah, dia kemudian berlayar kembali ke Binongko. Kali ini dia tidak bisa lagi berlayar karena kapalnya telah karam. Dalam tradisi lisan Cia-cia, kapal tersebut telah berubah menjadi batu, yang sekarang dikenal *Koncu Patuah* (Bukit Patuah) atau *Koncu Kapala* (Bukit Kapal). Sejak kejadian itu, La Patua tinggal di Liang Ompu (Gua La Patua) dekat Koncu Patuah. Dari tempat itulah dia mengenangkan kembali pengalaman pengembaraan berkeliling dunia.

Tanpa disadari datang sebuah perahu *kora-kora* yang ditumpangi oleh dua orang: laki-laki bernama Muhammad Jafar Ali Shadiq dan perempuan bernama Waliullah. Setelah berkenalan dengan La Patua, kedua orang tersebut berlayar meninggalkan Binongko menuju Banda. Tetapi setelah tujuh hari lamanya ternyata Pulau Binongko masih kelihatan dan Banda belum juga tampak. Akhirnya, keduanya kembali ke Koncu Patuah. Pada saat inilah, La Patua meminta agar Waliullah tinggal bersamanya, sedangkan temannya berlayar kembali.



SABANGKA ASAROPE

Keinginan La Patuah untuk mengetahui keadaan Ternate, Tidore, Jailolo, dan Bacan tampaknya belum hilang. Kali ini upaya tersebut dilakukan secara gaib. Saat tiba di Ternate, dia melihat tujuh orang putri bidadari sedang mandi di pantai. Ketika mereka sedang asyik mandi, La Patuah secara diam-diam mengambil salah satu dari para bidadari, lalu ditumbunnya di dalam pasir. Pada saat ketujuh bidadari itu akan kembali dan mencari pakaiannya, salah seorang tidak menemukan pakaiannya. La Patuah terkejut karena ternyata sang putri yang ketinggalan kembali ke khayangan itu adalah Waliullah. Akhirnya, mereka kembali hidup bersama di Ternate. Lalu lahirlah empat orang anak mereka, yang kelak menurunkan raja/sultan di Ternate, Tidore, Jailolo, dan Bacan. Selanjutnya, La Patuah kembali ke negeri Buton. Dalam perjalanan ini, dia melihat burung Wamburiranga yang bertengger di Baana Bungi sambil bernyanyi/siul (*kabanci*) sebagai pertanda munculnya Tanah Butuni (perut) yang penuh rahasia. La Patuah kemudian kembali ke Ternate. Setelah tiba di Ternate, Putri Bidadari Waliullah kembali ke Khayangan, meninggalkan La Patuah dan empat anaknya. Sebelum pergi, La Patuah berpesan kepada Waliullah bahwa "*o sabhangka, arumatoso, antagia'u iyi lawano langi* yang artinya "wahai sahabat/kekasihku, akan kususul, tunggu aku di pintu langit" (Mbaru 2005).

Kisah di atas menunjukkan adanya hubungan Binongko dengan daerah-daerah di Maluku Utara. Meskipun tidak diketahui secara pasti kapan peristiwa ini terjadi, namun ingatan kolektif ini dapat memberikan gambaran mengenai tradisi awal pembuatan perahu dan pelayaran di Pulau Binongko dan pulau-pulau lainnya di Wakatobi. Kisah ini dapat pula memberikan pengenalan awal dunia Maluku. Itulah sebabnya, jauh sebelum kelompok lain di Buton mengenal dunia Maluku, orang Binongko telah mengenalnya, sehingga para perantau dari Buton cenderung mengidentifikasi dirinya sebagai orang Binongko, meski secara geografis bukan berasal dari Pulau Binongko.

Pada aspek lain, kisah tersebut menunjukkan adanya hubungan antara kesultanan Buton dengan Ternate. Dalam tradisi lisan masya-

rakat Buton dikisahkan bahwa para penguasa Buton di masa awal Islam sering ke Ternate untuk melaksanakan shalat Jumat, dengan menumpang dua perahu bernama *Wasalamata* dan *Wasalabose* (Southon 1995: 13).

Kisah di atas tampak memiliki kemiripan dengan cerita rakyat di Ternate mengenai terbentuknya "Dunia Maluku." Sebagaimana dikisahkan oleh Naidah, bahwa Tuhan menjadikan tanah-tanah di dunia menjadi empat negeri yaitu: Ternate, Tedorie (Tidore), Djailolo (Jailolo), dan Batjang (Bacan). Pada suatu waktu datang seorang nakhoda Noah (nabi Nuh). Dia meninggalkan perahunya yang terdampar dan mendarat di Ternate, yang pada waktu itu dihuni oleh seorang perempuan. Maka perempuan itu membawa nakhoda itu ke kediamannya. Di dekat rumah tinggalnya terdapat kolam yang setiap hari digunakan mandi oleh tujuh bidadari. Pada suatu hari, laki-laki itu mengambil salah satu dari pakaian tujuh bidadari itu, sehingga seorang tak bisa kembali ke khayangan. Lalu bidadari itu dikawini oleh sang laki-laki. Dari perkawinan ini lahir tiga anaknya. Kemudian sang bidadari kembali ke khayangan setelah mendapatkan kembali pakaian bersayap miliknya. Suaminya naik ke khayangan dengan menumpang burung Rajawali. Setelah mendapat izin tinggal di istana khayangan, maka sang bidadari kembali melahirkan seorang anak. Setelah anak mereka beranjak besar, Raja Langit mengizinkan mereka kembali/turun ke bumi. Raja Langit menetapkan bahwa dari keempat cucunya akan menjadi raja-raja di Ternate, Tidore, Jailolo, dan Bacan (Zuhdi 1999:64-65).

Jika pada kisah Ternate nakhodanya adalah Noah (nabi Nuh), maka La Patuah di Binongko adalah keturunan Nabi Nuh yakni Yafis bin Nuh AS (Mbaru 2005). Kedua kisah ini memperlihatkan relasi dunia laut (perahu dan nakhoda) dengan dunia langit (khayangan). Dalam tradisi pelayaran tradisional, dunia langit tempat adanya bintang (*bhiciko*) sangat penting bagi penanda arah perahu yang berlayar pada malam hari. Kisah tersebut mengandung wacana kuasa. Pada satu sisi, Ternate merupakan kekuatan maritim yang besar. Pada masa

kebesaranya, wilayah jelajah pasukan lautnya sampai di Binongko.[7] Namun, pada sisi lain, orang Binongko sejak dahulu dikenal sebagai pelaut yang hebat (raja lautan) yang telah mengarungi semudera. Bagi mereka, dunia Maluku (Ternate) adalah arena kehidupannya sejak dahulu sampai sekarang.

Sejarah dan Kebudayaan

Asal Mula

Sejarah dan penamaan *pasi* (pulau) di Wakatobi terdapat dalam *Hikayat Bitokawa* yang disusun oleh La Rabu Mbaru (2005) berdasarkan cerita turun temurun (*culdha tape-tape*) yang dihimpunnya sejak tahun 1979 sampai 2005. Sebelum menjadi bagian dari kekuasaan Buton, gugusan kepulauan ini dikenal sebagai BITOKAWA, yakni singkatan dari ***Bi***nongko ***To***mia ***Ka***ledupa ***Wa***ngi-wangi. Deretan kata-kata ini mengandung makna, yang dilukiskan sebagai sosok manusia dari kepala sampai kaki. Binongko digambarkan sebagai kepala, kemudian Tomia sebagai dada, lalu Kaledupa sebagai perut/pusat, dan Wangi-wangi sebagai kakinya. Jika merujuk pada gambaran mitologis Buton sebagai pusat dunia, maka Kaledupa dalam konteks ini dipandang sebagai pusat/perutnya pulau-pulau Bitokawa. Karena itu, posisi Keledupa dalam sistem politik kekuasaan Buton sangat penting dibandingkan pulau-pulau lainnya, yakni sebagai pusat pemerintahan *barata* Buton di bagian timur.

Merujuk pada hikayat ini, kata Binongko berasal dari dua kata yakni *Bi* sebagai representasi jelmaan kepala Putri Bidadari dan *Nongko* sebagai Kapal Patuah Sakti. Dikisahkan bahwa pada masa silam, datang seorang bernama La Patuah Sakti menggunakan perahu saksasa dari negeri Tiongkok (Mongol). Armada tersebut dalam pelayaran keliling dunia untuk mengamati pulau-pulau di alam ini, apakah sudah lengkap

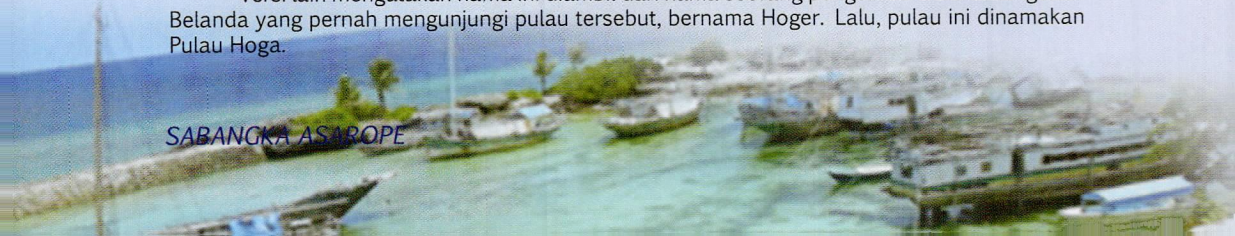
[7] Hal ini dapat ditelusuri pada tradisi lisan penduduk Binongko mengenai aktivitas orang Tobelo (*Sanggila*) sebagai pasukan laut Kesultanan Ternate.

atau belum. Tokoh ini diyakini sebagai keturunan Nabi Nuh dari Yafis bin Nuh. Saat memasuki kawasan pulau ini, kapal ini karam akibat cahaya yang dipantulkan dari kepala Putri Bidadari yang turun dari Khayangan. Kapal itu berubah menjadi batu, yang kini dikenal sebagai Bukit Patuah, yang terbentang dari arah selatan ke utara dari Pulau Binongko. Menurut *culadha tape-tape* bahwa Pulau Binongko sering disebut *Pocuno Wuta* atau Kepala Tanah. Walhasil, pulau ini lebih banyak batu cadas (karang) dan airnya asin dibandingkan dengan tiga pulau lainnya.

Setelah perahunya karang, La Patuah menggunakan perahu lain (kora-kora) berlayar ke pulau-pulau lainnya, menuju arah barat laut kemudian ke utara. Menjelang fajar tiba, dia melihat orang *Omia/Mia* (bahasa Cia-cia) serta mendengar suara gaib *Temia* (dalam bahasa Kaumbedha). Dari dua kata itu lahir kata TOMIA yang artinya "ada orang". Orang yang dilihat La Patuah itu sedang berdiri di tanah/pulau yang sebagian masih digenangi air, sehingga yang tampak adalah kepala sampai (buah) dadanya. La Patuah pun memalingkan pandangan. Pendek kata, pulau ini diasosiasikan sebagai bagian dada dari tubuh manusia.

Selanjutnya, La Patuah melanjutkan pelayaran. Dia melihat sembulan asap putih yang berbau harum (kemenyan/*dupha*) yang keluar dari pusat seorang Putri Bidadari yang sedang terapung di atas permukaan laut. Sementara itu sebuah pulau sudah mulai tampak. Melihat keajaiban itu, La Patuah kemudian bersujud (*Nosomba*) atas kebesaran Sang Pencipta. Dari kisah ini, ditamsilkan bahwa Kahedupa merupakan pusat dari Tanah Bitokawa yang penuh rahasia. Dia kemudian melanjutkan pelayaran. Tak jauh dari sana, dia melihat suatu cahaya dari tubuh Sang Putri Bidadari yang kemudian berubah menjadi sebuah pulau yang penuh rahasia. Kelak pulau itu dinamakan Pulau Hoga[8].

[8] Versi lain mengatakan nama ini diambil dari nama seorang pengembara berkebangsaan Belanda yang pernah mengunjungi pulau tersebut, bernama Hoger. Lalu, pulau ini dinamakan Pulau Hoga.



Pada akhir pelayarannya, La Patuah tiba di bagian paling ujung dari gugusan kepulauan ini, yang dikenal sebagai Pulau Wa Nianse. Sebagian penduduk menyebutnya Wanse. Ketika La Patuah tiba di sana, konon pulau itu belum timbul ke permukaan laut, sehingga tampak seperti kaki yang tinggi. Penduduk setempat menyebutnya Wa Langka Tu'u atau artinya Si Panjang Lutut. Dikisahkan lebih lanjut, bahwa setiap kali Wa Langka Tu'u melangkah selalu disertai bau wangi. Dari jejak kakinya itu muncul pulau-pulau: Wangi-wangi, Keumbedha (Kapota), Toue, Kompono One, Pohara, Samanga, Simpora, Watu Nua-nua, dan watu Napabala. Aroma wangi itu dipercaya berasal dari Wa Nianse. Ada pula yang mengatakan bahwa aroma itu dari wangi kemenyan (*dhupa*) dari pulau sebelumnya yang tercium sampai di Wangi-wangi. Jejak Wa Langka Tu'u tersebut ditemukan di Mandati Tonga kampung lama Wangi-wangi. Panjang kuburannya sekitar 10 meter.

Syiar Islam

Sejarah syiar Islam di Kepulauan Wakatobi lebih awal dari Kesultanan Buton. Kisah syiar ini bermula dari Pulau Binongko sebagaimana terdapat dalam *culadha tape-tape*. Sekitar awal abad ke-15 datang seorang ulama Arab dari Gujarat (India), bernama Syekh Abdul Wahid. Dia berlabuh pertama kali di sekitar Te'e Suapa (Sumapa) Popalia. Pada saat ini, masyarakat Popalia masih bermukim di gunung, tepatnya di kampung Kaluku dan Komba-Komba.

Untuk mempermudah proses syiarnya, sang ulama menikah dengan seorang perempuan setempat yang sholehah, bernama Papa Aulia (artinya: Putri Aulia) dari Kaluku. Dia juga mempelajari bahasa Kaumbdha dan Cia-cia. Syek Abdul Wahid menyiarkan agama di Pulau Binongko selama delapan tahun (*ajamani*). Dia mendirikan masjid dan baruga pertama di atas Koncu Patuah Sakti, yang merupakan ibukota negeri Pulau Binongko.

Pada masa awal Islam, air permandian Suapa merupakan tempat

mandinya orang-orang yang baru memeluk Islam. Kemudian diadakan penobatan secara Islam di Baruga Sarano Wali di atas Koncu Patuah. Dari tempat inilah agama Islam disyiarkan ke seluruh Pulau Binongko selama delapan tahun lamanya. Setelah itu, Syekh Abdul Wahid pergi meninggalkan Binongko ke negeri Johor di Semenanjung Malaka.

Jejak syiar Islam masih dapat dijumpai sampai sekarang, seperti benteng masjid yang berukuran6 x 6 meter, makam tua seorang pengikut Syekh Abdul Wahid (Syamsuddin Perwira Wali Wangka Wijaya), dan makam isteri Syekh Abdul Wahid (Papa Aulia). Jejak lain berupa tradisi perayaan (*karia'a*) memperingati delapan tahun usaha pengislaman oleh Syekh Abdul Wahid, yang lebih dikenal dengan sebutan *Kariya'a Wali Ajamani*. Menurut tradisi lisan, perayaan ini dilaksanakan pada akhir masa pengislaman (tahun kedelapan) di Binongko (Mbaru 2008:2-5).



Karia'a Ajamani di Kelurahan Wali Binongko tahun 2008
(Sumber: Koleksi La Rabu Mbaru)

Sesuai jadwal pelaksanan, acara ini akan dilaksanakan pada tahun 2016 di Kelurahan Wali Kecamatan Binongko. Pada masa sekarang,

karia'a dilaksanakan, selain untuk peringatan sejarah syiar Islam, juga merupakayan ritual penyucian bagi: anak-anak yang belum dewasa untuk di-Islam-kan atau *piislamu* (disunat), anak yang belum dewasa untuk *pisombo* (pingit), serta *pisaba* (pingitan) untuk anak perempuan yang sudah dewasa tetapi belum menikah. Dalam proses ini, anak-anak tersebut diberikan nasihat oleh tokoh adat dan tokoh agama mengenai tata krama pergaulan (sikap anak terhadap orang tua dan sesama) dan sikap terhadap Sang Pencipta. Nasihat tersebut perpedoman pada adat istiadat, Al-Quran, dan Hadist (Hadara dkk 2013:197-198; *Wawancara* La Rabu Mbaru 22 Maret 2015).

Berita mengenai syiar Islam lebih awal di luar kerajaan Buton diperoleh dari sebuah manuskrip *Wan Muhammad Sangir* bahwa pada tahun 1412 Masehi seorang ulama Patani berada di Buton menyiarkan Islam, tepatnya di bagian timur pulau ini. hanya saja pada waktu ini Islam belum diterima sebagai agama (resmi) kerajaan. Baru pada masa pemerintahan Raja Buton ke-6, Lakilaponto, Islam menjadi agama kerajaan tahun 1540 Masehi/948 Hijriah. Raja Buton di-Islam-kan oleh Syekh Abdul Wahid bin Sulaiman yang datang dari Johor, lewat Pulau Adonara di Nusa Tenggara bagian timur. Ada pula yang mengatakan bahwa Syekh Abdul Wahid datang dari Patani. Setelah beragama Islam, Lakilaponto mendapat gelar Sultan Qaimuddin Al-Khalifah al-Khamis atau lebih populer dengan gelar Sultan Murhum (Yunus 1995:18-20).

Keterangan ini seirama dengan tradisi lisan masyarakat Binongko, bahwa setelah delapan tahun menyiarkan Islam di Pulau Binongko, Syekh Abdul Wahid kembali ke Johor di Semenanjung Malaka. Pada masa ini, Johor berada di bawah kekuasan Sultan Melayu yang berkedudukan di Malaka (Adil 1979:3-4). Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa syiar Islam lebih awal diterima oleh masyarakat di luar istana Buton, khususnya di Kepulauan Wakatobi.

Setelah Islam menjadi agama kerajaan, maka upaya selanjutnya adalah penyebaran syiar Islam ke luar keraton. Menurut Schoorl

(2003: 11) agama Islam diterima dan disebarkan dari pusat ke desa-desa, sehingga pengetahuan agama ke desa secara terbatas. Dengan cara ini, alite istana membuat sikap ketergantungan dari desa kepada istana. Di pusat sendiri Islam diterima dalam bentuk mistik (sufisme). Pendekatan sufisme ini dipandang agak sesuai dengan kepercayaan pra-Islam yang dianut oleh masyarakat Buton.

Pada kasus syiar Islam di Wakatobi, khususnya Wanci, Rabbani (2015:19-20) tidak sependapat dengan Schoorl (2003) bahwa agama Islam disyiarkan dari pusat kekuasaan. Menurutnya, jika pendapat Schoorl benar, maka syiar agama ini pertama kali di Kaledupa yang merupakan representasi Kesultanan Buton, yang menerima Islam dari Ternate.[9] Argumen Rabbani ini masih perlu dicermati lebih lanjut, sebab Kaledupan baru menjadi *barata* Kesultanan Buton pada abad ke-17, yakni saat pemerintahan Sultan Buton ke-4, La Elangi Sultan Dayanu Ikhsanuddin (memerintah 1578-1615). Sementara itu, Islam menjadi agama kerajaan pada masa Raja Buton ke-6 dan sekaligus sultan pertama Lakilaponto Sultan Murhum pada tahun 1540.

Menurut Rabbani, representasi Buton pertama kali di Wanci dan mungkin di Wakatobi adalah Liya, dan bukan Kaledupa. Mengacu pada argumen ini, maka sebelum representasi Buton berada di Kaledupa, terlebih dahulu berada di Liya, sebuah pemukiman awal dan pusat kekuasaan di Pulau Wangi-wangi, selain Tindoi, Maleko, dan Mandati Tonga. Liya dan Mandati Tonga lebih berorientasi maritim dibandingkan Tindoi dan Maleko yang berorientasi agraris. Agama Islam mengakar kuat dan meninggalkan warisan berupa masjid pertama di Wakatobi ada di Liya. Pendek kata, Liya adalah pintu masuknya syiar Islam ke Wanci (Rabbani 2015: 19).

[9] Kontrak politik antara Buton dan Ternate untuk pertama kalinya pad atahun 1580, ketika itu Ternate pada masa Sultan Babullah hendak meng-Islam-kan Buton, tetapi Buton telah menerima Islam sebelumnya (Schoorl 2003:39).

Barata Buton

Pengaturan pemerintahan di Wakatobi sebelum menjadi bagian dari *barata* Kesultanan Buton disesuaikan dengan bidang kegiatannya, misalnya orang yang mengurus masalah kelautan disebut *Miantuu Sala Mawi,* dan yang mengurus pertanian disebut *Miantuu Wungka.* Setiap pulau dipimpin oleh orang yang sakti.

Di Tomia dikenal La Kanamua, yang digambarkan memiliki tubuh dengan tinggi sekitar tujuh meter. Di puncak gunung Tomia terdapat tapak kaki yang panjangnya sekitar satu meter, diperkirakan tapak kaki dari La Kanamua. Di Wangi-wangi, sekitar abad ke-15, para keturunan Wa Surubaenda dari putri Raja Banda Elat, bernama Gangsalangi yang berkuasa di Pulau Oroho, Wa Surubontongi memerintah di Koba (Mandati Tonga), sementara Gangsauri memerintah di Tindoi, dan Patimalela memerintah di Kapota (Hadara 2005:4-5).

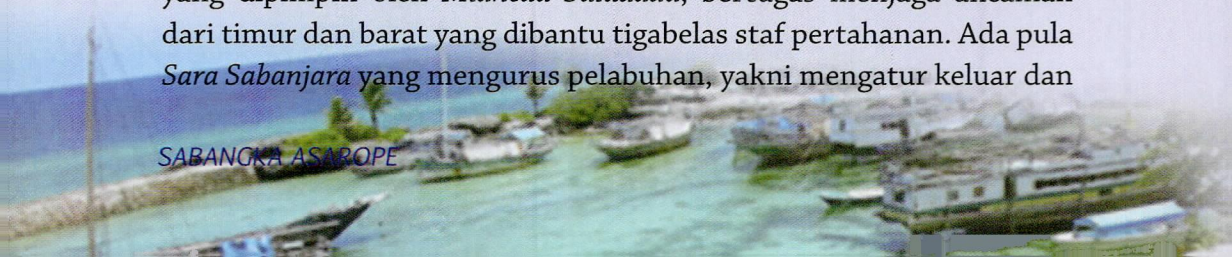
Di Binongko terdapat La Patuah Sakti, digambarkan sebagai orang yang sangat sakti, yang bertakhta di Bukit Patuah. Berikutnya berkuasa Kapitan Waloindi, keturunan La Patuah. Dia memiliki pembantu sangat sakti, bernama La Kapiopio dan La Mata Meha yang digambarkan bisa terbang dari satu pulau ke pulau lain serta bisa membunuh musuh dari jarak jauh. Pada masa kekuasannya, Waloindi sangat gigih mempertahankan negerinya dari serangan bajak laut (Tobelo) dan ekspansi kekuasaan Buton. Setelah bertarung dengan Sapati Baaluwu dari Buton, Waloindi kemudian menyerah. Tapak kakinya dibelah oleh Sapati Baaluwu sehingga kemudian meninggal. Sejak saat itulah Binongko menjadi bagian dari kekuasaan Buton, bersama dengan Tomia, Kaledupa, dan Wangi-wangi (Mbaru 2009).

Pada awal abad ke-17, Kepulauan Tukang Besi menjadi bagian dari pemerintahan Kesultanan Buton, dengan status *barata*. Pusat pemerintahan berada di Kaledupa. Selain Kaledupan, tiga *barata* lainnya adalah Muna, Kolensusu, dan Tiworo. Tugas utama *barata,* yang diatur dalam *Sarana Barata* (Peraturan wilayah Barata), adalah menjaga ancaman kesultanan dari luar sesuai kedudukan geografisnya.

Dalam konteks ini, *barata* Kaledupa bertugas menjaga ancaman dari timur (Zahari 1977:59). Pada abad ini, *Liwuto Pataanguna* (Empat Pulau, sebutan lama untuk Wakatobi) menjadi rebutan antara kerajaan-kerajaan: Ternate, Gowa, Bone, Wolio, dan Adonara (Hadara 2005:6). Setelah ancaman dari timur dan barat terkendali, kesultanan Buton menjadi aman sehingga dapat berlabuh di haluan dan buritan atau *labu rope labu wana* (Zuhdi 1999).

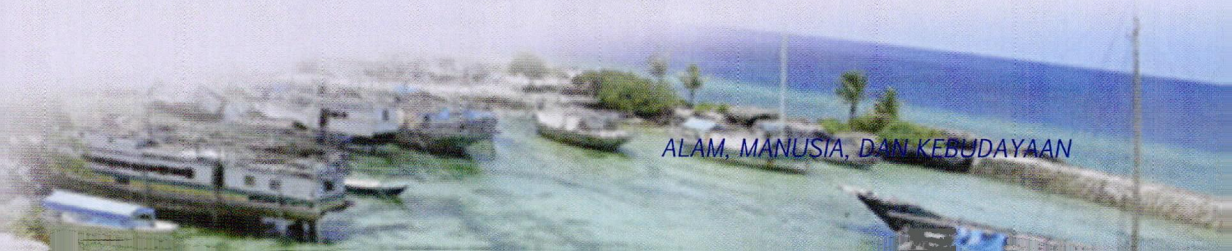
Kepala pemerintahan (*lakina*) Kaledupa pertama adalah Kasawari. Ketika *Martabat Tujuh* diperbaharui tahun 1838, pada masa pemerintahan Sultan Buton ke-29, Muhammad Idrus Kaimuddin, Lakina Kaledupa yang sekaligus menandatangani hasil perubahan adalah La Ode Adam (Zahari 1977: 105). Struktur pemerintahan *barata* Kaledupa terdiri atas sembilan *kadie* (daerah) di dalam pusat pemerintahan dan sembilan *kadie* di luar pusat pemerintahan. Kesembilan *kadie* pusat adalah Kiwolu, Tombuluruha, Topaa, Ollo, Watole, Langge, Tampara, Laolua, dan Lewuto. Kemudian sembilan *kadie* di luar pusat adalah Wanci, Mandati, Liya, Kapota, Waha, Tongano, Timu, Palahidu, dan Popalia. Dari delapanbelas itu terdapat delapan *kadie* yang bergelar *lakina,* yang diambil dari golongan *kaoumu,* yaitu: Wanci, Mandati, Lia, Kapota, Tongano, Timu, Langge, dan Laolua. Kemudian sepuluh *kadie* bergelar *bontona,* diambil dari golongan *walaka,* yaitu: Kiwolu, Tombuluruha, Topaa, Ollo, Watole, Tampara, Lewuto, Waha, Palahidu, dan Popalia (Hadara 2005:5).

Hubungan Buton dengan Kaledupa sangat dekat, seperti digambarkan dalam falsafah ini *Kahedupa te ni rabu, te andi-andi nu Wolio,* artinya: Kaledupa yang dibuat, adiknya Wolio. Dalam setiap rapat, *Lakina* Kaledupa duduk di samping kiri sultan. Dalam rapat istana, dia mendapat perhatian khusus. Keputusan tidak bisa diambil tanpa *Lakina* Kaledupa. Sebagai daerah yang bertanggungjawab atas pertahanan dan kemanan, Barata Kaledupa dilengkapi *Sara Pertahanan* yang dipimpin oleh *Miantuu Suludadu*, bertugas menjaga ancaman dari timur dan barat yang dibantu tigabelas staf pertahanan. Ada pula *Sara Sabanjara* yang mengurus pelabuhan, yakni mengatur keluar dan



SABANGKA ASAROPE

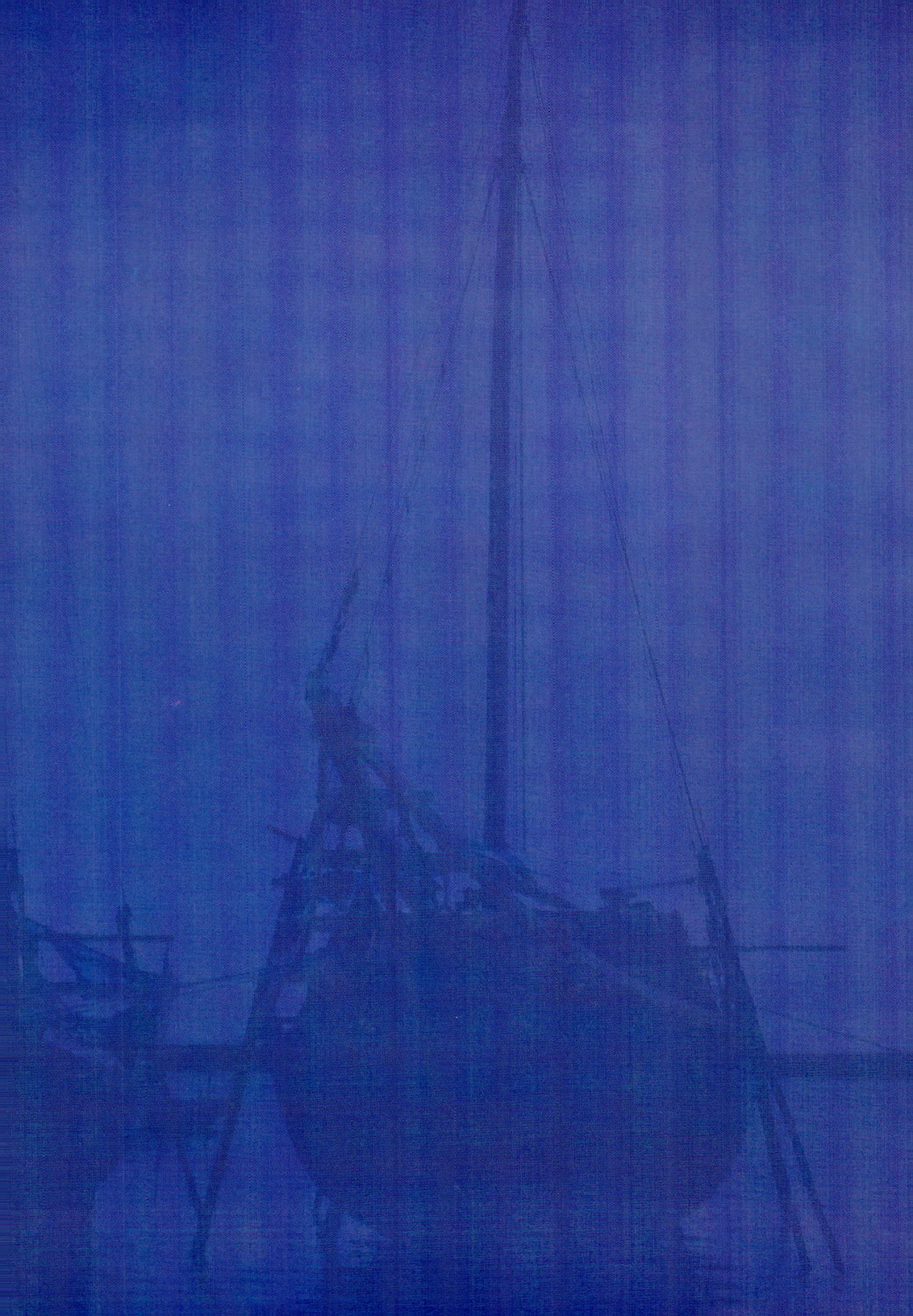
masuk perahu (Hadara 2005:6). Pengadaan dua unsur pemerintahan tersebut, disamping *Sara Huu* (pemerintah utama/pusat), *Sara Agama* (pemerintahan agama), dan *Sara Kadie* (pemerintahan daerah), menunjukkan orientasi kebijakan pemerintahan berbasis pertahanan laut dan perdagangan maritim. Orientasi ini tak lepas dari kondisi wilayah dan profesi masyarakat sebagai pelayar dan pedagang lintas samudera.




SABANGKA ASAROPE

BAB 3

Pembuatan Perahu



Malaut sebagai bagian utama dalam kehidupan, maka perahu adalah media terpenting dalam kebudayaan masyarakat maritim. Bagi pelayar Tira dan Binongko, perahu dimaknai sebagai manusia yang dianalogi sebagai anak atau teman. Implikasi dari pemaknaan ini menjadikan hubungan pelayar dan perahu menjadi sesuatu yang tidak dapat dipisahkan dalam hidupnya. Relasi yang terbangun dalam realitas sosial menjadi perlakuan terhadap perahu sangat diutamakan sejak proses pembuatandan perawatan saat berlayar dan ketika berlabuh (baca: tidak berlayar). Perlakukan khusus terhadap perahu, tremasuk dengan berbagai ritual yang khusus pula, merefleksikan nilai kebersamaan (*poromu-romu*), persaudaraan (*sawitinae*), dan saling menyayangi (*pomaamaasiaka*) sebagaimana terkandung dalam falsafah hidup orang Buton.

Dalam perkembangannya terjadi proses perubahan bentuk perahu bagi masyarakat Buton dari masa ke masa. Perubahan itu terlihat dari bentuk lambung perahu, bentuk layar, alat dan bahan perkakas, dan layar. Perubahan tersebut sangat berpengaruh pada relasi sosial terkait dengan jumlah sawi dalam satu perahu. Untuk lebih jelas uraian mengenai alam pikiran masyarakat dan perahu bagi pelayar Buton diuraikan sebagai berikut.

Alam Pikiran Masyarakat

Memperhatikan kondisi geografi Kepulauan Wakatobi, khususnya Binongko, sebagai Pulau Karang (*Liwuto Pasi*), seperti dijelaskan pada bab sebelumnya, keterampilan memproduksi perahu dan berlayar sudah lama dikuasai oleh masyarakat. Betapa tidak, kondisi geografinya tidak memungkinkan mencari sumber nafkah di darat. Fakta menunjukkan bahwa sampai sekarang mereka masih tinggal di kepulauan ini.

Bagi masyarakat Binongko, laut merupakan tempat mencari kehidupan, sedangkan darat untuk tempat tinggal. Mereka melihat



PEMBUATAN PERAHU

dan memperlakukan laut (dan darat) bukan saja sebagai ruang geografi (alamiah), tetapi juga ruang yang memiliki kekuatan gaib (spiritual), sehingga setiap perbuatan tidak boleh merusak tatanan kosmis yang ada.

Seorang tokoh masyarakat pemerhati sejarah dan budaya Binongko, La Rabu Mbaru, menceritakan pada tahun 2014, sebuah kapal angkatan laut yang membawa mahasiswa Kuliah Kerja Nyata Nusantara (KKN Nusantara) tidak bisa menarik jangkarnya, ketika akan meninggalkan pulau ini. Sudah beberapa jam lamanya awak kapal berupa menarik jangkar, tetapi tidak berhasil. Tidak ada tanda-tanda upaya mereka akan berhasil. Kemudian, salah seorang rombongan di kapal kemudian turun ke darat. Dia menemui tokoh masyarakat setempat, sembari berbincang mengenai kondisi jangkar kapal mereka dan upaya yang telah dilakukan. Dia kemudian meminta saran/bantuan agar jangkar kapal mereka dapat diangkat dari dasar laut. Orang tua tersebut siap membantu. Keduanya menuju kapal. Pendek cerita, setelah orang tua itu naik ke atas kapal dan memegang tali jangkar, tak lama kemudian awak kapal mencoba menarik jangkar, ternyata berhasil. Kapal pun dapat berlayar meninggalkan Binongko.

Menurut kepercayaan masyarakat setempat, orang yang datang itu tidak pamit kepada kekuatan gaib yang ada di laut ketika berlabuh. Sehingga jangkar kapalnya ditahan oleh *imbu* (gurita laut). Setelah proses komunikasi gaib antara seorang tokoh masyarakat dengan *ompu kondalo* (penguasa laut), maka izin dari *imbu* diberikan kepada pendatang untuk meninggalkan Binongko.

Pola pikir dan perilaku masyarakat Binongko erat dengan dunia gaib. Caleb Coppenger (2012:182-183) mencatat bahwa orang Binongko memiliki kuasa gaib, sehingga membuat mereka bisa mengambil besi yang membara dari dalam api tanpa capit dan mampu menempa logam menjadi parang dengan tangan kosong, bila perlu. Masyarakat meyakni bahwa pulau ini memiliki lubang yang akan menangkap bayangan seseorang dan menariknya ke dalam. Ada

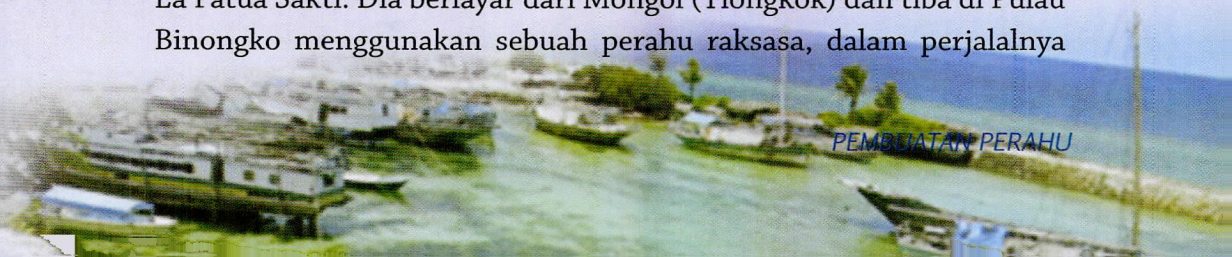


juga cerita rakyat bahwa di masa silam ada seorang laki-laki yang lebarnya tujuh kali lengan bawah. Dua orang dapat duduk pada setiap bahunya. Juga ada orang yang tingginya lebih dari tiga meter dari garis keturunan yang sama. Selain itu, ada cerita mengenai sarung yang dapat terlihat dari waktu ke waktu di hutan. Dikisahkan bahwa sarung itu ditenun sejak adanya Pulau Binongko dan masih terus sampai sekarang. Kadang panjangnya bermeter-meter dan kadang pula kecil sehingga dapat digenggam dengan satu tangan. Orang yang menenunnya tidak dapat dilihat. Begitulah dunia *haebu* (gaib) dalam kehidupan masyarakat Binongko.

Pola pikir yang penuh dengan kegaiban itu membuat sejarah masyarakat Buton (Binongko) tidak banyak diketahui. Saat ditanya lebih lanjut soal detail tertentu, maka dijawab bahwa hal itu masih *haebu* (rahasia). Pada saatnya akan diungkap, tetapi belum sekarang. Demikian kata sebagian orang tua ketika ditanya mengenai sejarah Buton. Kondisi ini menyebabkan dunia masa lalu mereka sulit, bahkan tak bisa, diungkap. Itulah yang terjadi seputar awal tradisi maritim Buton. Sulit ditemukan sumber tertulis, kecuali berupa *culadha tape-tape* (cerita turun-temurun) yang berkembang dalam masyarakat, kemudian didokumentasikan oleh para peneliti.

Southon (1995:13) mencatat, sebuah mitos awal tradisi maritim orang Buton, bahwa telah datang seorang China dari negerinya ke Buton. Dia mendarat di kampung Cia-cia di Wabula, berada di bagian selatan Buton. Perahunya bernama *La Kambaibunga/Wa Kambaibunga,* yang masih dapat dilihat jejaknya hingga kini di Wabula. Cerita ini dipandang sebagai fase awal adanya perahu di Buton.

Cerita tersebut memiliki kemiripan dengan *culadha tape-tape* pada masyarakat Binongko. Hamid (2011:95) mencatat bahwa tradisi awal pembuatan perahu dan pelayaran bermula dari kisah La Patua, sosok yang digambarkan sangat sakti, sehingga masyarakat menyebutnya La Patua Sakti. Dia berlayar dari Mongol (Tiongkok) dan tiba di Pulau Binongko menggunakan sebuah perahu raksasa, dalam perjalalnya



PEMBUATAN PERAHU

keliling dunia. Sesaat sebelum tiba di Binongko, dia melihat cahaya dari khayangan di atas pulau Binongko. Karena cahaya itu sangat silau membuat perahunya tidak terkendali, sehingga perahu terdampar. Kemudian secara gaib perahunya berubah menjadi bukit batu, yang sekarang disebut Koncu Patua Sakti.

Cerita awal lain mengenai dua buah perahu, yakni *Wa Salamata* dan *Wa Salabose.* Kecepatan berlayar *Wa Salamata* sangat tinggi, sehingga tidak dapat dilihat oleh pandangan mata. Dikisahkan bahwa pada hari Jumat, perahu ini berlayar ke Ternate untuk shalat subuh dan dapat kembali ke Buton pada hari yang sama (Southon 1995:13).

Cerita di atas sulit diterima oleh akal sehat. Pasalnya, pada kondisi normal, pelayaran ke Ternate dilakukan dalam waktu lebih dari satu hari. Pada masa pelayaran tradisional, menggunakan tenaga angin, pelayaran ke sana dapat ditempuh sekitar 2-4 hari pada angin musim barat, juga sebaliknya dengan angin musim timur. Singkatnya, kisah tersebut hanya dapat dipahami dalam pandangan mistik, seperti halnya kepergian La Patua Sakti ke Ternate secara gaib dari Binongko (yang dijelaskan pada bab sebelumnya).

Sebelum tahun 1960-an, pemukiman penduduk Binongko berada di pegunungan. Pemerintah kemudian melakukan pemindahan lokasi pemukiman ke pesisir pantai. Selain karena faktor komunikasi, untuk memudahkan pemerintah menjangkau lingkungan sosial mereka, juga secara perlahan mengalihkan mereka dari "dunia lama" yang penuh gaib kepada "dunia baru" dengan harapan dapat mengakses kesempatan baru (Coppenger 2012). Tradisi maritim, dalam konteks ini, banyak membantu proses sosialisasi mereka dengan hal-hal baru di luar lingkungan kebudayaanya (Hamid 2011). Hal ini dapat dilihat pada perubahan dan perkembangan teknologi perahu dan pelayaran dari waktu ke waktu.



SABANGKA ASAROPE

Perkembangan Perahu

Pada pelayaran tradisional, layar memegang peran sangat penting dalam pelayaran. Tenaga penggerak perahu sepenuhnya bergantung pada kekuatan angin. Cepat dan lambat masa pelayaran ditentukan oleh kondisi angin ketika berlayar. Demikian pula daerah tujuan sangat dipengaruhi oleh arah angin yang berhembus pada musim tertentu. Berdasarkan pemikiran ini, deskripsi mengenai pembuatan perahu akan merujuk pada aspek ini, sebagai faktor dominan yang mempengaruhi teknik pelayaran, dari tradisional ke modern dan dari musiman ke tanpa musim.

Bangka *Kabangu*

Perahu yang digunakan masyarakat Binongko (Wakatobi) untuk berlayar dan berdagang disebut *bangka/bhangka* atau *wangka*. Ada juga yang menyebutnya dengan kata *boti* (serapan dari kata *boat*). Adrian Horridge (1981) sendiri menggunakan istilah *lambo*. Istilah terakhir, selama penelitian ini, hampir tidak dikenal oleh pelayar Wakatobi.

Jenis perahu ini ditandai bentuk layarnya, berdiri atau *kabangu*. Dalam model ini, ada dua tiang layar utama (*kokombu*) yang dipasang pada bagian tengah-depan dan tengah-belakang perahu. Posisinya berada di depan dan belakang atap perahu yang bentuknya persegitiga seperti piramida. Lebar layar pertama bagian tengah-depan sampai pada tiang layar kedua bagian belakang. Lebar layar belakang sampai ujung (*wana*) perahu. Penanda utama layar jenis ini adalah kayu/bambu yang dipasang melintang pada bagian 2/3 tiang layar utama, yang disebut *gapu*. Beban pengendalian layar, demikian pula saat dinaikkan dan diturunkan, sangat sulit dan berisiko. Butuh beberapa orang untuk melakukan tugas ini. Karena itu jumlah awaknya antara 5-10 orang. Pada saat angin sangat kencang, layar diturunkan salah satunya, bahkan jika tidak dapat dikendalikan, semua layar diturunkan.

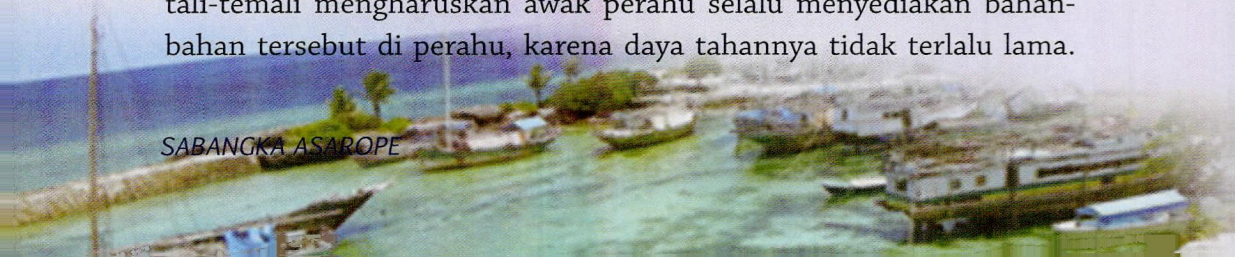


Selain dua layar utama, terdapat pula satu layar bantu di bagian depan (*rope*) perahu yang disebut *jip/jipu*. Fungsi layar ini sebagai pengendali gerak haluan perahu. Panjang/lebar layar melebihi bagian depan perahu. Untuk menyokong layar, di bagian bawah ujung layar terdapat sebuah kayu, yang disebut *gustali*. Pada saat angin kencang, layar ini biasanya tetap dipertahankan, meski tanpa dua layar utama. Layar *jipu* biasanya terakhir diturunkan ketika kondisi angin sangat kuat dan perahu sulit dikendalikan. Pada konsisi ini, perahu dibiarkan terapung ke mana pun. Usaha pengemudi memainkan kemudi agar menjaga haluan perahu sangat dipengaruhi kondisi gelombang dan arus laut.

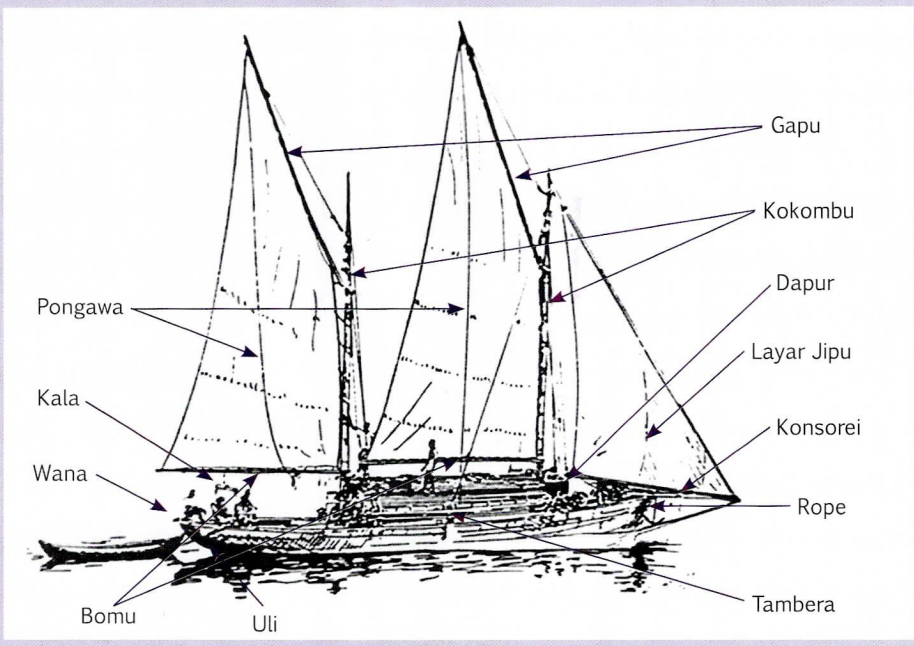
Kemudi (*uli*) berada di bawah bagian belakang (*wana*) perahu. Pada bagian atas kemudi, tepatnya di atas dek, terdapat tempat duduk bagi pengemudi. Pada bagian depan, dekat tiang layar utama terdapat dapur (tempat memasak). Posisi ini cukup sulit dan berisiko bagi *koki* saat memasak. Baru pada tahun 1990-an, posisi dapur dipindahkan ke belakang. Tonase *bangka kabangu* berkisar 10 sampai 40 ton.

Para pelayar mengakui bahwa berlayar dengan *kabangu* lebih sulit dibandingkan layar *nade*. Kesulitan ini, tidak hanya karena kondisi layar yang sulit dikendalikan, tetapi bahan-bahan layar dan tali-temali yang digunakan sangat sederhana. Layar (*pongawa*) dianyam dari kulit kayu. Sementara tali-temali layar terbuat dari rotan. Khusus tali jangkar dianyam dari sejenis tumbuhan akar panjang. Menjelang berlayar, para awak perahu ke hutan mencari bahan ini. Dalam prakteknya, dibutuhkan kerja sama untuk menggunakan tali ini. Jika sebagian tidak memegang tali dengan kuat, maka yang lain menjadi korban akibat gesekan tali yang keras, sehingga telapak tangan terkelupas/luka.

Memperhatikan kondisi di atas, maka kesatuan kata dan perbuatan antara awak perahu adalah kunci kerjasama. Kondisi bahan layar dan tali-temali mengharuskan awak perahu selalu menyediakan bahan-bahan tersebut di perahu, karena daya tahannya tidak terlalu lama.



Itulah sebabnya perahu kerap menyinggahi pulau-pulau yang dilewati ketika berlayar untuk mencari kebutuhan tersebut, juga mengambil air bersih.

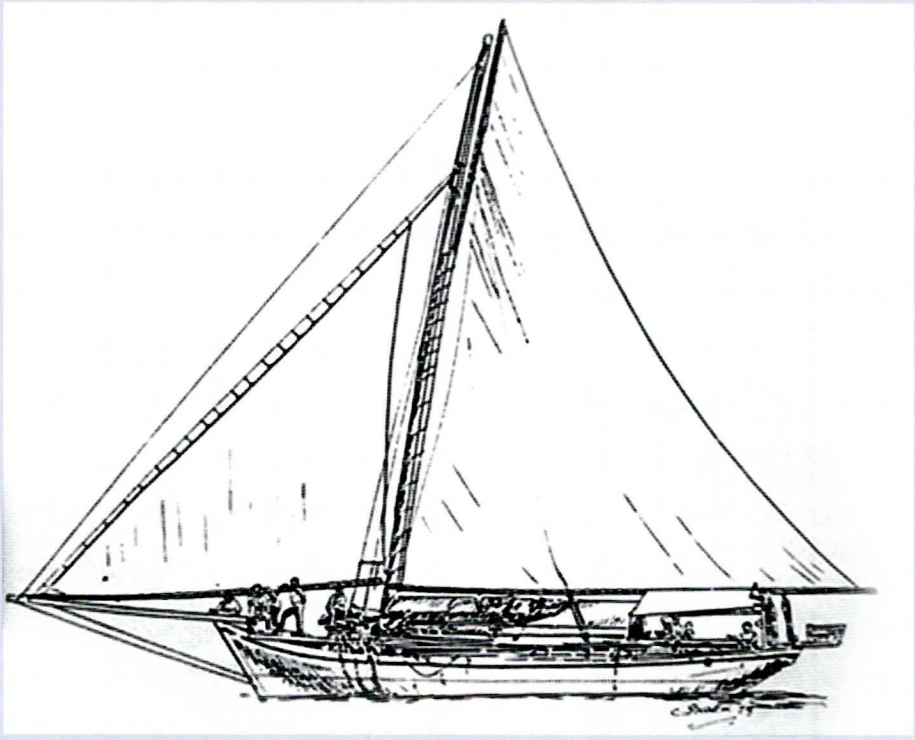


Perahu Layar *Kabangu*
Gambar dari Adrian Horridge (1981:66).
Penjelasan bagian-bagian perahu diolah dari hasil wawancara

Bangka *Nade*

Model layar utama merupakan aspek pembeda antara bangka *kabangu* dengan bangka *nade*. Pada model ini, tiang utama layar (*kokombu*) hanya satu di bagian agak depan. Bila pada layar *kabangu* bagian *gapu* lebih besar dan terlihat jelas, maka pada layar ini bentuk *gapu* sedikit merapat ke tiang utama, sehingga dari kejauhan tidak tampak. Keberadaan *gapu* hanya dapat dilihat dari jarak yang lebih dekat.

Bentuk layar *nade* lebih besar. Kayu/bambu layar utama bagian bawah tanpak lebih panjang, dibandingkan dengan layar *kabangu,* yakni melebihi panjang bagian belakang (*wana*) perahu. Bentuk atap perahu sama seperti jenis pertama, yakni berupa persegitiga. Dengan model layar seperti ini, awak perahu sedikit lebih mudah mengendalikan perahu. Namun demikian, jika kondisi angin sangat kencang, layar utama diturunkan dan menggunakan layar depan (*jipu*). Pada kondisi terakhir, layar *jipu* diturunkan, seperti juga pada bangka *kabangu.* Selain lebih mudah dikendalikan, berlayar dengan bangka *nade* lebih cepat, demikian kata pelayar Binongko.



Perahu Layar *Nade*
(*Sumber*: Horridge 1981: 67)



Perahu Layar Motor

Pada tahun 1960-an, perahu layar telah dilengkapi dengan mesin/ motor. Pada konteks ini. layar bukan lagi sumber satu-satunya tenaga pelayaran karena sudah dibantu dengan tenaga mesin. Kedua sumber tenaga, layar dan mesin, digunakan secara bersama. Karena itu perahu ini biasa disebut Perahu Layar Motor (PLM). Pada awalnya, perahu-perahu yang menggunakan mesin adalah milik non pribumi, khususnya orang Cina.

Pada tahun 1970-an, atas gagasan La Ode Manarfa (anggota DPRI RI asal daerah pemilihan Sulawesi Tenggara), motorisasi diterapkan pada perahu pribumi. Lebih lanjut, La Ode Manarfa mengorganisir perahu-perahu pribumi dalam satu wadah yang dipimpinnya, Pelayaran Rakyat (Pelra). Untuk mendukung usaha ini, pemerintah meluncurkan *pilot project* berupa pemberian kredit ringan (selama 5 tahun) kepada pemilik perahu yang ingin menggunakan mesin. Dalam proyek ini, pelayar Wakatobi dan Pasar Wajo menjadi prioritas. Penggunaan mesin baru berkembang tahun 1980-an, ketika pelayar dan pemilik perahu menyadari bahwa teknologi baru tidak merusak konstruksi perahu dan membuat pelayaran lebih mudah dikendalikan ketika angin tidak berhembus (Hamid 2011:273-276).

Pada tahap awal penggunaan mesin, desain belakang perahu (*wana bangka*) tidak berubah. Mesin dipasang pada bagian samping belakang, dengan melobangi satu papan perahu untuk menempatkan besi (as) baling-baling. Pada perkembangan berikutnya, bentuk belakang perahu sedikit dinaikkan, dari bentuk semula *panta kadera* (bentuk kursi), menjadi *panta bebe* (pantat bebek). Perubahan ini tidak berjalan linear (serentak) pada semua perahu. Sebagian pemilik perahu memutuskan tidak melakukan perubahan desain perahu ketika menggunakan mesin.

Desain atap perahu pada masa ini ada tiga. *Pertama,* atap segitiga-piramida, yang merupakan desain lama (*lihat gambar 3*). Bagian dalam atap menjadi tempat muatan dan kadang awak/penumpang jika



Perahu Layar Motor (bentuk atap segitiga-piramida) di Pelabuhan Wali

muatan tidak penuh. Pada model ini, awak perahu duduk dan tidur di samping atap sesuai posisi layar dan haluan perahu. Jika angin berhembus dari arah kiri, maka awak dan penumpang berada pada bagian kanan atap, demikian sebaliknya. Pada tiang utama (*kokombu*) terdapat anak tangga, yang terbuat dari tali dan potongan kayu (anak tangga) yang di tempat miring pada bagian samping kiri dan kanan depan perahu. Tangga ini berfungsi sebagai anjungan yang digunakan awak perahu untuk melihat arah haluan, keberadaan pulau, dan sebaran karang di laut.

Desain *kedua* berupa atap trapesium, yang merupakan bentuk perkembangan dari atap segitiga. Bagian dalam atap digunakan sebagai tempat muatan dan penumpang (jika muatan tidak penuh). Yang berbeda dari jenis pertama adalah posisi awak dan penumpang.



Perahu Layar Motor (bentuk atap trapesium) di Pelabuhan Haka

Pada atap jenis ini, bagian atas dapat ditempati penumpang. Kapasitas ruang muatan lebih besar. Atap tidak menutup seluruh bagian dek perahu. Tersisa sekitar 1/3 bagian dek kosong, sehingga sering digunakan sebagai tempat istirahat awak dan penumpang, juga menyimpan barang berukuran kecil. Baik pada jenis pertama maupun kedua, dapur terletak di bagian belakang, dan paling belakang adalah jamban (WC).

Desain *ketiga* adalah atap penuh dari tiang layar utama (*kokombu*) sampai paling belakang perahu. Pada bentuk ini, tidak ada ruang kosong di bagian belakang, seperti jenis pertama dan kedua. Bagian atap paling belakang dibuat lebih tinggi (semacam bertingkat) dari



Perahu Layar (bentuk atap penuh) di Pelabuhan Haka

bagian tengah/depan. Pada bentuk ini, awak dan penumpang dapat menempati bagian dalam atap atau pun di atas sesuai kondisi/ kebutuhan. Demikian pula dapur berada di dalam dan tertutup, kecuali jamban yang terbuka bagian atasnya. Posisi kemudi tetap di bagian belakang, seperti pada jenis pertama dan kedua.

Kapal Motor (KM)

Perkembangan terakhir perahu tidak lagi menggunakan layar. Kekuatan pelayaran sepenuhnya bertumpu pada mesin motor. Karena itu, dari segi penamaan, jenis ini tidak lagi menyertakan kata "kapal dan layar" di depan namanya, melainkan hanya menggunakan kata Kapal Motor (KM). Meskipun demikian, semua jenis perahu dan kapal ini masih dijumpai di Kepulauan Wakatobi. Ada dua jenis kapal yang umum dijumpai, sesuai fungsinya, yakni kapal penumpang dan kapal penangkap ikan.

1. Penumpang

Sebelum dikenalnya kapal motor, pengangkutan penumpang antar pulau dari Kepulauan Wakatobi dilayani oleh perahu layar, dengan jangka waktu pelayaran cukup lama karena bergantung pada tenaga angin. Tetapi, setelah adanya mesin, pelayaran tidak lagi bergantung pada tenaga angin. Masa pelayaran lebih cepat/singkat. Misalnya, pelayaran dari Binongko ke Wangi-wangi dahulu ditempuh dalam waktu satu hari/malam, bahkan lebih dari itu ketika angin tidak teratur dan gelombang laut tidak bersahabat. Sekarang, palayaran dapat ditempuh antara 4-5 jam, dengan sewa Rp.150.000/orang. Pelayaran dari Binongko ke Tomia, juga sebaliknya, sekarang dapat ditempuh sekitar 1 jam, dengan sewa Rp.50.000/orang.



KM *Irma Ilahai* (route Binongko – Baubau) di Pelabuhan Popalia

Pada model ini, penumpang dan barang ditempatkan dalam kapal. Pengaturan tempat penumpang lebih teratur. Dalam ruang kapal tersedia tempat tidur satu lantai. Ketika berlayar, para penumpang kadang duduk di atas atap atau ruang depan kapal. Sewa penumpang dari Binongkoe ke Bau-bau adalah Rp.170.000/orang. Pada armada yang lebih besar, seperti KM Mirama route Bau-Bau – Wangi-wangi

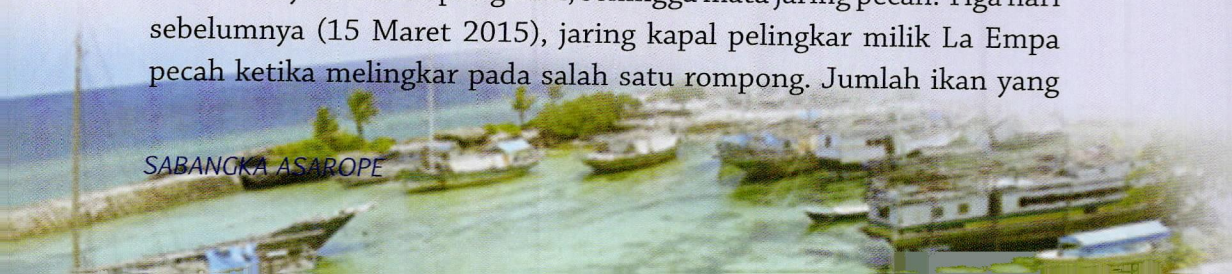
(pulang pergi), tersedia tempat penumpang tiga tingkat. Pada bagian tengah tersedia dua lantai/ruang tidur. Sewa penumpang Rp.150.000/ orang. Pada bagian atas, yang sejajar dengan ruang pengemudi, terdapat kamar khusus berupa kamar. Setiap kamar tersedia dua tempat tidur (ranjang) berjumlah dua lantai, sehingga total empat ranjang. Pada kamar ini ada tambahan sewa khusus untuk kamar yaitu Rp.70.000/orang. Sehingga penumpang yang menempati ruang ini dikenakan sewa Rp.220.000/orang.

2. Penangkap Ikan

Setelah kejayaan perahu layar berkurang, ada proses alih profesi dari para pelayar Binongko. Di antaranya menjadi nelayan, menggunakan kapal pelingkar. Disebut pelingkar karena teknik menangkapnya adalah melingkari rompong yang ada di sekitar Pulau Binongko, kemudian ikan yang telah terkepung dalam jaring diangkat ke atas kapal menggunakan tenaga mesin. Wilayah operasi kapal disesuaikan oleh kondisi angin. Pada angin musim barat, seperti sekarang, daerah operasi kapal di bagian timur. Sebaliknya, pada angin musim timur, kapal pelingkar beroperasi di bagian barat Pulau Binongko.

Menurut keterangan nelayan di pelabuhan Taipabu (18 Maret 2015), kapal pelingkar pertama kali digunakan tahun 1993 milik La Empa, bernama KM Mekar Buana. Kemudian menyusul kapal-kapal yang lain. Kini terdapat 7 kapal pelingkar, masing-masing milik La Empa (2 kapal), La Dini (2 kapal), Rudi (1 kapal), Surdin (1 kapal), dan La Dini K (1 kapal) (Data Kelurahan Taipabu 2015).

Ada tiga jenis ukuran mata jaring tangkap yaitu 6, 9, dan 12 inci. Daya tahan mata jaring sering tidak bisa menampung ikan karena terlalu banyak menampung ikan, sehingga mata jaring pecah. Tiga hari sebelumnya (15 Maret 2015), jaring kapal pelingkar milik La Empa pecah ketika melingkar pada salah satu rompong. Jumlah ikan yang



terkepung dalam jaring sangat banyak. Walhasil, hanya sedik ikan dapat dibawa pulang, khusus yang melekat pada mata jaring. Setelah diperbaiki selama dua hari, kapal pelingkar siap untuk beroperasi.



Kapal Pelingkar Ikan di Pelabuhan Taipabu
(*Sumber*: Dokumentasi Penelitian 2015)

Kapal-kapal pelingkar biasanya berangkat pada sore hari menuju kawasan rompong milik penduduk yang ada di sekitar pulau, dan kembali ke pelabuhan pada esok paginya. Tidak ada orang yang menjaga rompong. Pilihan melingkari rompong tertentu berdasarkan keadaan ikan. Biasanya pemilik rompong telah diberitahu sebelumnya, jika ada ikan di rompong, akan dilingkar oleh kapal. Kadang juga tidak ada pemberitahuan sebelumnya. Tetapi, awak kapal sudah mengetahui pemilik rompong. Kini, dengan adanya *handpohone*, pemilik kapal pelingkar meminta izin kepada pemilik rompong melalui telepon. Setelah mendapat izin baru awak kapal melalukan aksinya.

Dalam satu malam kapal dapat melingkar satu rompong. Jika kondisi ikan sedikit, setelah melingkar satu rompong, kapal dapat melingkar rompong lain. Menurut para nelayan, selama ini umumnya melingkar satu rompong semalam. Hasil tangkap dijual kepada kapal penampung yang sudah berlabuh di sekitar Binongko dan Tomia. Kapal-kapal itu berasal dari Kalimantan. Harga penjualan ikan berkisar antara Rp.3.000 sampai Rp.6.000 setiap kilogram.

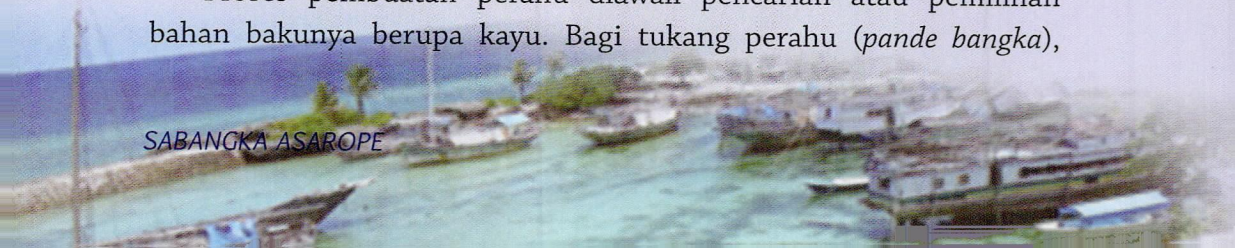
Proses Pembuatan

Pemilihan Bahan

Pembuatan perahu adalah awal dari kehidupannya. Masyarakat Buton memandang perahu sama seperti halnya manusia. Karena itu, kata La Isihaka (*Wawancara* 21 Maret 2015), pemilik perahu di Desa Jaya Makmur, 'kami "memelihara perahu", bukan memiliki perahu.' Sudut pandang ini menyiratkan kedudukan perahu, bukan sekadar alat transportasi yang digunakan mencari nafkah, melainkan satu "jiwa" yang harus dipelihara, seperti orang tua memelihara anaknya. Karena itu ada proses ritual awal (*pakande mbui*) dan akhir (*pakande salama*).

Jika proses pembuatannya memenuhi syarat, maka perahu dapat mencari nafkah dengan baik dan selalu mendapatkan keuntungan. Juga sebaliknya, jika proses pembuatan terdapat kekurangan, baik disengaja maupun tidak disengaja, maka akan berakibat fatal bagi perahu dan awaknya. Beberapa kondisi yang terjadi bila terdapat kekurangan, misalnya perahu sulit diturunkan dari galangannya ke laut, tenggelam sebelum berlayar, awak atau nakhodanya meninggal di atas perahu, serta kerap mengalami kerugian dan musibah ketika digunakan berlayar/berdagang.

Proses pembuatan perahu diawali pencarian atau pemilihan bahan bakunya berupa kayu. Bagi tukang perahu (*pande bangka*),



sebelum kayu ditebang, terlebih dahulu dilakukan pengamatan mendalam (secara membatin). Mereka meyakini bahwa setiap pohon ada penghuninya. Karena itu, sebelum ditebang perlu ada komunikasi terlebih dahulu, semacam minta izin menggunakan kayu. Selain itu, *pande* juga memperhatikan kondisi kayu dan ciri-cirinya, apakah memungkinkan atau tidak untuk digunakan.

Ciri-ciri kayu yang tidak boleh digunakan membuat perahu adalah: sekeliling batang pohon dililit oleh tanaman lain menyerupai tali besar, rimbun angker, dan pohon yang akarnya nampak duduk bersila (*paseba*) menghadap utara timur laut atau miring ke arah *sangia*[1]. Kayu dengan kondisi seperti itu diasosiasikan sebagai orang yang meninggal (Sofyani 2003:43). Karena itu, jika kayu tersebut digunakan maka perahunya akan meninggal atau mengalami nasib nahas.

Pantangan lain dalam pemilihan kayu antara lain tidak menggunakan kayu dari pohon yang mati sebelah, karena dianggap memiliki penyakit. Dengan kata lain, kayu ini sudah atau akan mudah lapuk jika digunakan untuk perahu. Tidak boleh menggunakan kayu yang berasal dari batang atau dahan yang saling menindih karena dianggap telah aus akibat gesekan saat angin bertiup. Pada saat angin bertiup, kayu tersebut mengeluarkan bunyi gesekan yang diasosiasikan sebagai orang yang menangis (Sofyani 2003:43).

Kayu yang berbuku harus dihindari, karena akan mudah lapuk saat basah. Menurut La Umara, kepala *pande bangka* di Desa Haka, jika menemukan kayu yang memiliki buku (*wusu*), maka dia akan menyesuaikan panjangnya dengan tepat pemasangan papan (*gadi-gadi*) atau jika kondisinya tidak dimungkinkan, maka kayu tersebut tidak boleh digunakan, karena tidak bisa bertahan lama. *Pande* harus memperhatikan secara seksama kondisi kayu jangan sampai terdapat

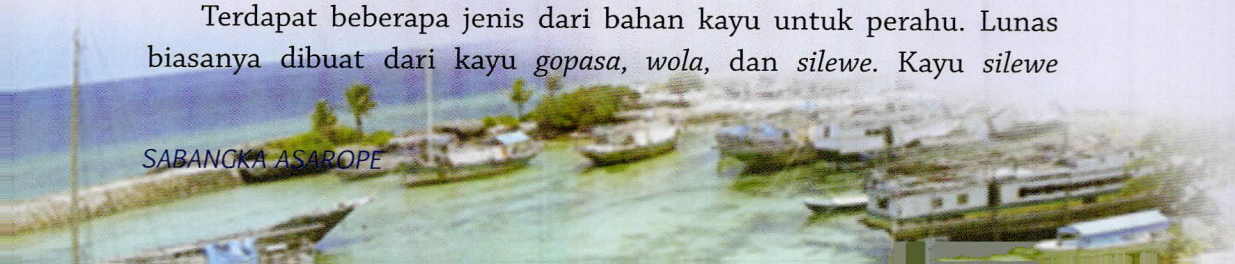
[1] Dalam kepercayaan masyarakat Buton, *sangia* adalah tempat-tempat yang dianggaap sakral/suci, baik di darat maupun di laut.

tanah di dalamnya. Pasalnya, jika ada tanah, maka itu pertanda kematian. Karena itu tidak boleh digunakan. Para *pande* senior, yang memiliki ketajaman mata bathin, biasanya dengan mudah mengetahui kayu yang memiliki tanah atau tidak didalamnya. Tetapi, kebanyakan *pande* sekarang tidak memiliki kemampuan tersebut. Adapun jika mereka menemukan tanah, maka papan itu tidak boleh digunakan (La Umara & La Ode Tajuddin, *Wawancara* 17 Maret 2015).

Sofyani (2003) mencatat bahwa seorang ahli kayu akan mengamati tanah tempat tumbuh kayu. Pohon yang tumbuh di daerah kering dan berbatu dianggap berkualitas. Sebaliknya, pohon yang tumbuh di daerah basah, walaupun kelihatan besar, dipandang kurang bermutu. Dalam konteks ini, masyarakat menghubungkan tempat tumbuh kayu dengan kualitas. Semakin keras proses hidup kayu, semakin baik juga kualitasnya. Setelah kayu tua dipilih, langkah berikutnya adalah menetapkan masa penebangan, dengan menggunakan tahun hijriah. Sebelum tanggal 17 kondisi kayu mengandung air dan tidak baik ditebang. Setelah tanggal 17, kayu dianggap sudah berisi dan tua. Inilah saat tepat untuk menebang pohon kayu.

Teknik pemilihan tersebut dapat dilakukan jika *pande* langsung yang mengambil kayu di hutan. Tetapi teknik itu sudah jarang dilakukan. Pasanya, para pemilik perahu dan *pande* memperoleh kayu dengan cara membeli. Walhasil, mereka tidak mengetahui riwayat kayu yang digunakan. Kendati demikian, *pande* yang berpengalaman punya teknik untuk mendapatkan kayu berkualitas, antara lain lewat tes bunyi. Kayu dari pucuk jika dipukul bunyinya kecil dan kurang nyaring, sebaliknya kayu dari pangkal bunyinya lebih nyaring. Selain itu, dapat juga dilihat dari guratan dan warna kayu. Semakin padat atau kecil guratan serta semakin pekat warna kambium, itu menandakan umur kayu sudah tua sehingga tampak padat, keras, dan kuat (Sofyani 2003:44-45).

Terdapat beberapa jenis dari bahan kayu untuk perahu. Lunas biasanya dibuat dari kayu *gopasa, wola,* dan *silewe.* Kayu *silewe*

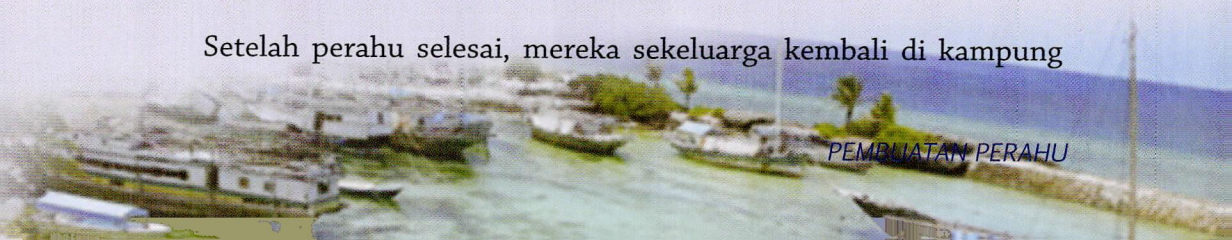


mengandung getah sehingga tiram tidak dapat menempel di lunas perahu. Kayu *gopasa* dan *wola* digunakan untuk tiang lambung (*tubo*) dan tiang anjung (*kancurui*). Papan untuk lantai perahu umumnya dari kayu *gopasa,* sedangkan tulang rangka (*gadhi-gadhi*) dari kayu kamboja (*jampaka*) dan *dongkala*. Tiang layar utama (*kokombu*) dari kayu *gopasa,* kayu bayam, kayu besi, dan jati. Tiang siku lambung dari kayu bayam dan kayu nangka (*ndanga*) (Sofyani 2003: 44).

Pembuatan perahu, dilihat dari segi bahan dan tempat pembuatannya, dibagi atas dua. *Pertama,* pembuatan di kampung sendiri. Bahan baku yang digunakan diambil dari daerah sekitar kampung. Ada pula bahan yang didatangkan dari luar daerah, seperti Lasalimu dan Ereke di Pulau Buton serta pulau-pulau di Maluku. *Kedua,* pembuatan di luar kampung. Bahan baku diambil dari daerah setempat. Pada kondisi ini, *pande bangka* didatangkan dari daerah asal. Selama berbulan-bulan *pande* dan timnya berada di tempat pembuatan perahu. Selain itu, calon pemilik perahu menggunakan *pande* yang ada di lokasi pembuatan perahu.

Terkait yang kedua, Bila Anaobi menjelaskan bahwa perahu mereka dibuat di Kulisusu, Buton Utara. Pada saat itu dia belum sekolah. Bersama keluarganya (ayah dan ibu), dia tinggal di sana selama empat tahun (1965-1969). Mereka membuat rumah, yang terbuat dari kayu *tongke*. Di sana terdapat semacam kerukunan orang Binongko. Mereka tinggal di kawasan pantai itu seperti sebuah kampung Binongko. Di sana mereka membuat kebun. Daerahnya subur dan lahan terbuka luas (banyak tanah) milik warga setempat. Para pendatang diberikan kesempatan untuk mengolah tanah tersebut selama berada di sana. Ubi kayu dan jagung adalah makanan pokoknya. Bahan baku perahu diambil dari daerah sekitarnya. Kayu diambil dari gunung kemudian dimuat dengan perahu melintasi sungai-sungai di Kulisusu. Jenis kayu yang digunakana terutama *peropa* dan *kahu mohute* (*kama*). Kayu ini sangat kuat dan sesuai untuk kondisi air laut.

Setelah perahu selesai, mereka sekeluarga kembali di kampung



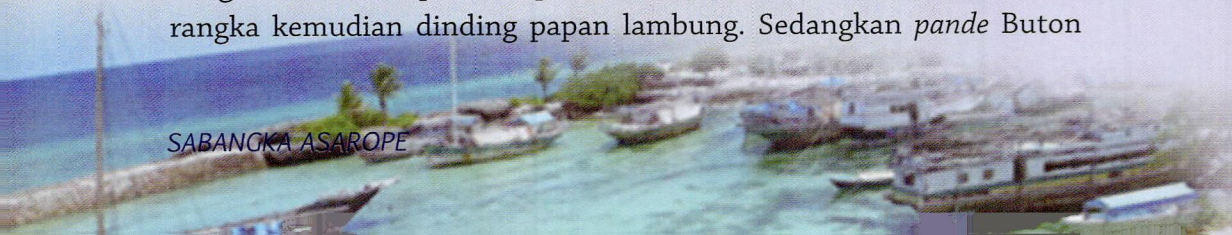
PEMBUATAN PERAHU

Wakarumende Binongko. Kemudian Bila Anaobi mulai masuk sekolah (SD). Banyak orang dari Binongko tinggal di sana, terutama di kampung Ngapaete, untuk membuat perahu. Kondisi tempat ini cukup bagus. Kadang *meti* (air surut) berlangsung sampai tiga hari lamanya. Perahu diturunkan pada saat air pasang (naik).

Teknik dan Tahapan

Proses pembuatan perahu dimulai dari pemasangan lunas (*tena*) kemudian merancang kemiringan *tanggara i rope* (bagian depan) dan *tanggara i wana* (bagian belakang). Menurut Bila Anaobi (*Wawancara* 16 Maret 2015), awalnya *tanggara* depan berdiri tegak atau hampir lurus. Kemudian, setelah para pelayar melihat bentuk perahu Bugis (Sulawesi Selatan), posisinya miring dan tajam ke depan, mereka melakukan perubahan bentuk kemiringan *rope*. Perubahan ini sangat rasional. Jika *rope* tegak lurus, maka saat bermain ombak, air laut menyembur ke dek perahu. Hal ini menjadi masalah, karena dahulu dapur ditempatkan di bagian *rope* dekat tiang *kokombu.* Selanjutnya, posisi *rope* dibuat miring depan, sehingga air laut tidak menyembur ke atas melaikan ke samping kiri dan kanan. Juga posisi *wana,* dahulu dibuat agak tegak lurus seperti *rope,* sehingga perahu kurang lincah bermain di atas gelombang dan kemudi (*uli*) kadang tidak berfungsi baik. Model ini disebut *panta kadera* (menyerupai bentuk kursi). Kemudian berubah sedikit miring ke belakang atau juga disebut model *panta bebek* (menyerupai pantat bebek).

Sofyani (2003) mencatat urutan pemasangan kayu perahu Buton dimulai dari menyambung lunas, melubangi lunas, menyambung kerangka (*tanggara, gadhi-gadhi dan lima-lima, buea-buea, lepe-lepe, kabewei, senta*), memasang dinding, lantai, atap, dan kelengkapan perahu: tiang layar dan tiang anjung (*kansorei*). Urutan ini berbeda dengan teknik Eropa. Ahli perahu Eropa memulai dari pemasangan rangka kemudian dinding papan lambung. Sedangkan *pande* Buton



memulai dengan pemasangan dinding kemudian rangka perahu.

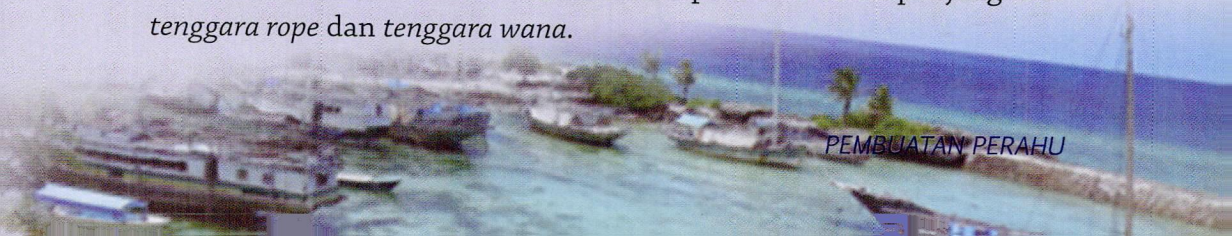
Perbedaan urutan tersebut disebabkan oleh pandangan filosofisnya. Bagi orang Buton, perahu ibarat manusia (*lihat tabel 1*). Manusia berawal dari air setitik (*sperma*). Dinding lambung yang bentuknya agak bulat laksana rahim yang menampung sperma. Jika dinding lambung tidak dibuat lebih dahulu, sperma akan tumpah ke tempat lain. Proses ini dimaknai sebagai tindak seksual yang tidak menghendaki pembuahan dalam rahim, dengan kata lain tindakan itu dilakukan sekadar penyaluran kebutuhan biologis untuk kesenangan.

Tabel 3. Metafora Perahu dan Manusia

PERAHU	MANUSIA
Puse bangka / *lamba puse*	Pusar
Lambung	Rahim
Tiang siku depan/*tanggara rope*	Kepala
Lunas	Badan
Tiang siku belakang/*tanggara wana*	Kaki
Gadhi-gadhi dan lima-lima	Tulang rusuk

Sumber: diolah dari Sofyani (2003:56) dan hasil wawancara

Southon (1995) mencatat bahwa perahu dimetaforkan sebagai rumah. Jika rumah terdiri dari tiga bagian, yakni *boba* (depan), *tonga* (tengah), dan *tambi* (belakang), maka perahu pun demikian yakni *tanggara rope, tena* (lunas), dan *tanggara wana*. Ruang *boba* lebih besar dari *tambi,* demikian pula *rope* lebih besar dari *wana*. Kemudian, *tonga* lebih besar dari *boba* dan *tambi,* demikian pula *lunas* lebih panjang dari *tenggara rope* dan *tenggara wana*.



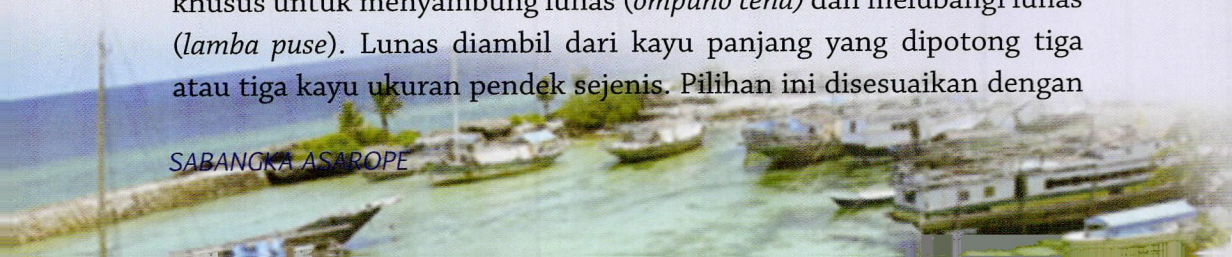
PEMBUATAN PERAHU

La Ode Tarahaya, pemilik KLM Kota Intan di Kelurahan Wali, mengatakan bahwa perahunya dari dulu belum berubah, khususnya bagian lunas. Panjang lunas depan 2,10 meter, kemudian lunas tengah 4,5 meter, dan lunas belakang 2 meter. Dari sisi desain, misalnya atap, telah berubah dari sebelumnya berbentuk segitiga-piramida pada bagian tengah, kini atapnya persegi panjang dan tertutup penuh dari tiang utama (*kokombu*) sampai belakang (*wana*). Hal ini dilakukan untuk mempertahankan "keaslian atau kemurnian" perahu warisan keluarganya, yang menurutnya tidak boleh dijual pada kondisi apa pun, karena dianggap sebagai bagian dari anggota keluarga yang harus dijaga setiap saat oleh keluarganya (*Wawancara* 21 Maret 2015).

Lunas sendiri terdiri dari tiga sambungan yakni *ompu bangka i rope* (depan), *ompu bangsa i tonga* (tengah), dan *ompu bangka i wana* (belakang). Pembagian ini seperti rumah, terdiri dari ruang depan, tengah, dan belakang. Pembagian ini juga diumpamakan pembagian peran antara laki-laki dan perempuan serta anak mereka. Laki-laki sebagai pemimpin keluarga (*nakhoda*) dimetaforkan sebagai *rope,* sedangkan perempuan sebagai pengendali keluarga (*jurumudi*) diumpamakan *wana*. Dalam konteks ini, laki-laki pergi mencari nafkah, sedangkan perempuan menerima dan mengelola nafkah. Karena itu rumah dianggap sebagai perempuan dan perahu adalah laki-laki. Sementara, lunas sendiri pada perahu atau *tonga* pada rumah merupakan tempat/hasil pertemuan antara laki-laki dan perempuan yang diumpamakan bayi manusia atau muatan perahu (Southon 1995:93-99).

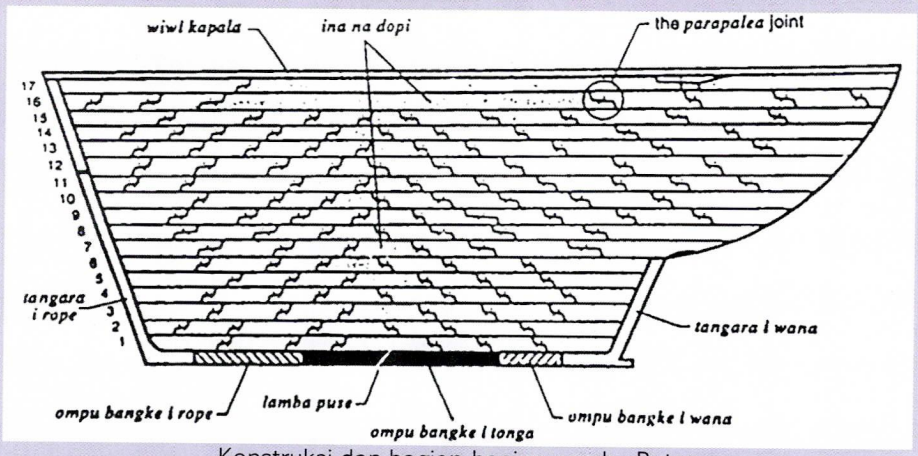
Ompuno Tena dan Lamba Puse

Pemasangan lunas, sebagai awal dari kehidupan perahu, memiliki makna penting bagi pelayar Buton. Karena itu, diadakan ritual khusus untuk menyambung lunas (*ompuno tena)* dan melubangi lunas (*lamba puse*). Lunas diambil dari kayu panjang yang dipotong tiga atau tiga kayu ukuran pendek sejenis. Pilihan ini disesuaikan dengan



ketersediaan kayu. masing-masing kayu.

Ada teknik penentuan panjang lunas perahu. *Pertama,* perhitungan menggunakan tali. Calon pemilik berdiri tegak dan meletakkan ujung tali pada pusar lalu dililitkan pada pinggang dari kiri ke kanan. Setiap lilitan berakhir di pusar sebelah kiri. Jumlah lilitan disesuaikan dengan panjang lunas yang diinginkan. *Kedua,* perhitungan dengan tapak kaki. Calon pemilik menginjakkan kaki pada batang lunas, lalu melangkah secara teratur ke depan. Ujung jari kaki kanan ke ujung belakang kaki kiri. Semua perhitungan tersebut berakhir dengan angka ganjil, karena diharapkan rezeki perahu itu kelak yang akan menggenapkannya (Sofyani 2003:47-48; Bila Anaobi & La Ode Masuddin, *Wawancara* 16 Maret 2015).



Konstruksi dan bagian-bagian perahu Buton

(*Sumber*: Southon 1995:108)

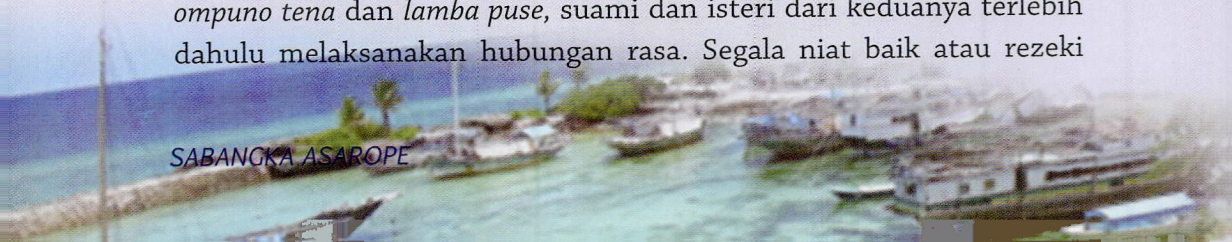
Penyambungan lunas dipercaya sebagai penyatuan rasa antara suami dan isteri. Kegiatan ini dilakukan oleh *pande bangka* dalam suatu ritual yang disebut *ompuno tena*. Ritual ini dilakukan pada pagi hari seiring terbitnya matahari. Pilihan waktu ini dipercaya akan memudahkan rezekinya, seperti halnya matahari pagi yang memberikan cahaya (rezeki) kepada kehidupan makhluk di bumi.

Setiap persambungan potongan kayu yang dipertemukan diletakkan: (1) kain putih, (2) satu bungkus kecil kapas berisi: tujuh putir beras putih, tujuh butir kacang hijau, dan sekarat emas. Pertemuan keduanya dianggap sebagai simbol pertemuan sperma dan sel telur. Diakhiri dengan membaca doa selamat, kemudian makan bersama. Makanan dan minuman dihidangkan pada tiga bagian lunas yang sudah disambung. Anak-anak diprioritaskan menyantap hidangan, sebagai simbol harapan dimudahkan memperoleh rezeki. Setelah *haroa,* lunas dipindahkan ke tiang galangan, dilanjutkan dengan tahapan pengerjakan berikutnya (Sofyani 2003:49-50; La Ode Tajuddin, Bila Anaobi & La Ode Masuddin *Wawancara* 16 & 17 Maret 2015).

Ritual akhir sebelum perahu diluncurkan ke laut adalah pelubangan lunas atau *lamba puse.* Waktu pelaksanannya sama seperti pada kegiatan *ompu tena,* yakni pada pagi hari seiring terbitnya matahari. Ritual dipimpin oleh *pande bangka,* yang mengenakan kurudung dari kain putih, dalam suasana hikmat. Proses ini juga diupamakan pertemuan rasa antara suami dan isteri. *Tena bangka* dilubangi dengan mata bor. Kotoran (ampas) dari hasil pengeboran diambil lalu disimpan dalam botol yang diisi dengan air, kemudian disimpan dengan baik oleh calon pemilik perahu dan kelak digunakan oleh nakhoda dalam pelayaran.

Ada tiga versi tentang waktu pelaksanaan *lamba puse. Pertama,* dilakukan pada saat bersamaan dengan penyambungan lunas. *Kedua,* dilakukan pada tahap akhir pengerjaan perahu, yakni sebelum diluncurkan ke laut. *Ketiga,* setelah perahu menghasilkan. Maksudnya, pemilik perahu memiliki kesanggupan secara ekonomis untuk melakukan *haroa* untuk pelubangan lunas (La Ode Masuddin *Wawancara* 30 Maret 2015; Sofyani 2003).

Pada kedua ritual *tena* ini terdapat dua pihak utama yakni calon pemilik perahu dan *pande bangka.* Pada malam hari sebelum dilakukan *ompuno tena* dan *lamba puse,* suami dan isteri dari keduanya terlebih dahulu melaksanakan hubungan rasa. Segala niat baik atau rezeki



perahu kelak dipertemukan pada malam hari, kemudian pada pagi harinya dilanjutkan pada obyek ritual lunas. Proses penyatuan rasa macam ini juga dilakukan oleh pemilik perahu dan nakhoda ketika perahu sudah beroperasi, yakni sebelum berlayar. Hubungan yang berakhir sempurna (kepuasan) diyakini terwujud dalam usaha pelayaran. Begitu pula sebaliknya (La Gani dan La Rabu Mbaru, *Wawancara* 18 Maret 2015).

Air Suci

Air suci perahu (*weeno bangka*) diperoleh dari proses pelubangan lunas perahu atau *lambapuse*. Kegiatan ini dilakukan oleh *pande bangka,* dengan menggunakan mata bor dengan posisi berdiri tegak, dari atas sampai tembus ke bagian bawah lunas. Ampas atau kotoran hasil bos diambil lalu dimasukkan ke dalam botol dan dicampur dengan air. Air dan sisa bor disimpan dalam botol yang tertutup. Kemudian disimpan dengan baik oleh pemilik perahu. Air ini sangat penting artinya bagi perahu, pemilik, *pande bangka*, dan awak perahu. Minimal ada tiga fungsi air suci perahu.

Fungsi *pertama* sebagai pengikat hubungan antara pemilik dan *pande bangka* (suami dan isteri), yang oleh Sofyani (2003) disebut sebagai kontrak sosial. Kontrak yang dimaksud berupa ikatan batin agar selalu terjaga kebersamaan (*sabangka/posabangka*) dalam mencapai tujuan (*asarope*).

Fungsi *kedua,* sebagai pembersih perahu pada saat sebelum dan setelah berlayar serta bongkar muat, perahu menangis, dan pasca konflik antarawak atau nakhoda (bila terjadi). Setiap sebelum melakukan usaha diawali dengan penyucian diri. Ini mengingatkan kembali pada metafor perahu di kalangan pelayar Buton sebagai manusia agar selalu suci (niat baik) dalam beraktifitas. Suci dalam arti kejujuran dalam bekerja. Nakhoda harus jujur pada sawi dan pemilik perahu, demikian pula sebaliknya. Sikap jujur dan saling

pengertian menjadi kunci sukses usaha. Karena itulah, jika terjadi kesalahpahaman, setelah dicari jalan keluar, perahu harus disucikan kembali, sebelum berlayar.

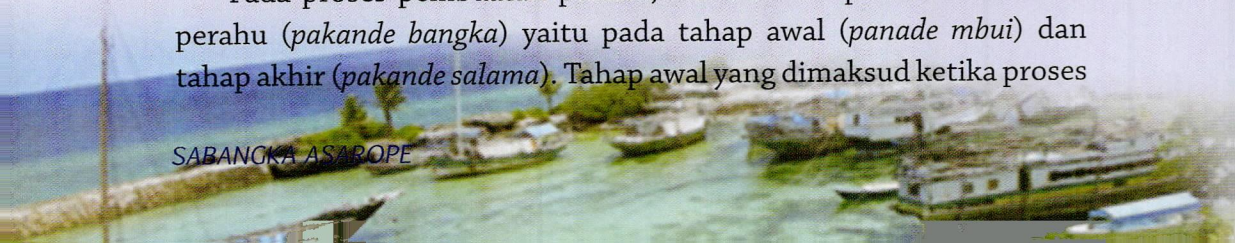
Fungsi *terakhir* sebagai "obat" bagi pemilik (dan juga *pande bangka*) di rumah. Jika anggota keluarga sakit di rumah, baik dari pemilik maupun nakhoda serta awaknya, dapat diberikan air suci ini, dengan harapan atas kuasa Tuhan dapat disembuhkan dari sakitnya. Fungsi ini juga berlaku bagi awak di perahu. Jika ada di antara mereka yang sakit, maka diberikan (diminum atau dibasuhkan pada wajahnya) kepada yang bersangkutan, semoga atas izin Tuhan, agar disembuhkan dari sakitnya.

Ritual memandikan perahu dengan air suci dapat dilakukan oleh pemilik perahu (*ompuno bangka*) atau nakhoda (*anakoda*). Jika perahu berada di kampung (tempat asal), maka yang melakukan adalah pemilik perahu. selanjutnya, jika perahu sedang berada di luar kampung atau berlayar, maka nakhoda sebagai representasi dari pemilik perahu yang melakukan pensucian perahu.

Penyucian perahu sangat penting bagi setiap usaha di kalangan pelayar Buton. Dengan kondisi suci, perahu diharapkan akan selamat dalam pelayaran dan mendatangkan keuntungan (rezeki) bagi semua pihak (pemilik dan awak perahu). Jika awak perahu tidak bisa lagi menjaga kesucian perahu, maka yang bersangkutan diminta atau meminta mengundurkan diri dari kegiatan bersama di perahu. Hal ini terutama menyangkut sikap, yakni kejujuran setiap awak termasuk nakhoda dalam usaha bersama. Sikap tidak jujur menjadi sebab bubarnya pertemanan (*posabangka*).

Pakande

Pada proses pembuatan perahu, ada dua kali pemberian makan perahu (*pakande bangka*) yaitu pada tahap awal (*panade mbui*) dan tahap akhir (*pakande salama*). Tahap awal yang dimaksud ketika proses



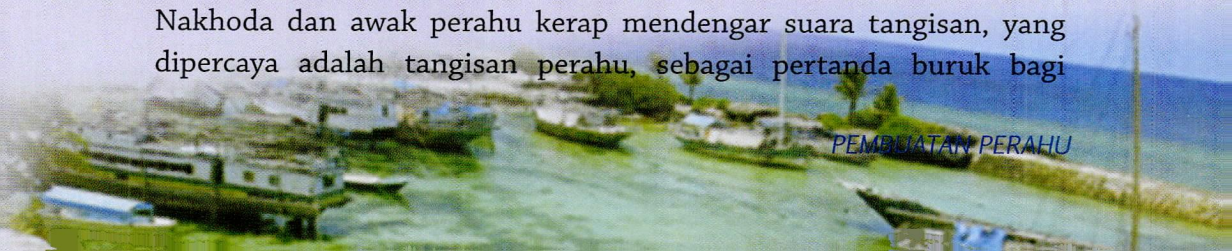
pemasangan lunas, sedangkan tahap akhir adalah sebelum perahu diluncurkan ke laut. Pada ritual terakhir ini antara lain dilakukan pelubahan lunas (*lamba puse*) bagi pemilik perahu yang sudah siap melaksanakan.

Ada dua pemimpin dalam setiap ritual *pakande bangka,* yakni imam dan pande. Keduanya memiliki tugas untuk mendoakan perahu di tempat yang berbeda. *Imam* memimpin *haroa* di rumah, sedangkan *petua pande* (kepala tukang) di atas perahu. Acara ini, khususnya *pakande salama,* dirayakan secara meriah karena dihadiri oleh banyak orang, tidak hanya masyarakat dari kampung itu, tetapi juga dari kampung tetangga. Tak ketinggalan anggota keluarga yang jauh dan sempat juga datang. Ritual ini lebih merupakan syukuran atas selesainya pembuatan perahu.

Kehadiran warga dalam jumlah banyak, selain dalam rangka memeriahkan acara, juga yang paling penting adalah membantu proses menurunkan perahu ke laut. Melalui satu komando, dengan hitungan *"satu .. dua ... tiga ..."* perahu ditarik ke laut secara bersama-sama oleh warga yang hadir. Pada beberapa ritual, kadang komando puncak penurunan perahu menggunakan bunyi tembakan pistol ke udara. Setelah perahu berada di laut, perahu tersebut diuji coba berlayar di peraiaran laut sekitar kampung, seperti parade armada baru yang siap berlayar.

Pakande juga dilakukan di luar proses pembuatan perahu. Ritual ini sering dikaitkan dengana syukuran, misalnya setelah kembali dari berlayar dan mendapatkan untung. *Pakande* juga dilakukan sebelum berlayar. Kegiatan ini tidak hanya menjadi ritual pada *bangka,* tetapi juga kapal motor yang digunakan oleh pelaut Binongko seperti pada Kapal Pelingkar Ikan (*lihat gambar 9*).

Pakande bertujuan untuk memberikan makan pada perahu. Bagi masyarakat Binongko, perahu ibarat manusia yang butuh makan. Nakhoda dan awak perahu kerap mendengar suara tangisan, yang dipercaya adalah tangisan perahu, sebagai pertanda buruk bagi



keselamatan perahu dan awaknya. Biasanya, beberapa hari sebelum musibah terjadi, nakhoda dan awak sudah mendengar perahunya menangis. Menyikapi hal itu, mereka segera melaksanakan ritual *pakande*. Ibarat seorang manusia, perahu sudah lapar dan butuh makan. Jika tidak diberi makan, maka dia dapat memakan perahu dan awaknya, artinya mengalami kecelakaan. Ritual ini disebut sebagai *cucurungi* (doa selamat) yakni semacam tolak bala agar perahu dan awaknya selamat dalam pelayaran (Bila Anaobi & La Rabu Mbaru *Wawancara* 16 Maret 2015).



Jejak *pakande* pada kapal pelingkar ikan di Kelurahan Taipabu
(*Sumber*: Dokumentasi Penelitian 2015)

Pemilikan

La Isihaka

Perahu yang dimilikinya, bernama KLM Sinar Jaya (18 GT), menggunakan dua buah mesin masing-masing berkekuatan 24 PK. Dari riwayat pemilikan, dia termasuk pemilik ketiga, setelah sebelumnya dimiliki La Tonu dan La Saali, semuanya orang Binongko. Usia perahu diperkirakan 100 tahun, dibuat sejak masa Belanda. Konstruksinya masih model lama. Karena usianya yang sulah lama itu maka secara rutin papan yang sudah lapuk diganti. Karena banyak papan yang lapuk dan penyesuaian untuk menggunakan mesin motor, pada tahun 2007 perahu ini direnovasi di pelabuhan Wali sehingga sampai kini masih dapat beroperasi.



KLM Sinar Jaya saat direnofasi di Pelabuhan Wali tahun 2007
(*Sumber*: Hamid 2011:299)

Setelah La Isihaka memasuki usia 75 tahun, perahunya dibawa oleh anaknya, Saharuddin sebagai nakhoda. Meskipun demikian, karena keterbatas orang yang ingin menjadi sawi, maka dia tetap ikut dalam pelayaran, dengan posisi kelasi perahu. Ini adalah konsekuensi "kalau kita memelihara perahu", kata La Isihaka ketika diwawancarai di rumahnya.



KLM Sinar Jaya di Pelabuhan Jaya Makmur
(*Sumber*: Dokumentasi Penelitian)

La Umara

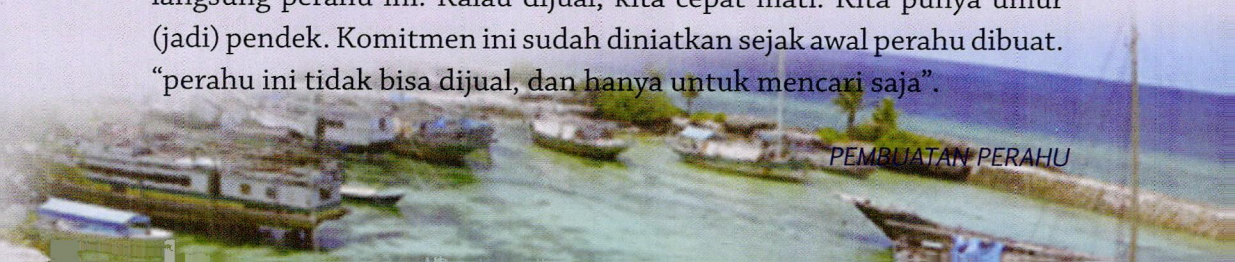
Perahu milik anaknya dibeli dari La Nuru, orang Buton yang berasal dari Seram Barat, di Namlea Ilat (Pulau Buru) tahun 2010. Harga belinya sangat murah, yakni Rp. 7.000.000. Saat dibeli, ayahnya (La Umara) masih berada di Kupang, Nusa Tenggara Timur. Dia diberitahu oleh anaknya bahwa papan yang rusak hanya 7 lembar yang perlu diganti. Maka ayahnya pun ke Sanahuni. Bahan dan perlengkapan

pertukangan dibeli/bawa dari Kota Bau-Bau dan Kota Ambon. Setelah diperiksa kondisi perahu, ternyata banyak papan yang sudah lapuk. Artinya harus diganti dengan papan baru. Setelah selesai perbaikan terhitung 280 lembar papan yang diganti.

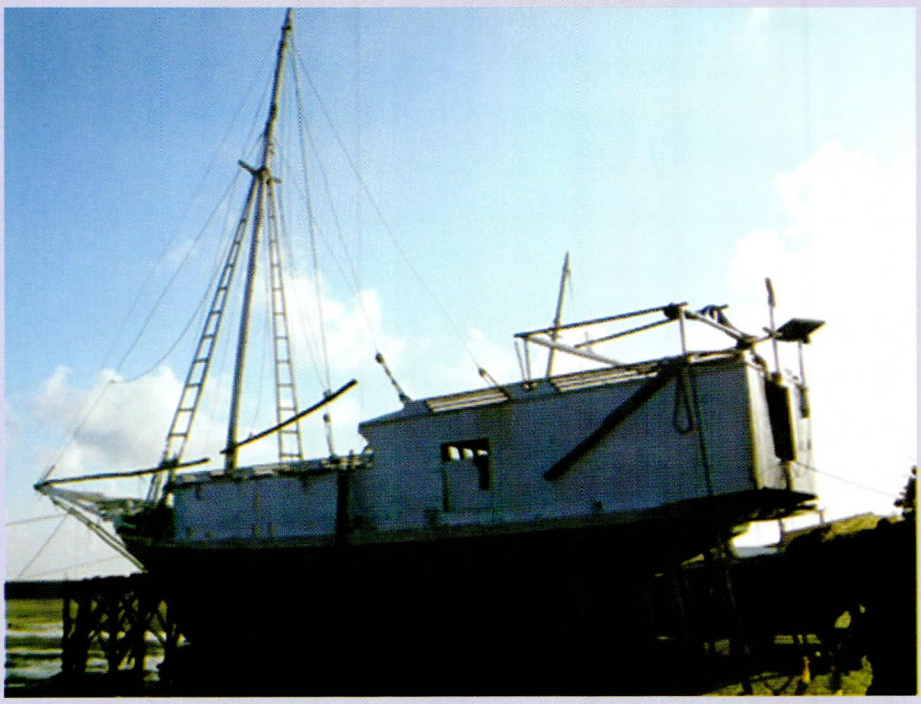
Kayu/papan perahu dibeli di Sanahuni (sekarang masuk Kabupaten Seram Bagian Barat, Maluku), dengan harga Rp.45.000/ lembar. Panjang papan 1,5 meter. Dengan demikian biaya bahan seluruhnya 280 lembar x 45.000 = 12.600.000.- Jadi, diperlukan dana Rp.19.600.000,- untuk memiliki perahu yang siap pakai. Biaya tersebut belum termasuk angkos perbaikan. Beruntung, La Umara sendiri yang mengerjakan perbaikan perahu ini. Karena sendiri, maka dibutuhkan waktu selama delapan bulan lamanya. Jika perbaikan tersebut menggunakan tenaga lain, maka akan menghabiskan biaya Rp. 18.200.000, dengan perhitungan kerja sebesar Rp.65.000 tiap lembar papan. Dengan demikian, setelah perahu ini selesai dan siap pakai, denga tonase 50 ton, menghabiskan biaya sebesar Rp. 37.800.000.

La Ode Tarahaya

Perahu milik La Ode Tarahaya bernama Kota Intan (16 GT), diwariskan dari mertuanya. Dibuat (*tandae*) di Sampolawa, Buton. Usianya diperkirakan sudah seratus tahun. Karena sudah tua dan anaknya kurang memperhatikan (*cilikie*) perahu ini, maka sang mertua menyerahkan kepadanya: "Tara, kamu ambil saja itu perahu. Kalau di Rukuwa perahu itu akan mati". Sementara, perahu ini tidak bisa dijual. Itu perjanjian dari *ompu* (leluhur). Bahwa dalam kondisi apa pun, meski tidak punya uang, perahu ini tidak boleh dijual. "Lebih baik hancur (*rukamo*) daripada harus dijual", kata isteri La Ode Tarahaya (bernama Wa Ode Mariamu), yang merupakan pewaris langsung perahu ini. Kalau dijual, kita cepat mati. Kita punya umur (jadi) pendek. Komitmen ini sudah diniatkan sejak awal perahu dibuat. "perahu ini tidak bisa dijual, dan hanya untuk mencari saja".



PEMBUATAN PERAHU



KLM Kota Intan di Pelabuhan Wali
(*Sumber*: Dokumentasi Penelitian 2015)

Menurut riwayatnya, perahu ini dibuatkan oleh *pande bangka* di Sampolawa. Sejak lunas diletakkan sudah diniatkan bahwa perahu ini hanya untuk dipakai, tidak boleh dijual, hanya untuk mencari nafkah bagi keluarga. Lunas perahu pun, yang jumlahnya tiga potong,[2] tidak pernah diganti sampai sekarang, walaupun sudah dilakukan renovasi berkali-kali. Dalam hal ini, model awal tetap dipertahankan, sebagai upaya menjaga "keaslian" perahu dari bentuk awalnya.

Perahu ini pernah tenggelam di sekitar Selat Lewoleba (Flores), tepatnya Pulau Sagu Desa Boleng, sekitar tahun 1990-an, karena

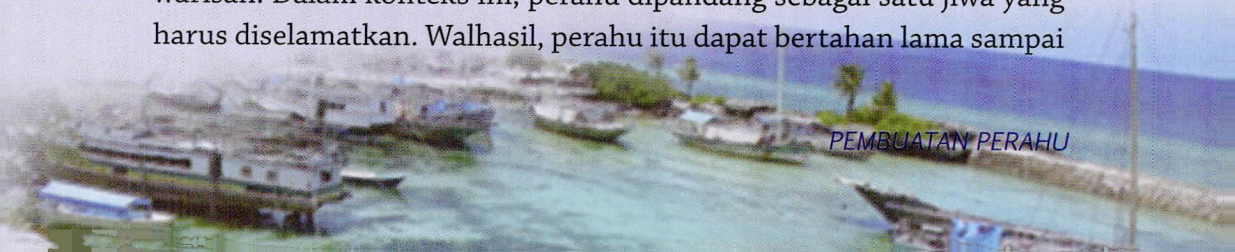
[2] Sebagian lunas perahu sekarang dibuat dari satu buah kayu panjang. Ciri perahu model lama ialah lunasnya yang berjumlah tiga buah/potong kayu.

berlabuh di tempat arus, sehingga kemudian menghantam karang. Selama satu bulan lebih perahu berada di dasar laut, yang dalamnya sembilan *depa* (satu *depa* diperkirakan 1,5 meter; jadi kedalaman laut sekitar 13,5 meter). Tiang layar utama utama (*kokombu*) patah akibat arus bawah laut yang kuat. Pada saat itu, perahunya sedang memuat kayu bayam. Atas bantuan dua tenaga penyelam di sana, yang kerja di mutiara menggunakan kompresor, perahu dapat dinaikkan, dengan cara pengapungan. Maksudnya, terlebih dahulu dibuat rakit/ pelampung dari drum lebih sepuluh buah. Lalu, para penyelam mengeluarkan kayu dan diangkat ke atas rakit.

La Ode Tarahaya mencoba menaikkan perahu ke atas, dengan menggunakan katrol, tetapi tidak berhasil, bahkan talinya putus. Menurutnya, penghuni laut (*imbu*) tidak memberikan izin. Pada esok harinya, katrol dibuat kembali. Sebelum diangkat, pada malam harinya (Kamis malam), salah seorang awak La Ode Hajaraa memberikan sesajian ke laut, yang bahannya sudah disiapkan dari kampung (air suci perahu). Setelah sesajian di buang ke laut, tiba-tiba tampak di dasar laut warna putih, kemudian menghilang. Mereka meyakini itu sebagai *imbu*.

Pada esok harinya (Jumat), perahu kembali dicoba diangkat dan berhasil dengan mudah. Pada hari itu, kondisi laut tenang sepanjang hari. Padahal sebelumnya, setiap dua jam datang arus laut yang kuat, sehingga proses evakuasi muatan (kayu sebanyak 30 kubik) sangat sulit. Dibutuhkan waktu sekitar dua puluh hari. Selama proses itu, seluruh awak tinggal di rumah seorang warga di Desa Boleng. Setelah diapungkan, perahu dibawa (tonda) dengan motor ke Lewoleba. Di sana perahu diperbaiki dan akhirnya dilayarkan kembali Wali di Binongko.

Upaya yang dilakukan oleh La Ode Tarahaya tak lepas dari pesan pemilik awal perahu untuk dijaga pada kondisi apa pun, sebagai perahu warisan. Dalam konteks ini, perahu dipandang sebagai satu jiwa yang harus diselamatkan. Walhasil, perahu itu dapat bertahan lama sampai



sekarang. Kini, perahu sedang diperbaiki di Pelabuhan Wali untuk selanjutnya digunakan untuk mencari nafkah bagi keluarga.

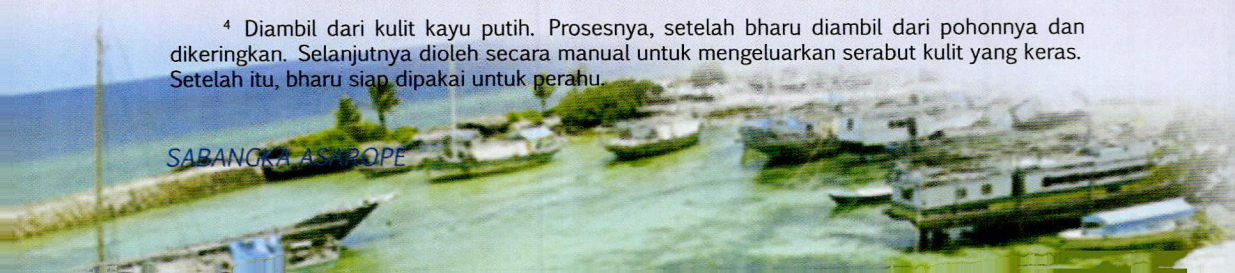
Pemeliharaan

Saya sudah lahir waktu Jepang. Tetapi masih kecil. Belum banyak tahu. Kita dulu tinggal di gunung. Kemudian baru turun di Wakarumende. Sejak kecil saya berlayar, waktu itu menjadi koki. Sampai sekarang saya terus berlayar. Kalau saudara-saudara saya yang lain berkebun atau kerja lain, saya hanya berlayar karena sudah ***pelihara perahu.***
(La Isihaka, *Wawancara* 17 Maret 2015).

Selama pelayaran, tugas memelihara perahu antara lain menjadi tugas koki. Kegiatan *ta'beri bangka* (menyiram perahu) dilakukan setiap saat sesuai dengan kondisi perahu. Pada siang hari terutama kala terik matahari, perahu perlu disiram, kecuali pada saat hujan. Demikian pula saat perahu berlabuh, koki harus memastikan kondisi perahu tidak terlalu panas akibat terik matahari.[3] Hal itu menyebabkan celah antara papan perahu terbuka lebar. Bila tidak segera ditutupi dengan *bharu*,[4] maka celah itu menjadi jalan masuknya air saat perahu berlayar. Bila, menurut hasil amatan selama bekerja di perahu, seorang koki memiliki kinerja yang baik maka yang bersangkutan sering diajak oleh pemilik perahu untuk menjadi kokinya. La Isihaka, yang sejak kecil sudah menjadi koki, mengungkapkan bahwa "kalau kita *mincuru* di bangka, orang senang sama kita. Sehingga, pada saat kita masih bermain di pasir [pantai], sudah ada orang yang datang memanggil kita jadi koki di perahunya".

[3] Penulis menyaksikan proses pemeliharaan ini oleh seorang anak laki-laki, sekitar umur belasan tahun, di Pelabuhan Popalia. Dia menyiram perahu, dari depan sampai belakang, samping kiri dan kanan perahu, dengan menggunakan sebuah timba. Mengambil air laut, lalu disiram keseluruh badan perahu yang sedang berlabuh.

[4] Diambil dari kulit kayu putih. Prosesnya, setelah bharu diambil dari pohonnya dan dikeringkan. Selanjutnya dioleh secara manual untuk mengeluarkan serabut kulit yang keras. Setelah itu, bharu siap dipakai untuk perahu.





Seorang *koki* sedang menyiram perahu di Pelabuhan Popalia

Tugas pemeliharaan perahu merupakan tanggungjawab semua awak perahu, termasuk nakhoda. Saat berlayar misalnya, nakhoda harus memastikan haluan kapal berada pada alur pelayaran yang aman. Untuk itu, dia akan menugaskan seorang awak atau dirinya sendiri untuk naik di atas *kokombu* (tiang layar utama) untuk memperhatikan sebaran karang di bawah laut atau potongan-potongan kayu (sampah) yang bisa menjadi penghalang bagi perahu untuk melintas. Tak peduli kondisi gelombang yang kuat, seorang awak harus selalu cermat untuk memastikan jalur pelayaran aman dilintasi perahu. Sebab, kecelakaan perahu di tengah laut menjadi tanggungjawab sepenuhnya yang membawa perahu (nakhoda dan awak). Bila terjadi kecelakaan akibat kelalaian maka mereka harus membayar ganti rugi perahu sesuai dengan perjanjian awal dengan pemilik perahu sebelum berlayar, yang disaksikan oleh tokoh adat dan masyarakat di kampung.

Kondisi papan perahu, setelah digunakan beberapa tahun lamanya, menjadi lapuk. Karena itu perlu diganti. Tempat penggantiannya disesuaikan dengan kondisinya. Jika sudah tidak bagus, maka harus segera diganti, meskipun di negeri sebarang (di luar kampung). Tetapi, jika masih memungkinkan bertahan, maka perbaikan dilakukan di

kampung saat perahu kembali dari pelayarannya. Jika kerusakannya tidak terlalu berat, maka yang melakukan perbaikan adalah awak atau pemilik perahu. Tetapi jika perbaikannya banyak, maka pemilik perahu (jika dia sendiri tidak bisa melakukan) akan mencarikan *pande bangka* di kampung atau kampung tetangga untuk memperbaiki perahu. Tentunya, *pande* yang dicari adalah orang yang dipercaya dan hasil kerjanya baik.

> "Kalau kita kerja baik, orang lihat hasilnya bagus, tanpa mencari pun orang akan mencari kita untuk kerjakan perahunya. Saya sudah lama jadi *pande,* yakni sejak punya anak satu. Mulai usia 20-an tahun saya sudah jadi *kapala pande* (kepala tukang) (La Umara *Wawancara* 17 Maret 2015).

Pada masa istirahat berlayar, khususnya waktu antara musim timur dan barat, seperti saat penelitian ini dilalukan, perahu-perahu ditambatkan di pelabuhan. Awak perahu mulai membersihkan perahu. Diantaranya mengelupas lumut-lumut yang menempel pada dinding perahu. Jika celah antara perahu tampak terbuka, maka dimasukkan *bharu* untuk menutupinya. Selain itu, bila warna cat perahu sudah luntur/kabur, maka dilakukan pengecetan kembali, baik dengan warna yang sama atau menggantinya dengan warna lain.

Musim antara (timur dan barat) adalah waktu istirahat bagi para pelayar, dan masa mulai kerja bagi *pande bangka.* Pada kunjungan lapangan di Pelabuhan Mole-Haka, dijumpai kegiatan perbaikan perahu. Kepala Tukang, La Umara, yang ditemui di tempat kerjanya mengatakan bahwa dia sedang mengerjakan dua perahu. Satu perahu dikerjakan sendiri. Satu perahu lainnya, dia oleh anak dan anggota keluarga lainnya. Sementara, satu buah perahu lain, yang dikerjakan oleh tukang yang lain, dahulu adalah anak buahnya. Tetapi karena memiliki keuletan dalam bekerja dan hasilnya baik, dia bisa mandiri. Meski demikian, dia tetap mendapat kontrol dari La Umara. Karena itu, perahu yang dikerjaan berdampingan dengan perahu yang dikerjakan oleh La Umara. Begitulah proses pewarisan keterampilan *pande bangka* di sini.



Setelah kegiatan pemeliharan/perbaikan perahu, sebelum digunakan, dilakukan ritual (*haroa*) untuk memberikan makan perahu (*pakande bangka*). Lazimnya kegiatan *pakande,* yang memimpin ritual ini adalah imam (di rumah) dan kepala tukang (di perahu). Ritual ini dihadiri oleh pemilik perahu, *pande*, tokoh adat, dan warga lainnya. Tidak ketinggalan calon nakhoda atau awak perahu yang akan melayarakan perahu itu. Pilihan kepada siapa perahu diberikan





Bahan (papan) perahu



Kepala Tukang sedang mengamati awak buahnya

Pemeliharaan perahu di Pelabuhan Haka
(*Sumber*: Dokumentasi Penelitian 2015)

berlayar ditentukan oleh pemilik perahu. Biasanya kesempatan pertama diberikan kepada tim awak sebelumnya. Jika mereka atau sebagian dari mereka tidak ingin lagi berlayar, maka direkrut awak baru/lain. Dalam ritual ini dibicarakan segala ketentuan mengenai perahu, termasuk pula sanksi bagi awak bila terjadi kecelakaan perahu selama digunakan.

Kunci keselamatan perahu di laut adalah ketelitian (*ciliki*) seluruh awak dan nakhoda selama berlayar. Kerja sama antara mereka sangat menentukan masa depan perahu dan kehidupan mereka di perahu. Tidak hanya itu, keselamatan perahu juga sangat ditentukan oleh perilaku isteri di rumah. Seperti dijelaskan sebelumnya, bahwa perahu diumpamakan sebagai manusia. Perahu sendiri dianggap sebagai laki, dan rumah adalah perempuan. Pertalian batin antara suami dan isteri secara simbolik dilakukan pada ritual penyambungan dan pelubangan lunas perahu. Dengan demikian, dalam keyakinan para pelayar, apa pun yang dilakukan oleh isteri di rumah akan berpengaruh pada keselamatan perahu (suami).

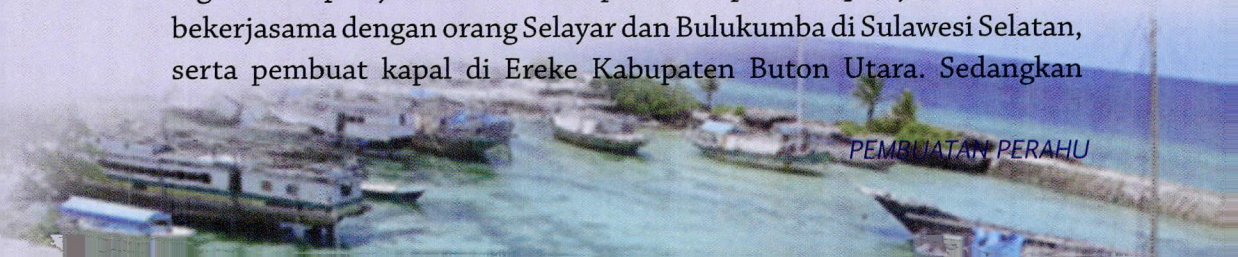
Berdasarkan pada pemikiran tersebut, maka selama suami berlayar, seorang isteri harus berperilaku baik, antara lain mengindari beberapa berilaku seperti: (1) menerima tamu laki-laki yang bukan keluarganya, (2) menyusui anak di depan rumah, (3) menumpahkan air cucian pada malam hari, (4) membiarkan rambutnya terurai setelah bangun tidur, dan (5) tempat tutup makanan (*tutusaji*) di atas meja terbuka. Dua pantangan pertama terkait timbulnya godaan dari laki-laki lain yang bisa merubah sikap isteri untuk berpindah ke lain hati (selain suaminya). Tiga pantangan terakhir dapat berakibat terjadinya kecelakaan perahu di laut (La Gani & La Rabu Mbaru *Wawancara* 18 Maret 2015). Singkatnya, kesatuan tindakan antara isteri di rumah dan suami di perahu merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi keselamatan bersama (keluarga).



Mengatasi Kelangkaan Bahan Baku Produksi Perahu

Dalam kurun waktu sepuluh tahun terakhir, pelayar di Desa Tira mengalami masalah besar berkenaan dengan pengadaan perahu. Laode Rahimu mengatakan bahwa terkadang pembuatan perahu bisa berlangsung sampai lima tahun karena susah mencari kayu papan untuk dinding perahu. Menurutnya, ketika berlaku Undang-Undang No.41 tentang Kehutanan para pembuat perahu semakin susah medapatkan kayu. Bahkan kayu di hutan milik mereka sendiri susah untuk diambil. Ketika saya mengkonfirmasi kepada salah seorang tukang pembuat perahu La Irami, ia mengatakan bahwa orang dikampungnya takut dengan petugas karena jelas sekali dalam Undang-undang itu khusunya pada pasal 50 ayat (3) huruf h menyatakan bahwa "setiap orang dilarang mengangkut, menguasai, atau memiliki hasil hutan yang tidak dilengkapi bersama-sama dengan Surat Keterangan Sahnya Hasil Hutan." Jika ketentuan ini dilanggar maka diancam dengan sanksi pidana berupa pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp. 10.000.000.000, 00 (Sepuluh Milyar Rupiah). (Pasal 78 ayat (7) UU No.41 tahun 1999. Ini yang menjadi ketakutan bagi pemilik kayu yang selama ini menyuplai bahan baku untuk perahu. Terlebih lagi menurutnya, sangat sulit mencari bahan kayu yang berkualitas seperti kayu jati dan kayu *bitti* yang sangat kuat daya tahannya ketika menjadi perahu. Jenis kayu jati dan kayu *bitti* bisa bertahan sampai tiga puluh bahkan empat puluh tahun perahunya. Oleh karena dalam kurun waktu sepuluh tahun terakhir, kapal-kapal yang bisa dimiliki hanya bodi-bodi kecil ukuran 2 GT yang hanya bisa digunakan untuk menangkap ikan hiu dan ikan tuna bukan untuk pelayaran seperti masa sebelumnya.

Untuk mengatasi kesulitan dalam mendapatkan perahu baru, pelayar Desa Tira mengembangkan kerjasama dengan pulau-pulau sekitar yang membuat perahu atau menjual perahu bekas yang pernah digunakan pelayar lain. Untuk pembuat perahu, pelayar Desa Tira bekerjasama dengan orang Selayar dan Bulukumba di Sulawesi Selatan, serta pembuat kapal di Ereke Kabupaten Buton Utara. Sedangkan



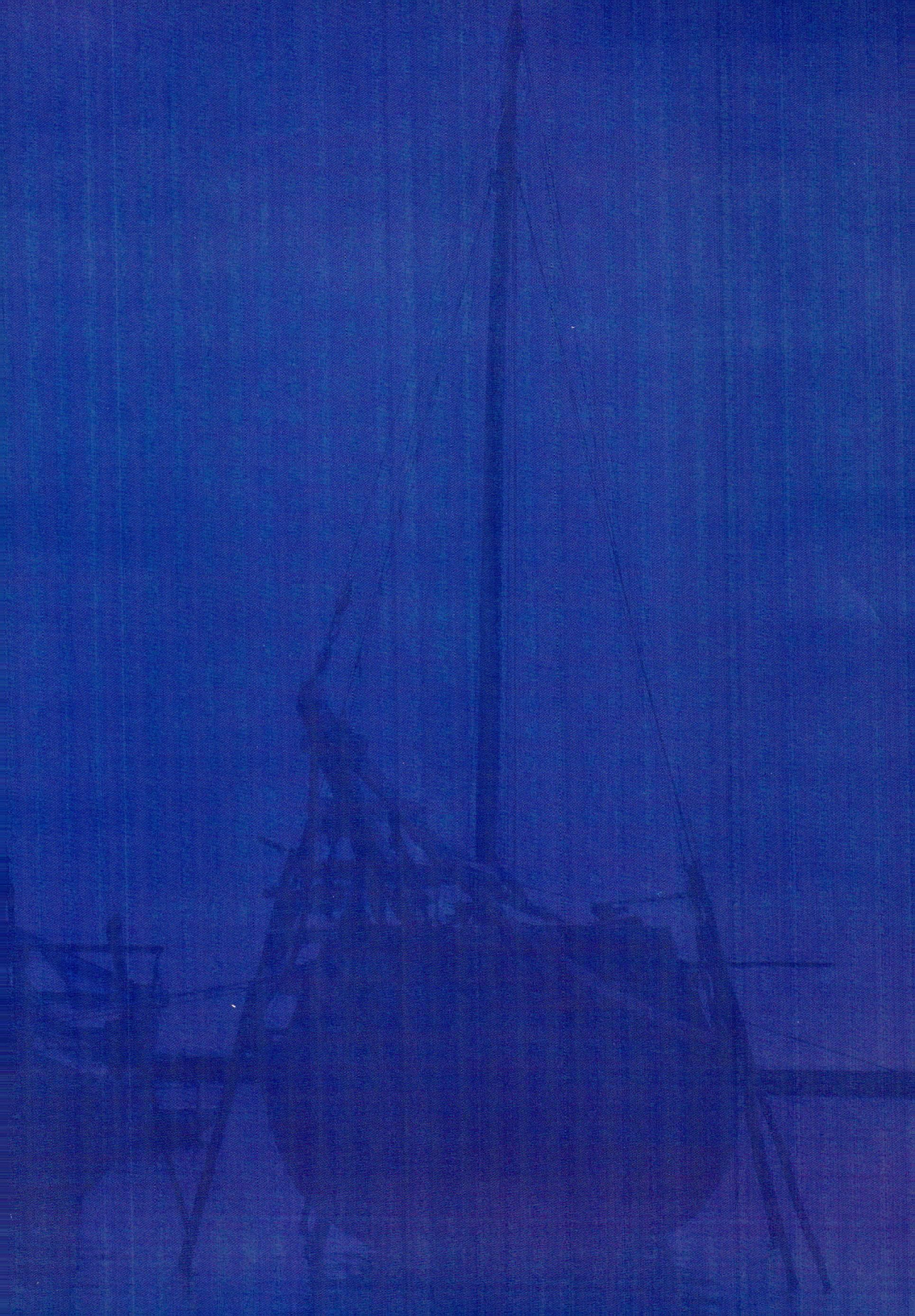
PEMBUATAN PERAHU

untuk mendapatkan perahu bekas, mereka selalu membeli perahu bekas dari orang Pulau Siompu dan Pulau Batuatas di Kabupaten Buton Selatan serta orang Pulau Talaga di Kabupaten Buton Tengah. Menurut Laode Rahimu, hanya dengan cara membeli perahu bekas yang bisa dilakukan sekarang karena untuk membuat perahu baru bahan baku semakin terbatas.



BAB 4

Aktifitas Pelayaran



Berlayar bagi kelompok masyarakat yang bukan pelaut adalah hal yang mengerikan, penuh resiko, dengan level ketidaktentuan (*uncertainty*) yang tinggi. Tentu saja, mereka yang mengembangkan budaya maritim melihat dunia pelayaran tidaklah semengerikan ituBagi pelayar Tira dan Binongko, aktifitas pelayaran tidak hanya dimaknai sebagai satu kegiatan paa sistem mata pencaharian, tetapi sebagai bagian utama dari kebudayaan mereka. Pelayaran juga dipandang sebagai bagian dari proses difusi kebudayaan, multikulturalisme, dan memahami kebudayaan kelompok lain.

Walaun pun pelayar Tira dan Binong tinggal di wilayah yang terpencil secara geografis tetapi mereka memiliki wawasan yang luas sebagai impilkasi relasi dengan kelompok lain (wilayah) yang mereka singgahi dalam proses pelayaran. Wawasan kebaharian ini merupakan rangkaian nusantara yang mengembangkan kesatuan bangsa sebagai negara martim. Mengenai proses pengembangan wawasan kebudayaan maritim tersebut akan kami uraikan pada aktifitas pelayaran berikut.

Pelabuhan

Tempat berlabuhnya perahu di Binongko hampir dijumpai pada setiap daerah (desa/kelurahan), namun sebagian sudah tidak lagi digunakan sebagai pangkalan perahu layar motor. Dari hasil pengamatan selama penelitian ini, ada lima pelabuhan yang masih digunakan, yang ditandai adanya perahu di sana. Lima pelabuhan yang dimaksud adalah Kelurahan Wali, Desa Jaya Makmur, Kelurahan Taipabu, Kelurahan Popalia, dan Desa Haka. Sedangkan di Desa Tira belum ada pelabuhan, sehingga para pelayar hanya melabuhkan perahu di sekitaran desa. Berikut deskripsi kondisi fisik dan jumlah perahu yang berlabuh setiap pelabuhan.



di sini. La Rabu Mbaru menggambarkan bahwa jarak antara perahu sangat dekat. Antara satu dinding perahu dengan dinding perahu lain berdempetan. Karena itu awak perahu dapat berpindah dari satu perahu ke perahu lain tanpa turun ke laut atau naik perahu kecil (*koli-koli*). Situasi ini dimanfaatkan anak-anak mengenal dunia perahu. Itulah sebabnya, sejak kecil mereka sudah berlayar sebagai koki atau hanya ikut orang tuanya.



Tampak bagian kanan *dari darat ke laut*



Tampak bagian kiri *dari darat ke laut*
Kawasan (dalam) Pelabuhan Wali
(*Sumber*: Dokumentasi Penelitian 2015)

Proses pengenalan dunia pelayaran terjadi di sini. Anak-anak langsung mendengar berbagai cerita, terutama keberhasilan, awak perahu dalam satu masa pelayaran. Cerita itu menarik perhatian mereka. Tak heran banyak dari mereka yang masih usia sekolah lebih memilih berlayar. Meski demikian, tidak semua anak memilih jalan itu. Misalnya La Rabu Mbaru, setelah beberapa kali berlayar dengan orang tuanya, dia memutuskan kembali ke sekolah, mengikuti jejak kakaknya, Pak Rasidin, yang kini menjadi kepala sekolah pada salah satu SD di Kecamatan Togo Binongko. Dia menjadi guru SD tahun 1984, dengan gaji pertama Rp.18.000/bulan.

Kejayaan perahu sangat menggiurkan semua kalangan. Menurut La Rabu Mbaru, para pelayar dahulu kembali membawa uang banyak dan membeli emas. Beberapa pemilik perahu dan pelayar dari Wali, seperti Haji Tahir, Haji Mustafa, Haji Sumaila, Haji Nuru, Haji Damir, dan Haji Abdul Wahid serta lainnya, pergi menunaikan ibadah haji menggunakan perahu layar. Dari Thailand naik unta sampai di Mekkah. Demikian pula sebaliknya. Masa perjalanan pergi dan pulang hampir satu tahun lamanya.

Dalam konteks ini, kejayaan pelayaran menjadi salah satu sebab ketertinggalan dalam pendidikan formal. Sebab, meskipun secara ekonomi mereka memiliki kesanggupan, tetapi anak-anak lebih memilih berlayar daripada bersekolah. Namun demikian, seiring perubahan waktu, cerita kejayaan itu perlahan pudar. Kini anak-anak lebih memilih bersekolah daripada berlayar. Di antara anak-anak yang bersekolah kebanyakan orang tuanya adalah pelayar. Adalah menarik ketika penulis menemui siswa-siswa SD Negeri 2 Wali, khususnya kelas IV. Dari 14 siswa, hanya satu orang yang bercita-cita menjadi pelaut, yakni Indah. Kebanyakan dari mereka ingin menjadi guru (8 anak), kemudian tentara (2 anak) dan lainnya polisi dan dokter serta satu anak lagi tidak menyebutkan cita-citanya.



AKTIFITAS PELAYARAN



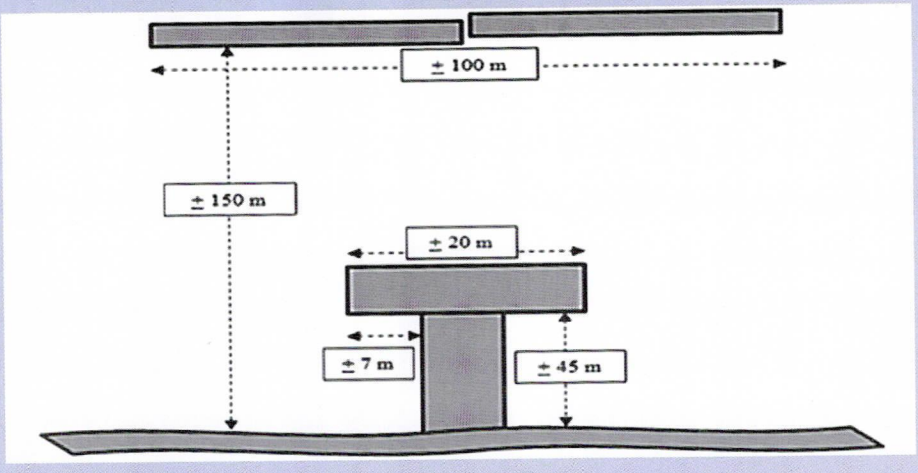
Siswa SD Negeri 2 Wali Kelas IV
(*Sumber*: Dokumentasi Penelitian 2015)

Hasil pengamatan di pelabuhan Wali, sekarang tinggal lima buah *bangka* milik La Ode Kamulia (2 buah), La Ode Tarahaya (1 buah), La Kota (1 buah), dan La Ode Raisi (1 buah). Yang lebih banyak adalah kapal motor yakni 18 buah milik La Kasimu dan La Ishaka (5 buah), La Ode Hajara (2 buah), dan lainnya masing-masing satu buah: Udin M, Wa Ode Majuli, La Imi, La Ode Muhammad Rum, La Ode Ali Jahidin, La Ode Tegar, La Sadi, La Ode Mariu, Sudin K, dan La Mane (*Data Kelurahan Wali;* La Ode Abdurahman *Wawancara* 19 Maret 2015).

Jaya Makmur (dan Lagongga)

Pelabuhan ini, dari segi desain, berbeda dengan pelabuhan Wali berbentuk benteng yang hampir semuanya tertutup. Bentuknya

menyerupai huruf T, tetapi tidak tersambung, dengan panjang bagian depan (kepala) sekitar 100 meter. Pada bagian dasar dekat pantai, berupa huruf T utuh, panjang sekitar 50 meter dan lebar sekitar 20 meter. Huruf T kecil bagian dalam tampak seperti tempat sandarnya perahu saat masuk di pelabuhan. Hasil pengamatan menunjukkan ada dua buah *bangka* layar motor di sana, yakni milik La Isihaka dan La Ninu. Satu kapal motor layar, di samping kedua *bangka* tersebut. Kemudian sebuah kapal motor sedang diperbaiki, pada bagian atasnya ditutup daun kelapa kering.



Gambar 4 Sketsa Pelabuhan Jaya Makmur
(*Sumber*: Digambar oleh Abd. Rahman Hamid 2015)

Berbeda dengan Wali yang penuh dengan karang, kawasan pelabuhan ini penuh dengan pasir putih-keabuan, sehingga menjadi tempat yang sangat baik bagi anak-anak untuk bermain dan berenang sambil bermain pasir. Pada bagian depan pelabuhan terdapat rumah singgah bagi penumpang dan awak perahu/kapal yang baru tiba. Di darat tumbuh banyak pohon kelapa sepanjang pantai. Para pengunjung dapat memandang laut yang indah sembari menikmati kepala mudah yang baru dipetik dari pohonnya. Suatu kawasan yang indah bagi

mereka yang ingin memanjakan dirinya. Sayangnya, terlihat sampah berserakan, sehingga sedikit merusak pemandangan pantai.

Setelah pelabuhan ini, terdapat sebuah pelabuhan lain di Desa Lagongga. Disainnya hampir sama dengan Jaya Makmur, hanya lapisan terluar yakni kepala huruf "T" berupa tiga benteng pemecah ombak terpisah dalam satu deretan. Benteng bagian tengah sedikit keluar/depan, sehingga tampak tidak sejajar dengan dua benteng di sampingnya. Pada bibir pantai terdapat satu bentang seperti huruf "I" yang menjorok ke laut sekitar 50 meter. Jarak antara kepala huruf "T" dengan benteng huruf "I" sekitar 150 meter. Dibandingkan dua pelabuhan sebelumnya, pelabuhan ini tampak sepi. Tidak terdapat *bangka,* kecuali hanya beberapa kapal kecil dan koli-koli dalam kawasan pelabuhan. Tampaknya, pelabuhan ini digunakan oleh kapal-kapal yang menurunkan penumpang dan muatan sebelum melanjutkan pelayaran ke pelabuhan berikutnya.

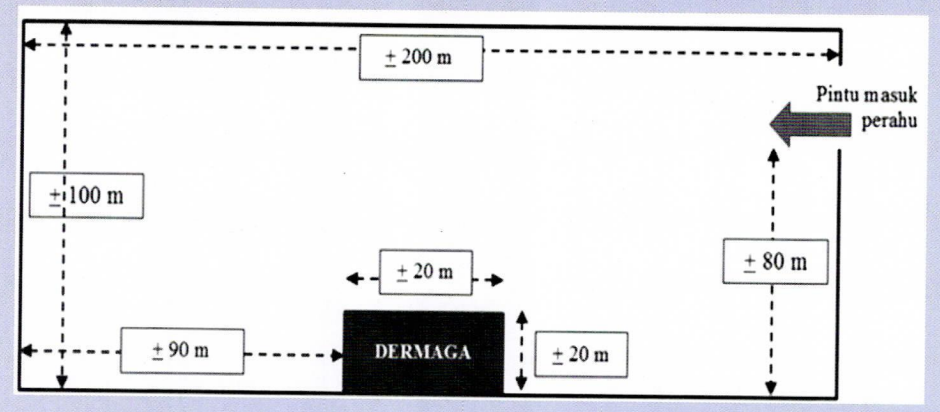


Dua *bangka* di Pelabuhan Jaya Makmur
(*Sumber:* Dokumentasi Penelitian 2015)

Taipabu

Pelabuhan ini terletak di Kelurahan Taipabu. Perahu yang masuk lewat pintu di bagian kanan pelabuhan yang lebarnya sekitar 20 meter, dapat dilihat dengan jelas dari (atas) kantor Lurah Taipabu. Depan kantor lurah terdapat sebuah masjid, pada saat penelitian ini (18 Maret 2015) sedang direnovasi. Sebagai pintu masuk ke kampung, pelabuhan dan masjid tampak selalu berdampingan, seperti halnya pelabuhan Rukuwa dan Popalia.

Bibir pantai pelabuhan ini sedikit lebih baik, dari pelabuhan Rukuwa, karena perahu dapat singgah ke pantai setelah bongkar muatan di dermaga. Pada saat kunjungan ini terdapat lima kapal pelingkar ikan di depan dermaga. Berdasarkan data kelurahan, kini tersisa 3 buah *bangka,* masing-masing milik Usman, Muhammad Ata, dan Jamali. Kemudian 13 kapal motor, miliki Haji Mustafa (10 buah), Haji Ahmad (2 buah), dan Haji Suranto (1 buah). Kemudian 5 kapal pelingkar ikan, milik La Dini (2 buah), la Empa (2 buah), Rudi (1 buah), Surdin (1 buah), dan La Dini K (1 buah). Jadi totalnya 21 buah armada (Mahasuna *Wawancara* 18 Maret 2015).



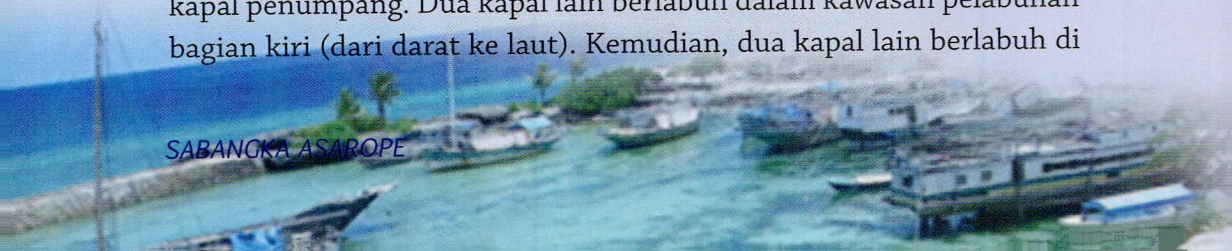
Gambar 6 Sketsa Pelabuhan Taipabu
(*Sumber*: Digambar oleh Abd. Rahman Hamid 2015)

Pada masa kejayaan pelayaran, kawasan pelabuhan dipenuhi *bangka* yang baru kembali atau akan berangkat berlayar. Seperti dikatakan oleh pelayar senior, La Ode Sangia, bahwa kebanyakan laki-laki semenjak kecil sudah ikut berlayar sebagai *koki*. Anak laki-laki lebih memilih berlayar dari sekolah, pasalnya jika berlayar dapat mendatangkan uang, sedangkan kalau sekolah dapat menghabiskan uang orang tua (*Wawancara* 18 Maret 2015).

Pelabuhan berikutnya adalah Rukuwa, salah satu tempat berlabuhnya kapal-kapal. Rukuwa merupakan kelurahan dan ibukota Kecamatan Binongko. Perkembangan daerah ini lebih maju dibandingkan yang lain. Itulah sebabnya di sini terdapat kantor polisi dan tentara dekat pelabuhan. Ada dua masjid di depan pelabuhan berdampingan. Dari sini kapal-kapal berangkat menuju Bau-Bau dan pulau-pulau lain di Wakatobi (Tomia, Kaledupa, dan Wangi-wangi) serta daerah lainnya.

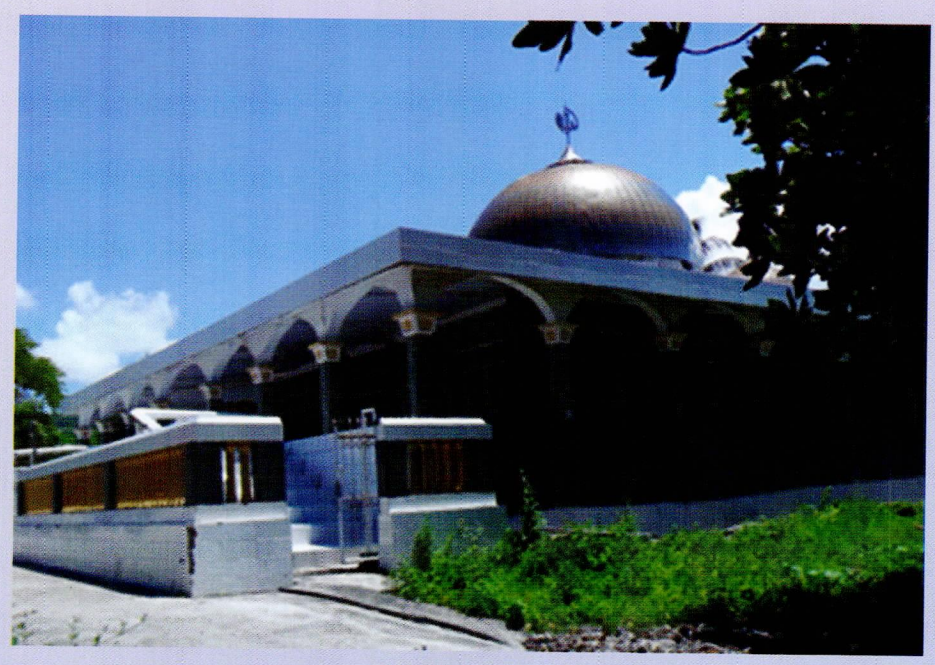
Seperti Lagongga, di sini tidak terdapat *bangka*, kecuali dua kapal motor. Satu kapal sandar di pelabuhan dan lainnya berlabuh sekitar pelabuhan. Bila pada pelabuhan Jaya Makmur, perahu dan kapal dapat sandar di tepi pantai, hal itu tidak mungkin di sini karena kawasan pantainya merupakan tebing karang. Tampak sebuah koli-koli digantung pada lereng karang pantai. Model pelabuhan seperti huruf "T" yang panjang menjorok ke laut sekitar 150 meter, bagian ujung kepala huruf "T" lebar sekitar 20 meter sebagai tempat sandar kapal.

Ada dua pelabuhan di Rukuwa. Satu yang lainnya jaraknya sekitar 500 meter, yang tampak terlihat dari pelabuhan ini. Salah satu penanda adalah sebuah masjid besar yang megah. Dari hasil pengamatan selama penelitian, masjid ini lebih indah dari yang lain. Kondisi fisik pantai mirip dengan pelabuhan (Rukuwa) sebelumnya. Pada hari ini (Kamis, 19 Maret) terdapat lima kapal motor. Satu kapal sedang sandar di pelabuhan, bernama KM Manusela Permai, seperti kapal penumpang. Dua kapal lain berlabuh dalam kawasan pelabuhan bagian kiri (dari darat ke laut). Kemudian, dua kapal lain berlabuh di





Pelabuhan di Rukuwa
(Sumber: Dokumentasi Penelitian 2015)



Masjid di Rukuwa
(Sumber: Dokumentasi Penelitian 2015)

bagian kanan kawasan pelabuhan. Di samping kapal terakhir terdapat dua kapal kecil. Di tempat lain, masih dalam kawasan ini, terdapat tiga perahu nelayan kecil bermotor. Desain pelabuhan ini berbeda dari pelabuhan Rukuwa sebelumnya. Terdapat kawasan pelabuhan yang dikitari oleh benteng dengan satu pintu masuk yang lebarnya sekitar 20 meter. Kondisi ini sangat baik bagi kapal dan perahu pada saat ombak besar, karena terlindung oleh benteng pelabuhan.

Popalia

Pelabuhan ini terletak di bagian selatan Pulau Binongko. Bila dibandingkan pelabuhan-pelabuhan sebelumnya, di sini banyak dijumpai *bangka*, baik yang masih beroperasi maupun sudah tidak beroperasi (tersisa bangkai perahu dalam kawasan pelabuhan). Ada pula sejumlah *bangka* yang sedang direnovasi.

Pelabuhan Popalia terdiri dari dua bagian (petak kanan dan kiri), yang digunakan oleh perahu-perahu dari Kelurahan Popalia dan Kelurahan Sowa. Petak pelabuhan menjorok ke laut, sekitar 50 meter, sehingga tampak seperti dua pelabuhan kembar. Di bagian darat, yang menghubungkan petak kanan dan kiri, ada pasar tradisional yang digunakan pada pagi hari. Karena itu, saat kami tiba pada sekitar jam 10 pagi, tampak kondisi pasar sudah mulai agar sepi, hanya beberapa penjual yang ada di sana.

Ukuran petak kanan lebih luas dari petak kiri. Di atas pelabuhan tampak sebuah masjid yang megah. Setiap perahu masuk dapat dilihat dengan jelas. Sebelum dan sesudah shalat, para jamaah biasanya duduk di serambi masjid sambil menyaksikan aktivitas dalam kawasan pelabuhan. Dari hasil pengamatan lapangan dijumpai 10 buah *bangka*, 3 kapal motor, dan 1 kapal pelingkar ikan. Jadi, ada 13 belas perahu/kapal. Ditambah sejumlah kapal motor kecil dan *koli-koli*. Tampak bangkai-bangkai perahu yang mengotori pemandangan pelabuhan.







Diambil dari atas serambi Masjid
Kawasan Pelabuhan Popalia (*petak kanan*)

Pada petak kiri terdapat 4 buah *bangka*. Satu buah sedang berlabuh, tiga yang lain sedang direnovasi. Ada juga dua kapal motor, salah satunya sedang berlabuh dan satu yang lain sedang direnovasi. Jadi ada enam perahu/kapal di petak ini, ditambah kapal motor kecil dan *koli-koli* yang sedang berlabuh di dalam kawasan ini.





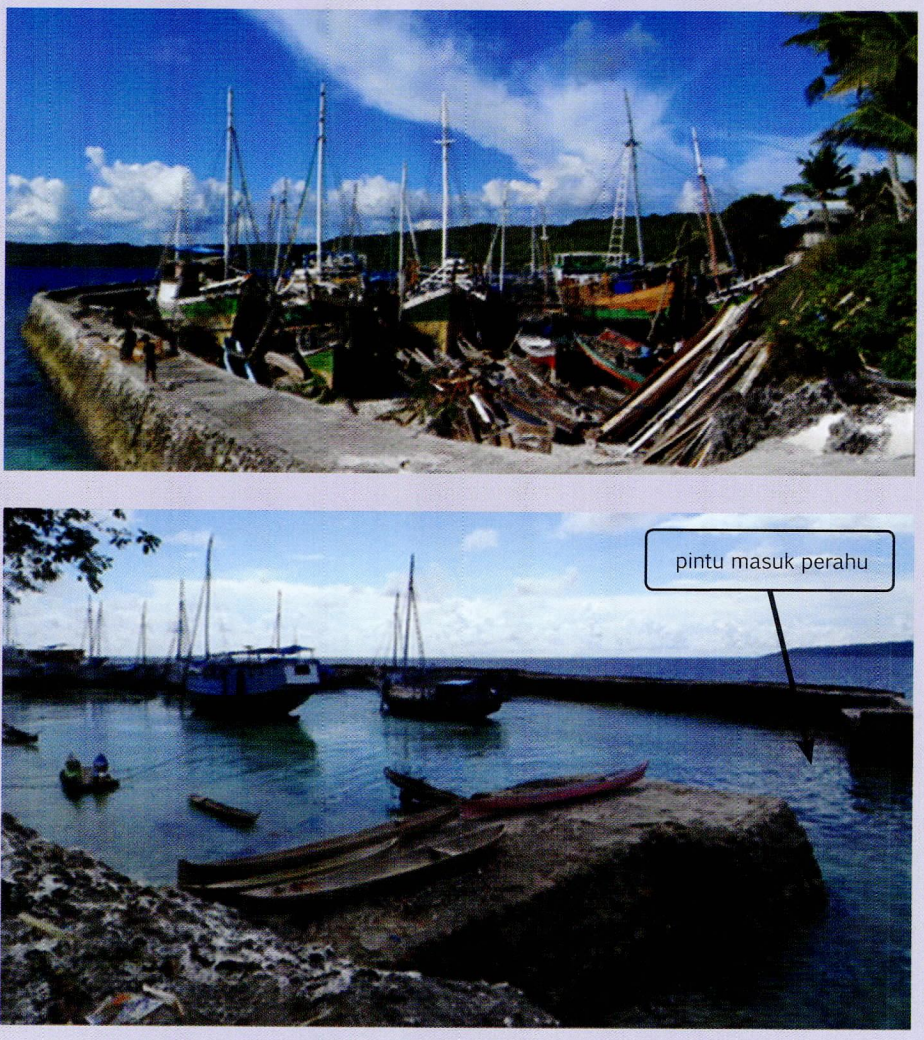
Kawasan Pelabuhan Popalia (*petak kiri*)
(*Sumber*: Dokumentasi Penelitian 2015)

Haka

Pelabuhan ini terletak di bagian tenggara Pulau Binongko, tepatnya dalam kawasan Teluk Loku. Posisinya sangat strategis, karena terlindung saat angin musim timur. Berbeda dengan pelabuhan Popalia dan Rukuwa, di kawasan pelabuhan ini tidak tampak adanya masjid. Yang menonjol dari pelabuhan ini adalah kegiatan perbaikan/ renovasi perahu. Tampak papan-papan dan balok dalam beragam ukuran sekitar pelabuhan serta beberapa bangkai perahu. Kondisi ini menyebabkan pemandangan pelabuhan menjadi semrawut. Sekitar 16 buah *bangka* terdapat di pelabuhan. Ditambah kapal motor kecil dan *koli-koli*.

Desain pelabuhan meyerupai huruf "D", dengan satu pintu masuk di bagian utara, lebarnya sekitar 20 meter. Posisinya memunggungi laut. Kondisi ini menyebabkan perahu-perahu yang berlabuh di dalam terlindungi dari gelombang. Tinggi benteng antara 4-5 meter dari dasar laut. Jalan menuju ke pelabuhan agak curam, berupa tebing karang yang tajam. Jika tidak berhati-hati kita bisa langsung jatuh ke

laut, dengan sambutan karang yang tajam. Meski demikian, banyak rumah-rumah di atas tepi karang dalam kawasan pelabuhan ini. Orientasi arah rumah penduduk selalu menghadap ke arah jalan raya. Rumah-rumah saling berhadapan, yang disatukan oleh jalan raya.



Kawasan Pelabuhan Haka
(*Sumber*: Dokumentasi Penelitian 2015)

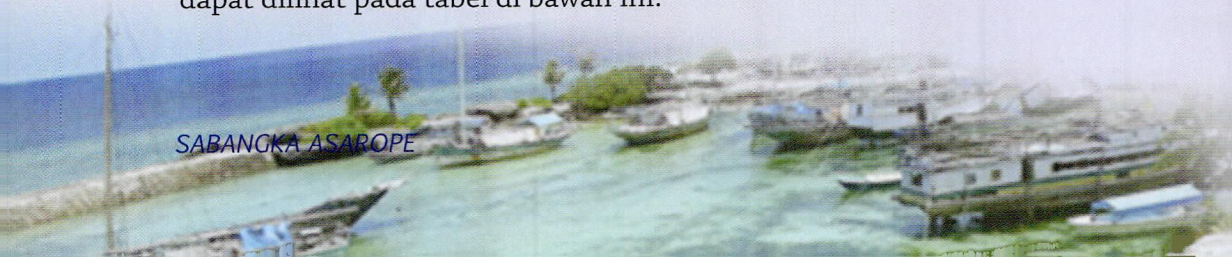
Kondisi pelabuhan yang sangat baik ini menyebabkan perahu-perahu dalam kawasan Teluk Loku memandaatkan pelabuhan ini sebagai tempat berlabuh. Pelabuhan Oihu yang tidak jauh dari Haka tidak banyak digunakan. Pada saat penelitian, tidak dijumpai *bangka*, karena kondisi fisik kawasan pantai tidak mendukung. Jarak antara bibir pantai dengan tubir tidak terlalu jauh, sehingga tidak aman untuk berlabuh.

Pelabuhan Haka menjadi pangkalan perahui-perahu dari Desa Oihu, Desa Mole, Desa Waloindi, dan Desa Haka. Secara etnis, empat daerah ini tergolong dalam kelompok Cia-cia. Selanjutnya, bila dikitari pulai ini ke arah utara melewati Tanjung Nato dan Tanjung Taduna, yang dibasahi oleh Laut Banda, akan dijumpai pantai Kelurahan Wali, yang dibasahi Laut Banda, juga kelompok etnik Cia-cia.

Pola Pelayaran

Sistem pelayaran di Binongko hingga kini, meskipun sudah menggunakan mesin motor, masih terpola oleh keadaan angin musim. Pada saat penelitian, banyak *bangka* yang dijumpai di pelabuhan-pelabuhan, seperti disebut di atas, karena masih musim antara atau pancaroba. Pada bulan ini (Maret) arah angin dan gelombang tidak menentu, sehingga tidak baik dari sisi navigasi untuk berlayar. Kondisi ini dimanfaatkan oleh awak perahu untuk memperbaiki perahu, sambil menunggu datangnya musim pelayaran.

Data meteorologi menunjukkan rata-rata kecepatan angin 3,5 knot/detik. Kecepatan angin tertinggi bulan Agustus yakni 5 knot/detik, kemudian bulan September, November, Januari, dan Februari masing-masing 4 knot/detik. Sementara hari hutan terbanyak pada bulan Desember, Januari, Februari, Maret, dan Mei. Lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

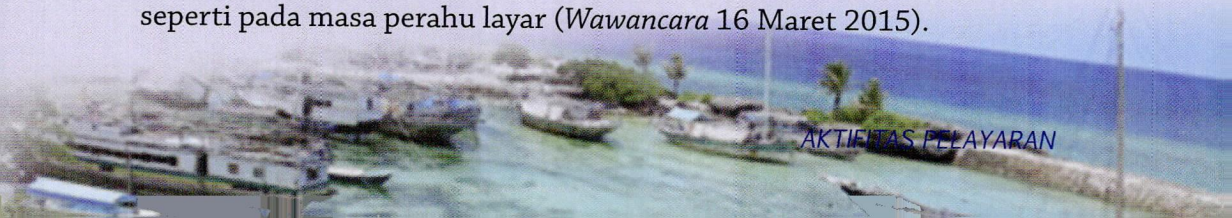


Tabel 4. Kecepatan Angin dan Curah Hujan di Kabupaten Wakatobi

Bulan	Kecepatan Angin (knot/det)	Hari Hujan
Januari	4	18
Februari	4	13
Maret	3	14
April	3	8
Mei	2	12
Juni	3	8
Juli	4	6
Agustus	5	1
September	4	2
Oktober	3	1
November	4	5
Desember	3	19
Jumlah	3,5	107

Sumber: *Wakatobi dalam Angka 2012*

Menurut keterangan para pelayar di Binongko, tingkat kecepatan angin dari waktu ke waktu tidak menentu. Bahkan, ada kecenderungan berkurang. Sekretaris Camat Binongko, Bila Anaobi, menggambarkan bahwa pada masa pelayaran perahu layar, sebelum berkembang penggunakan mesin tahun 1980-an, angin bertiup sangat kencang. Banyak pohon-pohon tumbang dan patah akibat tiupan angin. Tetapi, sekarang angin tidak lagi seperti dahulu. Mungkin karena dari sisi navigasi, orang tidak lagi bergantung sepenuhnya pada tenaga angin, seperti pada masa perahu layar (*Wawancara* 16 Maret 2015).



Seorang pemilik perahu di Desa Haka, La Barisa, mengatakan bahwa perahu-perahu mulai meninggalkan Binongko pada akhir April dan bulan Mei, ketika bertiup angin timur. Pada bulan Oktober dan November, pelabuhan kembali tersisi oleh perahu yang sudah kembali dari pelayaran, karena pada bulan tersebut masa peralihan dari timur ke barat. Dari *Surat Sehat* KLM Sinar Jaya diketahui pada tahun 2013 perahu berlayar pada bulan-bulan: Mei, Juni, Juli, Agustus, September, November. Dari *Pas Jalan* KLM Kota Intan tahun 2013 diketahui masa berlayarnya pada bulan April dan Juli menuju Nusa Tenggara Timur kemudian ke Namlea (Buru) di Maluku.

Bagi pelayar di Desa Tira Kecamatan Sampolawa, sebelum mereka melakukan pelayaran terlebih dahulu melakukan ritual "makanu" sesuai dengan tradisi turun temurun yang dilakukan sejak dahulu. Pada saat mau keluar untuk berlayar, seluruh awak perahu dibacakan doa oleh tetua adat agar selamat selama berlayar hingga kembali ke desa tanpa kekurangan satu apapun dan berhasil. Ritual ini juga menjadi kontrak bagi kelompok pelayar agar selalu menjaga komitmen bersama dengan tidak merugikan antara pemiliki perahu dan awak kapal. Inilah yang menyebabkan awak kapal berani berlayar, karena pada proses ritual "makanu" tersebut ketika tetua adat sudah memberi izin maka tidak akan terjadi apa-apa selama pelayaran. Makanya, bagi pelayar di Desa Tira ritual "makanu" menjadi kewajiban sebelum melakukan aktifitas pelayaran.

Pengetahuan Lokal

Sebelum mengenal teknologi navigasi modern, pengetahuan lokal yang diperoleh lewat pengalaman mengarungi lautan sangat penting bagi pelayar. Mereka mengetahui dengan baik kondisi ruang samudera dengan memperhatikan tanda-tanda alam.

Sebaran awan memberikan tanda mengenai kondisi angin. Awan yang tebal pertanda angin tidak kencang. sebaliknya, sebaran awan

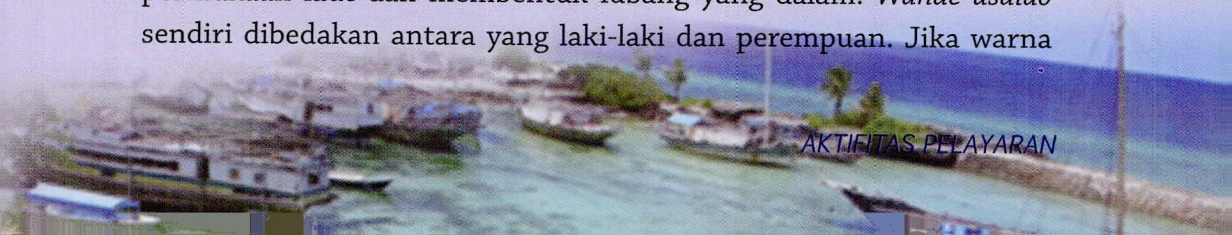


yang tipis dan terpisah-pisah pertanda angin bertiup kencang. Kondisi awan yang tebal dapat pula menjadi tanda adanya pulau, karena awan biasanya berada pada sekitar atau di atas daratan (pulau). Selain awan, jenis burung laut (*bebe lao*) juga menjadi penanda. Burung ini kerap berada di dekat pulau. Dia tidak bisa bertahan lama di tengah laut, kecuali dekat daratan. Selain itu, sampah laut (*rampe*) juga menjadi penanda adanya pulau (Hamid 2011: 110-112).

Pengetahuan mengenai angin sangat penting dalam berlayar. Di kalangan pelayar Buton daratan, seperti Tira, dikenal adanya dua jenis angin, yaitu *Lancina Oda* (angin laki-laki) dan *Wancina Oda* (angin perempuan). Identifikasi ini didasarkan pada bentuk angin dan cara pembentukannya. Munculnya angin laki-laki ditandai gemuruh angin yang diliputi awan tebal lalu membentuk pusaran angin yang bergerak dari langit lalu menembus permukaan laut. Sedangkan, angin perempuan ditandai datangnya semacam kabut di atas permukaan laut lalu membentuk pusaran air di laut. Dari kedua jenis ini, angin perempuan paling ditakuti karena sering muncul tiba-tiba dan sulit dideteksi (Maula dkk 2011: 140).

Pelayar Buton kepulauan, khususnya Wakatobi, mengenal dua jenis angin, yakni *wande usalao* dan *wande tambusisi*. Kedatangan *wande tambusisi* mudah terdeteksi lewat tanda-tanda yang mendahuinya, berupa tiupan angin yang berputar di atas laut. Melihat tanda itu, juru mudi segera mengatur teknik berlayar. Juru mudi segera mengendalian kerja layar. Pada kondisi ini dibutuhkan keterampilan mengendalikan perahu.

Berbeda dengan *wande tambusisi* yang bisa diantisipasi dengan teknik berlayar, datangnya *wande usalao* secara tiba-tiba. Ditandai dengan sebaran awan tebal di angkasa dan petir yang menggelegar. Tak lama kemudian tampak awan putih bergerak ke bawah menembus permukaan laut dan membentuk lubang yang dalam. *Wande usalao* sendiri dibedakan antara yang laki-laki dan perempuan. Jika warna

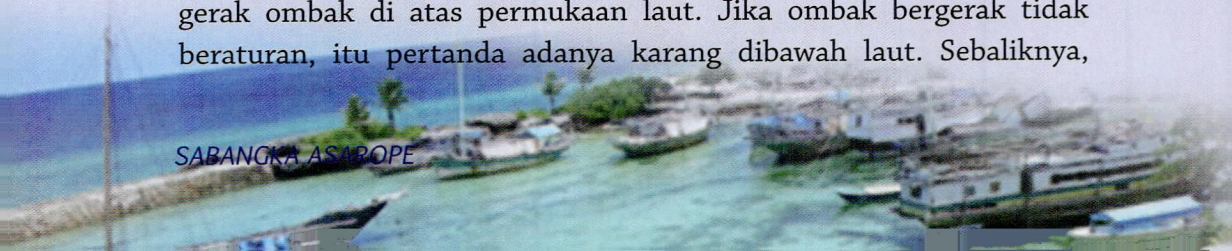


awan agak putih maka itu adalah *wande usalao* perempuan, sedangkan *wande usalao* laki-laki berwarna agak hitam.

Dari kedua jenis ini, yang paling ditakuti adalah *wande usalao* perempuan, karena kedatanganya sulit dideteksi. Jika ternyata kedatangan *wande usalao* tidak dapat dihindari, karena berada di sekitar perahu, maka ada tiga cara yang sering ditempuh yaitu: melepaskan jenis barang tertentu ke arah pusaran angin, seorang awak mengumandankan adzan, dan *nakhoda* membaca doa tertentu (*batata*) agar terhindar dari pusaran angin. Bila ketiga cara tersebut sudah ditempuh dan tidak ada perubahan, pada tahap akhir nakhoda memberi isyarat kepada seluruh awaknya agar menggunakan segala ilmu yang dimiliki untuk menyelamatkan diri (Hamid 2011: 117-119).

Selain "jenis kelamin" angin, para pelaut juga dapat membedakan jenis kelamin perahu. La Isihaka misalnya, seorang pemilik perahu di Desa Jaya Makmur, mengatakan bahwa perahunya adalah perahu perempuan. Pasalnya, setiap kali tiba di daerah tujuan selalu malam hari. Menurut para pelaut, waktu tiba menentukan sikap percaya dari perahu. Jika perahu tiba siang hari, maka itu pertanda bahwa dia memiliki kepercayaan diri yang tinggi, seakan ingin memberihu kepada masyarakat bahwa dia telah datang. Perahu seperti ini dikategorikan sebagai perahu laki-laki. Lebih lanjut La Isihaka menjelaskan, walaupun keberadaan daratan sudah tampak, dan nakhoda sudah memperkirakan waktu tiba, tetapi kalau perahunya perempuan maka akan tiba pada malam hari, demikian pula sebaliknya, perahu laki-laki akan selalu tiba pada siang hari.

Sebarang karang di bawah laut dapat diketahui lewat bentuk daratan yang dituju. Jika daratan yang dituju tampak landai dan datar maka pertanda tidak ada batu karang di pantai. Tetapi, jika daratan yang tampak seperti bukit yang tinggi, maka pertanda banyak karang di bawah laut sekitar pantai. Keberadaan karang dapat dideteksi lewat gerak ombak di atas permukaan laut. Jika ombak bergerak tidak beraturan, itu pertanda adanya karang dibawah laut. Sebaliknya,

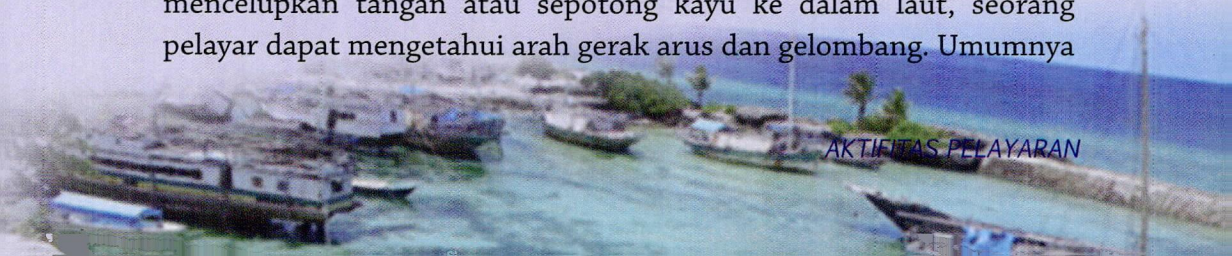


bila gerak ombak tenang pertanda laut dalam atau tidak ada karang dibawahnya (Maula dkk 2011: 142).

Pada tanggal 22 Maret, ketika dalam pelayaran dari Binongko ke Pulau Wangi-wangi, sebelum memasuki kawasan pelabuhan Jabal Rahman, nakhoda KM Fingki Putra 2, La Ode Ali, tiba-tiba berdiri memberikan aba-aba dengan gerak tangan kepada juru mudi. Tak lama kemudian haluan kapal sedikit berubah ke kanan dari posisi awal. Hal ini menarik dalam kaitan dengan pengetahuan lokal, karena sebelumnya dia santai bercerita santai dengan seorang penumpang di bagian depan (*rope*) kapal. Saat bercerita dia sesekali menengok ke bagian kanan *rope* kapal. Tampaknya, dia memperhatikan warna air laut, sebaran rumput laut, dan karang. Dengan memperhatikan tanada-tanda itu, dia mudah memperkirakan keadaan bawah laut yang akan dilalui oleh kapal. Karena dianggap tidak aman, dia segera memberi isyarat (gerak tangan) kepada juru mudi untuk segera mengubah haluan kapal agar tidak menerobos kawasan karang dan dasar laut dangkal.

"Tolong jaga haluan perahu", kalimat ini kadang terucap dari mulut nakhoda pada saat kendali kemudi perahu dipegang awaknya. Padahal, dia sedang berbaring di atas atap/dek perahu, tanpa melihat ke arah haluan yang sedang dituju. Tampaknya, dia membaca sebaran bintang (*wituo/bhiciko*) di langit. Ternyata, sejak awal meninggalkan pelabuhan, nakhoda telah memperhatikan dan memposisikan bintang di langit sebagai penunjuk arah perahu. Sehingga bila arah perahu keluar dari lintasan awal nakhoda dapat mengetahui dan segera meminta juru mudi memperbaiki haluan.

Berlayar memanfaatkan *witua* di malam hari dan matahari di siang hari hanya berlaku pada saat cuaca baik. Jika cuaca buruk, kedua sumber pedoman itu tidak dapat digunakan. Pada kondisi ini, pelayar memanfatkan sumber lain berupa gerak arus dan gelombang. Dengan mencelupkan tangan atau sepotong kayu ke dalam laut, seorang pelayar dapat mengetahui arah gerak arus dan gelombang. Umumnya



gerak arus searah dengan tiupan angin. Atas pengetahuan ini, juru mudi dapat mengendalikan haluan perahu. Setelah dikenalnya *pajoma* (kompas), secara perlahan para pelayar memadukan keduanya, antara pengetahuan lokal dan teknologi modern, sehingga berlayar di tengah samudera semakin mudah dikendalikan (Hamid 2011: 121).

Pengetahuan mengenai *imbu* (gurita laut) sangat penting bagi pelayar. Pada saat perahu sedang berlayar, kadang tampak "perahu lain" di bagian buritan perahu. Kadang pergerakannya lebih lambat dan lebih cepat. Mendekati perahu dan kemudian menghilang. Atau menjauhi perahu lalu menghilang. Berbagai penampakan terjadi. Semua gejala itu segera disadari oleh pelayar, bahwa ada "orang lain" yang sedang mengikuti. Rangkaian tanda semua tanda itu dimaknai sebagai suatu isyarat perlu adanya izin untuk melintasi kawasan tersebut. Pada kondisi ini, awak perahu segera memberikan semacam makanan, sebagai sesajian, dengan niat (*batata*) agar mereka dapat melintasi kawasan ini. Dalam konteks ini, fungsi air suci perahu sangat penting, sebagai "alat komunikasi" antara perahu dengan *imbu*. Setelah ritual tersebut dilakukan, tanda kehadiran "perahu lain" perlahan menghilang, dan itu dimaknai sebagai bentuk izin yang telah diberikan untuk melintasi kawasan tersebut.

Pengetahuan lokal dan perilaku tersebut menunjukkan kearifan masyarakat bahari dalam berinteraksi dengan alam. Bagi mereka setiap unsur di atas dan bawah semudera memiliki penghuni. Karena itu, melintasi suatu kawasan tanpa izin dari mereka akan berakibat curuk bagi keselamatan perahu. Pengetahuan mereka terhadap ruang samudera yang penuh misteri tidak membuatnya takut dan menghindarinya, apalagi berhenti berlayar, karena bagi mereka laut merupakan tempat mencari nafkah. Singkat kata, pengetahuan tersebut membuat mereka lebih mawas diri dan santun memperlakukan alam, karena mereka sendiri adalah bagian dari unsur alam yang perlu dijaga keseimbangannya.



Pembagian Tugas

Pembagian tugas di perahu terkait erat dengan hierarki kerja dan tanggung jawab setiap komponen. Perahu ibarat sebuah desa yang mengapung di atas laut. Dinamika kehidupan yang terjadi seperti sebuah desa di darat. Posisi tertinggi dalam hierarki "desa bahari" adalah nakhoda, sedangkan posisi terbawah adalah *koki*. Meskipun demikian, tanpa pernah menjadi koki, seseorang tidak mungkin menjadi nakhoda. Karena itu, uraian ini dimulai dari kelompok paling rendah (*koki*), kemudian pertengahan (*sawi*), dan paling tinggi (*nakhoda*). Setiap hieararki mencerminkan tanggung jawab dalam perahu.

Koki

Pada masa *bangka pongawa* (perahu layar), menjadi *koki* merupakan impian bagi setiap anak laki-laki. Dari hasil wawancara selama studi ini membuktikan bahwa generasi yang berusia di atas 30 tahun di Binongko pada umumnya pernah berlayar dan bermula dari *koki*. Meski dari sisi hierarki *koki* berada pada posisi paling rendah, namun tugas yang harus dikerjakan di perahu cukup banyak. *Pertama,* mengatar nakhoda/juragan ke darat dan kembali ke perahu dengan menggunakan koli-koli. *Kedua,* memasak dan mengantarkannya kepada nakhoda dan seluruh awak serta penumpang. *Ketiga,* merawat perahu pada saat berlayar atau sedang berlabuh. Jika nakhoda dan awak ke darat, tugas *koki* mengantar mereka. Kemudian, dia kembali ke parahu. Sambil menunggu mereka kembali ke perahu, *koki* membersihkan perahu dan menyiramnya dengan air laut agar papan-papan perahu tidak kering. Jika kering akan menyebabkan celah antar papan terbuka dan perahu menjadi bocor. Pada saat tidak berlayar, misalnya di kampung, *koki* secara rutin ke perahu untuk menyiram perahu.

Meskipun tugasnya banyak dan harus siap setiap waktu ketika



dibutuhkan, pada sistem bagi hasil, dia mendapatkan setengah dari pembagian setiap satu bagian untuk *sawi*. Peningkatan hak dalam bagi haisl bergantung pada kinerjanya (*mingku*) yang rajin (*mincuru*). Evaluasi kinerja *koki* dalam satu masa pelayaran menentukan masa depan posisinya pada pelayaran berikutnya di perahu itu. Jika tidak terlalu rajin (*tawala mincuru*), maka dia tidak lagi mendapatkan kesempatan berlayar berikutnya. Sebaliknya, jika cara kerjanya baik maka dia punya kesempatan berikutnya. Bahkan, bagi *koki* yang rajin, sering kali menjadi rebutan bagi perahu-perahu yang akan berlayar. Namun demikian, biasanya dia lebih memilih tetap pada perahu sebelumnya daripada pindah ke perahu lain.

Kini, pilihan menjadi *koki* di *bangka* sudah bukan pilihan utama. Menurut La Isihaka, dahulu orang berlomba-lomba ingin menjadi *koki*, sehingga pemilik perahu tidak sulit mencari *koki*. Itulah sebabnya, meskipun sudah berusia cukup tua, dia tetap ikut berlayar sebagai *kelasi* pada perahunya. Yang bertindak sebagai nakhoda adalah anaknya, Saharuddin. Dia mendapat surat keterangan kecakapan berlayar dari Departemen Perhubungan pada tahun 2008 untuk berlayar menyusuri pantai atau tidak lebih 60 mil dari daratan terdekat.

Sawi

Komponen berikutnya adalah *sawi*. *Koki* yang memiliki kinerja baik akan naik pangkat menjadi *sawi*. Kenaikan status ini dibarengi oleh haknya. Jika pada status sebelumnya seseorang baru mendapat setengah bagian dari setiap satu bagian sawi lain, maka pada posisi baru, dia diperlakukan sama dengan yang lain dalam hal bagi hasil. Tanggungjawabnya pun bertambah seperti *sawi* yang lain. Pada saat seorang *koki* naik pangkat, maka direkrut kembali *koki* baru sebagai pengganti. Sebab, tugas-tugas *koki* dari *sawi* baru harus dijalankan oleh yang lain (koki baru).

Tugas *sawi* dibedakan menurut fungsinya di perahu. Sawi yang

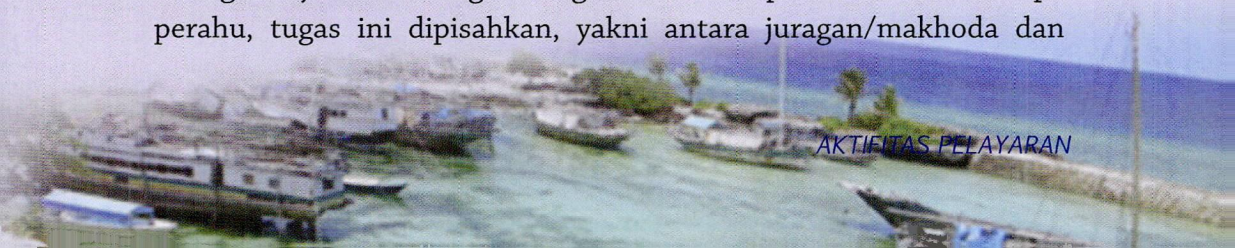


bertugas menjaga kemudi perahu disebut sebagai *juru mudi*. Kemudian, sawi yang bertugas memperhatikan batu saat perahu berlayar disebut *juru batu*. Meskipun kedua tugas ini tampak dibedakan, namun dalam aplikasinya, semua unsur komponen dalam perahu bertanggungjawab atas tugas itu, karena semua berkaitan dengan keselamatan perahu dan seluruh orang yang ada di atas perahu termasuk nakhoda, sawi, dan koki. Khusus pada tugas pengemudian, pada kondisi darurat, biasanya nakhoda langsung mengendalikan kemudi. Kerja sama antara juru mudi dan juru batu sangat penting. Keduanya tidak bisa kerja sendiri-sendiri. Juru mudi butuh informasi dari juru batu mengenai haluan perahu yang aman dari karang (batu). Demikian pula juru batu perlu mendapat dukungan dari juru mudi agar perahu tidak menabrak karang. Dengan demikin, pembagian tugas tersebut lebih pada fokus tanggungjawab dari setiap komponen perahu, khususnya sawi.

Setelah adanya mesin motor, unsur *sawi* bertambah dengan *juru mesin*. Posisi ini tidak diperoleh karena kinerja seseorang, tetapi karena keterampil yang dimilikinya di bidang teknik mesin. Berbeda dengan *sawi* lain, yang bisa melakukan tugas sesama sawi, juru mesin difokuskan pada tugas mengontrol mesin. Sebagian juru mesin memperoleh keahlian mesin karena pengalaman atau secara manual. Tetapi, sebagian besar diperoleh lewat proses pendidikan dan pelatihan.

Nakhoda (Juragan)

Komponen ketiga adalah *nakhoda*. Istilah lain yang lebih populer digunakan pada kalangan pelayar adalah *juragan*. Dibandingkan kata *nakhoda*, istilah *juragan* memiliki prestise tinggi, karena identik dengan bos besar (*mia kantowa*). Pada dasarnya, gelar *juragan* dialamatkan pada pemimpin pelayaran yang berorientasi bisnis. Karena itu, *juragan* sering menjalankan fungsi sebagai bendahara perahu. Pada beberapa perahu, tugas ini dipisahkan, yakni antara juragan/makhoda dan



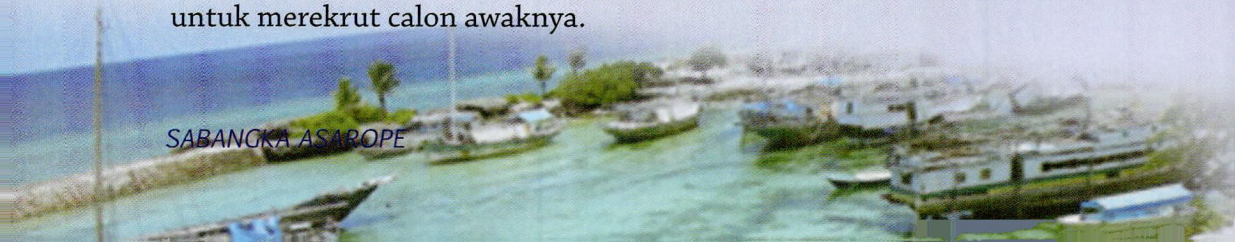
bendahara. Tapi pada umumnya, juragan/nakhoda memegang peran tertinggi/kunci dalam setiap perahu dan pelayaran.

Nakhoda bertanggungjawab penuh atas keselamatan perahu dan seluruh awaknya. Karena tanggung jawab ini, nakhoda sering kali mendapatkan bagian khusus dari pemilik perahu dalam sistem bagi hasil. Tetapi, ketentuan ini tidak berlaku sama pada semua perahu. Ada nakhoda yang tidak ingin menikmati sendiri bagian yang diterima dari pemilik perahu. Atas dasar persamaan nasib dan rasa keadilan, dia membagi rata bagiannya kepada seluruh awaknya tanpa perbedaan.

Seperti halnya *koki* yang memiliki prestasi akan naik pangkat menjadi *sawi,* proses serupa juga terjadi pada jabatan nakhoda. *Sawi* yang memiliki reputasi kerja yang baik berdasarkan hasil evaluasi bersama awak perahu dan pemilik perahu, seorang *sawi* bisa menjadi *nakhoda.* Keberhasil berlayar dalam satu masa pelayaran menentukan masa depan seorang menjadi nakhoda. Pemilihan nakhoda dilakukan lewat musyawarah.

Dahulu, nakhoda dipilih atas pertimbangan pengalaman berlayar. Semakin lama seseorang berlayar, maka semakin besar peluang untuk menjadi nakhoda, selama memiliki reputasi kerja yang baik. Kini, calon nakhoda dipilih, selain pengalaman berlayar, juga keterangan kecakapan berlayar yang diterbitkan resmi dari Kementerian Perhubungan. Pada konteks ini, proses hierarkis menuju nakhoda dapat dicapai tanpa harus menjadi *koki* (atau sawi) selama yang bersangkutan punya izin/pengakuan dari pihak berwenang. Proses musyawarah tetap menjadi sarana penentuan calon nakhoda.

Seorang nakhoda berwenang menentukan sawi yang akan lanjut pada pelayaran berikutnya. Meskipun demikian, anggota awak pada pelayaran sebelumnya mendapatkan kesempatan pertama sebelum calon awak lain. Pengalaman kerja sama sebelumnya, yang mendatangkan untung, menjadi pertimbangan penting bagi nakhoda untuk merekrut calon awaknya.



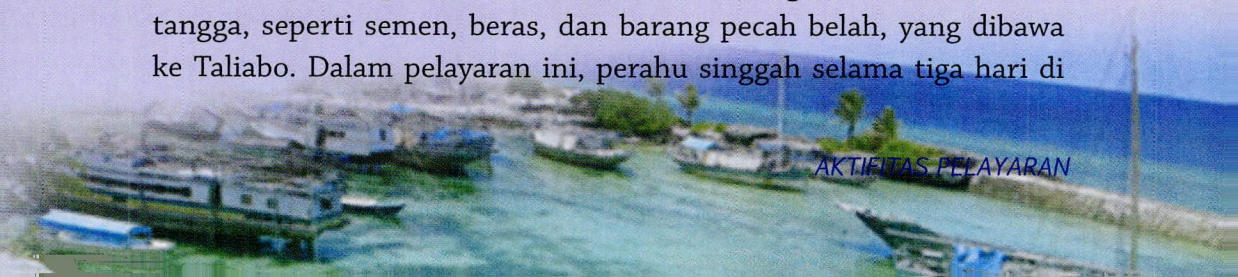
Komoditi dan Wilayah Pelayaran

Deskripsi mengenai komoditi dan wilayah pelayaran akan diwakili oleh kisah lima orang palayar dan pedagang, baik yang masih aktif maupun sudah tidak aktif. Pilihan ini dilakukan secara acak, dengan pertimbangan sebaran wilayah kegiatan dan komoditi yang beragam. Selain wilayah kepulauan Indonesia, mereka telah menjangkau negara-negara tentangga, khususnya Singapura dan Malaysia serta Australia. Lima orang yang dipilih adalah Haji Kamil, Haji Rusdin, La Ode Tajuddin, La Gani, dan La Banisa.

1. Haji Kamil (usia *60 tahun*), berlayar dari Binongko ke Taliabo selama dua hari/malam tanpa muatan. Kemudian, dari Taliabo memuat kopra dan selanjutnya dibawa ke Gresik. Ada dua metode perolehan kopra yaitu sistem *vracht* (sewa) dan beli. Kopra yang dibelinya adalah milik penduduk lokal (orang Taliabo). Dijual di Gresik pada seorang pedagang Binongko, yang sudah lama membuka usaha di sana, bernama Haji Anwar.

Pelayaran dari Taliabo menuju Binongko kemudian lanjut ke Gresik selama satu minggu. Masa bongkar muat kopra dan menunggu di pelabuhan selama dua minggu. Karena datang membawa muatan kepada pedagang penadah di Gresik, maka mereka mendapat bonus berupa beras, dengan sistem takar untuk setiap 10 ton mereka mendapat beras 100 kg (satu karung). Pada saat itu mereka memuat 20 ton kopra, sehingga memperoleh 200 kg beras (dua karung). Perahunya berlayar kembali ke Binongko, dengan teknik berlayar *opal* karena pada saat itu masih bertiup angin timur. Pada teknik ini, perahu bergerak menyongsong angin. Waktu yang diperlukan berlayar lebih dari satu minggu.

Dari Gresik perahu memuat aneka barang kebutuhan rumah tangga, seperti semen, beras, dan barang pecah belah, yang dibawa ke Taliabo. Dalam pelayaran ini, perahu singgah selama tiga hari di



AKTIFITAS PELAYARAN

Binongko untuk menurunkan barang kebutuhan keluarga. Sebelum berangkat, keluarga mengadakan ritual (baca doa). Seluruh persiapan ritual ditangani oleh isteri dan anggota keluarga di kampung. Para pelayar hanya menunggu sampai ritual selesai, kemudian berlayar kembali ke Taliabo. Selain Taliabo, daerah lain yang menjadi wilayah operasi Haji Karim adalah Sana dan Pulau Buru.

Kegiatan tersebut dilakoni selama 15 tahun (1972-1987). Ada dua perahu yang digunakan. Perahu pertama milik (alm) La Madikaru dari Rukuwa, dengan tonase 20 ton. La madikaru sendiri yang bertindak sebagai *nakhoda,* ditambah dengan tujuh orang sawinya. Daerah operasinya adalah Taliabo – Binongko – Gresik (pulang pergi). Perahu kedua bernama *Sinar Bulan,* dengan tonase 15 ton. Bertindak sebagai nakhoda adalah La Samiun, dengan sawi 7 orang. Wilayah pelayarannya adalah Buru/Sanana – Binongko – Gresik (pulang pergi).

Berlayar dari Binongko ke Bima di Nusa Tenggara Barat (tahun 1980-an), tanpa muatan. Dari Bima perahu memuat garam, yang dibeli dari penduduk lokal, sebanyak 20 ton. Kemudian dijual di Kuala Tungkal, Sumatera. Selanjutnya berlayar ke Riau tanpa muatan, berlabuh di Pulau Dapur 12 selama 2-3 bulan, sambil menunggu muatan berupa RB (rombengan/cakar) dari Singapura.

Haji Kamil merantau ke Singapura sejak 1987 sampai 1999. Menggunakan perahu bernama *Sinar Jaya,* dengan tonase 25 ton. Berlayar dari Binongko ke Singapura selama dua minggu. Perahu berlabuh dan menunggu di Pulau Dapur 12, Kepulauan Riau, selama 2-3 bulan. Awak perahu berangkat ke Singapura dengan menyewa perahu bodi batang yang menggunakan mesin tempel. Selama di *Sangkapura* (sebutan mereka untuk Singapura), mereka bekerja sebagai buruh kasar pada seorang mandor China. Karena mereka masuk ke sana tanpa dokumen kerja, maka sering kali mereka harus mengamankan diri ke hutan selama satu minggu atau lebih, ketika datang patroli polisi.

Setelah membeli barang rombengan (RB), mereka kembali ke

pangkalan. Perahu berlayar dengan angin musim barat menuju Binongko. Lanjut berlayar untuk menjual barang secara eceran di Bau-Bau, Tolandona, Tiroda, dan Raha (Muna). Diperlukan waktu dua bulan untuk menjual RB yang dibawa dari Singapura sebanyak 30 karung.

Tahap berikutnya (tahun 2000), Haji Kamil menjual RB di Maumere (Flores, NTT) selama 1 tahun. Rombengan dibeli dari penguasa lokal di Maumere. Karena modal terbatas, dia hanya membeli 2 karung, dengan harga Rp.25.000/karung. Kemudian dijual secara eceran berkeliling di pasar-pasar tradisional di daerah pegunungan. Salah satu nama daerah yang masih diingat adalah Pajawa. Dia menggunakan bahasa Indonesia untuk berkomunikasi dengan penduduk lokal. Di sana banyak pedagang. Karena kurang dapat untung, dia pun kembali ke Binongko.

Tahap berikutnya (tahun 2003), dia menjual RB di Seram Utara (Maluku), tepatnya daerah Gale-Gale. Dari Binongko membawa 10 karung RB. Kemudian dijual secara eceran di sana. Pada saat pertama tiba, dia meminta izin untuk tinggal di rumah warga, sekaligus dijadikan sebagai pangkalan barangnya. Dari satu daerah ke daerah lain dia menggunakan jasa *katintin* milik warga, dengan sistem carter satu hari. Modelnya, pemilik *katintin* mengantar dia ke suatu kampung, lalu kembali. Pada sore/malam hari, *katintin* tersebut datang lagi untuk membawanya pulang ke rumah pangkalan. Setelah berada di suatu daerah, dia memikul barangnya, lalu dibuka pada suatu tempat. Biasanya dia memilih tempat yang mana telah ada warga di sana. Secara perlahan warga lainnya ikut berdatangan, melihat dan membeli sesuai dengan kebutuhan mereka. Di tempat itu dia membuka tenda (dari tarpal). Kegiatan ini dijalankan selama 2-3 bulan atau sampai barang terjual habis.

Haji Kamil merantau untuk menjual parang di Tobelo, sejak tahun (Oktober) 2004 sampai 2014. Parang dibeli di Popalia. Pada masa awal, parang dibeli dengan harga Rp.15.000/buah. Kemudian dijual



Rp.20.000-25.000/buah. Sekali jalan membawa 2.000 buah. Dari Binongko naik kapal kayu langsung ke Ternate selama 8 hari, kemudian naik *spead boat* menuju Kota Tobelo di Halmahera Utara sekitar setengah hari. Dia tinggal di rumah warga, yang dijadikan sebagai pangkalan atau penampungan barang dagangannya. Kemudian ke luar ke desa-desa.

Dari Tobelo dia berkeling ke desa-desa dengan naik mobil penumpang. Selanjutnya, parang dipikul untuk dijual berkeliling perkampungan warga. Sering kali warga bertanya: "bapak jual parang dari mana?" Dijawabnya "ini parang dari Binongko". Menurutnya, parang Binongko cukup dikenal oleh warga di sana karena kualitasnya.

Pembeli parang Binongko adalah penduduk lokal. Parang umumnya digunakan untuk mengolah kopra, yakni membelah kelapa buah. Ada tiga jenis parang yang dijual yakni: parang biasa, parang golok, dan parang panjang. Khusus parang panjang digunakan untuk memangkas rumput di perkebunan cengkeh dan lainya. Parang golok dan parang biasa digunakan untuk berbagai pekerjaan sesuai dengan kebutuhan.

Kini Haji Kamil beristirahat sejenak di kampung. Terakhir dia dari Tobelo bulan Oktober 2014. Parang dibeli dari Binongko dengan harga Rp.30.000/buah. Kemudian dijual di Tobelo dengan harga antara Rp.80.000 - 100.000/buah. Bila seorang hanya membeli satu buah maka dijual Rp.100.000. Tetapi, jika yang bersangkutan ambil banyak, maka harga pun diturunkan sampai Rp.80.000/buah. Pada tahun ini dia membawa 800 buah parang. Dengan demikian, besar modal beli adalah 800 buah x 30.000 = Rp. 24.000.000.

Jika dijual dengan harga terendah Rp.80.000/buah, maka diperoleh pemasukan (termasuk modal) sebesar Rp. 64.000.000. Setelah dikurangi modal, hasilnya Rp.40.000.000. Jika dijual dengan harga tertinggi Rp.100.000/buah, maka diperoleh pemasukan sebesar Rp.80.000.000. Setelah dikurangi modal, hasilnya Rp.56.000.000. Menurutnya, setelah dipotong modal dan pengeluaran selama tiga bulan masa menjual diperoleh hasil bersih (untung) sekitar

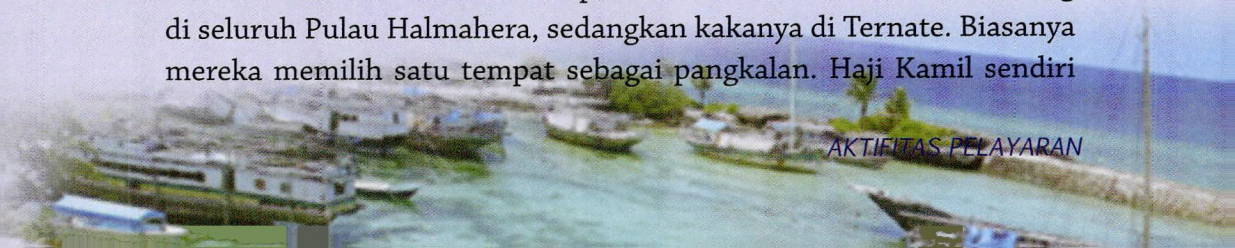
Rp.30.000.000. Dengan demikian, Haji Kamil memiliki pendapatan Rp.10.000.000/bulan selama tiga bulan berjualan di Tobelo.

Pilihan Haji Kamil untuk menjual parang karena dua pertimbangan. *Pertama,* tidak banyak saingan dagang. Lagi pula, yang paling dibutuhkan oleh masyarakat di sana (Tobelo) adalah parang, sebab mereka umumnya bekerja di kebun. Setiap hari mereka ke kebun dan menggunakan perang. Dengan demikian, parang lebih dibutuhkan. *Kedua,* sistem jual lebih menguntungkan. Pasalnya, tidak ada sistem utang, seperti halnya menjual barang lain. Pembeli harus membayar langsung jika mau mengambil parang. Dengan demikian, dia tidak terlalu khawatir dengan proses pertukaran modal.

Untuk menarik perhatian, dia berupaya untuk bercanda dengan masyarakat. Buat mereka tertawa (terhibur), kata Haji Kamil. Dia sangat giat melakukan promosi dengan pertunjukan kehebatan parang yang dijualnya. Misalnya, dia menggunakan parang untuk membelah batu atau potong paku/paku. Dari hasil percobaan itu, jika parang melengkung (*tagulung*), maka pertanda kualitas parang tidak bagus. Selanjutnya, jika mata depan parang pecah (*tapela*) akibat hantaman barang keras (besi dan batu), maka pertanda parang berkualitas baik.

Selama berkeliling kampung, dia tinggal dengan penduduk lokal, baik beragama Islam maupun Kristen. Sebagai tanda terima kasih, Haji Kamil memberikan satu buah parang kepada tuan rumah setiap kali datang/pergi. Selama tinggal, dia juga sering belanja untuk sehari-hari bersama tuan rumah. Dengan begitu tuan rumah menjadi senang. Sehingga, dia disambut baik oleh tuan rumah pada kedatangan berikutnya.

Haji Karim pulang ke Buton menumpang kapal PELNI, kemudian lanjut naik kapal motor menuju Pulau Binongko. Selain dia, kakaknya juga adalah penjual parang, khususnya di Ternate. Mereka biasanya ke sana sama-sama. Kemudian berpisah di Ternate. Dia sendiri berkeling di seluruh Pulau Halmahera, sedangkan kakanya di Ternate. Biasanya mereka memilih satu tempat sebagai pangkalan. Haji Kamil sendiri



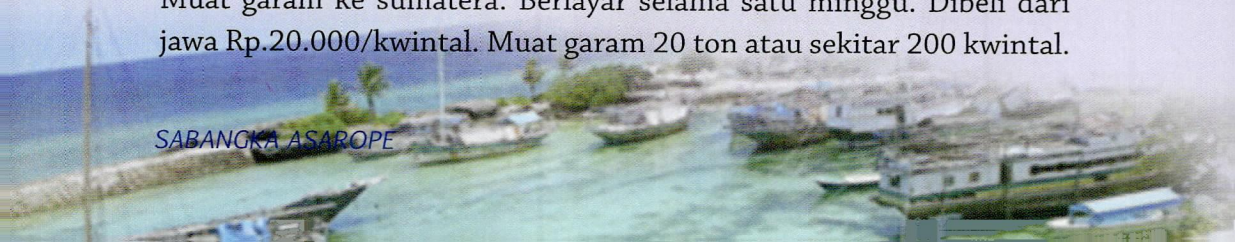
di rumah keluarganya, yang bekerja di kantor Pengadilan Agama, di sekitar pasar Tobelo.

2. Haji Rusdin (usia *60 tahun*), sebagai nakhoda perahu *Hasil Bumi* (23 ton). Pada tahun 1970-an, berlayar ke Maluku, tujuan daerah Buano di Seram Barat, selama 2 hari/malam menggunakan angin musim timur. Biasanya perahu menunggu sampai 3 bulan, karena menunggu sampai kopra siap dimuat.

Beli kopra dari penduduk lokal, dengan takaran kwintal (100 kg). Dibeli dengan harga Rp.100.000/kwintal. Kemudian dijual di Jawa seharga Rp.150.000/kwintal. Selain membeli langsung kopra, mereka juga membeli kepala buah, dengan harga Rp.150/buah, selanjutnya diolah menjadi kopra. Dahulu, membeli kopra itu harus berani untung dan ambil resiko. Jika beruntung, kita dapat memperoleh hasil yang banyak/berlibat. Juga sebaliknya, jika salah taksir, maka rugi besar. Pasal, belum ada saluran komunikasi seperti sekarang yang memudahkan untuk mengetahui kondisi harga barang. Sehingga perlu keberanian dalam memberi kopra.

Pada saat itu mereka menggunakan modal sendiri, yang bersumber dari orang tua (maksudnya nakhoda perahu) dan patungan (kumpul-kumpul) modal dari awak perahu. Ada delapan orang awak perahu saat itu: Abdul Karim, Amsidi, Hasan, La Iyo, La Ode Sawi, Ibrahim, Ali (*koki*), dan La Ode Ali (ayah dari Haji Rusdi, sebagai penasihat di perahu).

Setelah dapat muatan, perahu berlayar dari Maluku ke Binongko (Popalia) selama 2 hari/malam. Selanjutnya berlayar ke Gresik selama satu minggu. Kopra dibongkar dan dijual kepada (*tauke*) orang Binongko, bernama (alm) Haji Asnawi (asal daerar Taipabu). Masa bongkar muat antara 2-3 hari. Setelah muatan dibayar, lalu berangkat. Muat garam ke sumatera. Berlayar selama satu minggu. Dibeli dari jawa Rp.20.000/kwintal. Muat garam 20 ton atau sekitar 200 kwintal.

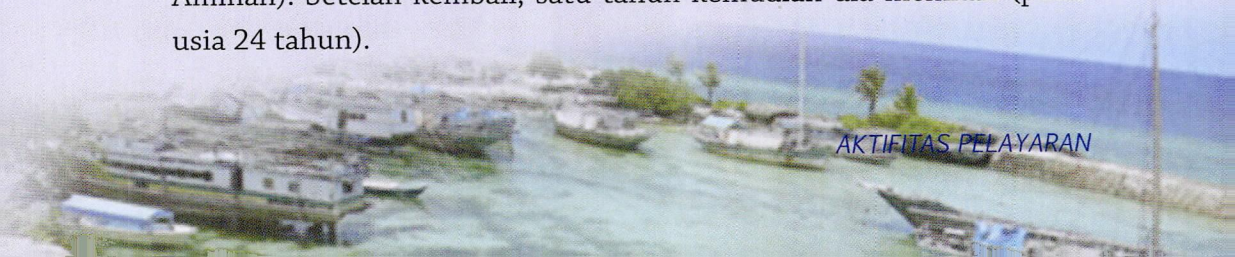


Dijual di daerah Kualaeno, dengan harga Rp.75.000/kwintal. Perahu berlabuh di Kepulauan Riau, tepatnya di Pulau Panjang, sekitar Batam. Di sana banyak perahu yang berlabuh. "kalau musim berlayar, perahu-perahu dari sini semua kumpul di sana". Berangkatnya tidak bersamaan. Di sana menjadi pangkalan perahu dari sini. Kadang terkumpul perahu antara 20 sampai 40 perahu.

Perahu berlabuh di Pulau Panjang. Mereka ke Singapura untuk belanja dengan menumpang *koli-koli* milik orang Melayu. Perahu ini memiliki layar kecil, tetapi penggerak utamanya adalah dayung. Satu kole-kole dapat memuat 1 ton barang. Masa penyeberangan selama satu jam. Tekniknya, para awak perahu bergiliran ke Singapura untuk belanja. Perahu tidak boleh dibiarkan kosong tanpa awak. Meskipun demikian, setiap awak mendapat kesempatan untuk belanja sesuai kemampuan modalnya.

Masa berlabuh kadang 4-6 bulan. Kembali pada bulan Januari dan Februari, yakni ketika angin musim barat. Dalam pelayaran kembali ke Binongko, perahu jalan bersama (*porambanga*), antara 5-6 perahu. Selama berlayar antara awak perahu saling berkomunikasi dan bersaing dalam pelayaran. Dengan begitu, suasana pelayaran lebih asyik. Dari Pulau Panjang ke Binongko diperlukan waktu 9 hari/malam pada saat angin kencang, menggunakan angin barat. Teknik berlayar ini disebut *bangunturu*, yakni berlayar dengan angin dari arah belakang.

Barang yang dibeli Singapura adalah rombengan (RB) dan guci. Riwayat guci tersebut merupakan tempat sayur dari Hongkong. Satu perahu bisa muat 300-400 guji. Dibeli dengan harga Rp.50/buah dan dijual di Binongko dengan harga Rp.500/buah. Saya ke Singapura mulai tahun 1975. Tiga tahun kemudian (1978) dia bisa naik haji bersama kedua orang tuanya (ayah: Haji Muhammad Ali dan Hajja Siti Aminah). Setelah kembali, satu tahun kemudian dia menikah (pada usia 24 tahun).



AKTIFITAS PELAYARAN



Guci-guci hasil pelayaran dari Singapura
(Sumber: Dokumentasi Penelitian 2015)

Perahu meninggalkan Pasir Panjang menuju kawasan pesisir Nusa Tenggara. Barang RB yang dibeli Rp.150.000/karung dijual di Bima dengan harga antara Rp.500.000 sampai Rp.750.000. Nilai jual RB dipengaruhi oleh teknik pemilihannya. Maksudnya, jika pembeli sudah membongkar karung RB maka harganya bisa mencapai Rp.750.00/ karung. Sedangkan jika dibeli langsung, tanpa melihat kondisi barang, dapat diperoleh harga Rp.500.000/karung.

Perahu dapat memuat RB antara 100 sampai 150 karung dalam satu pelayaran. Pembelinya adalah penduduk lokal di Bima dan Sumbawa. RB juga dijual di Maluku. Yang membedakan dengan dua daerah pertama, sistem jual-beli di Maluku terdapat dua cara yakni bayar

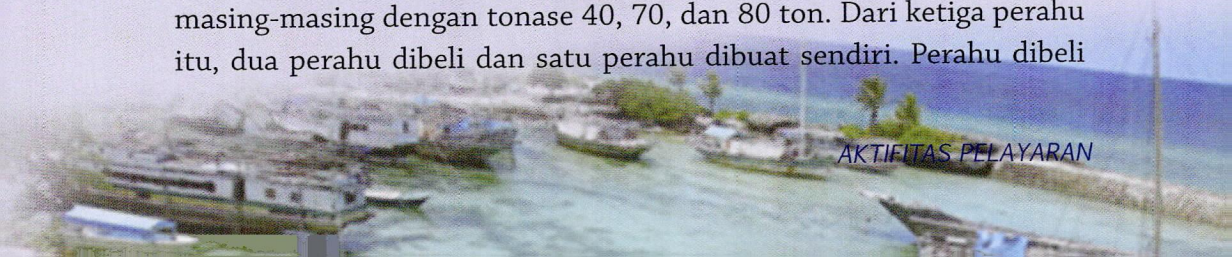
tunai dan sistem barter. Takarannya, 1 karung RB ditukar 3 kwintal (300 kg) kopra. Fokus kegiatan mereka di Maluku adalah daerah Seram. Para pembeli barang (RB dan guci), selain penduduk lokal, juga pendatang yang sudah lama tinggal di sana termasuk orang Buton.

Tahun 1999, dia memuat para pengungsi dari negara Iran, Irak, Bangladesh, dan Afganistan yang berjumlah 150 orang. Mereka dimuat dari Muara Angke Jakarta. Kapal motor (kayu) yang digunakan adalah milik pengusaha tak dikenal. Pada proses administrasi, tanpa diketahui nama pemilik kapal telah diganti dengan Haji Rusdin. Setelah semua penumpang naik dan kebutuhan berlayar telah siap, baru Haji Rusdin dibawa ke kapal. Jarak tempuh sekitar 300 mil laut, dari dari Jawa ke Pulau Krismas di bagian barat Australia, dengan waktu tempuh sekitar 30 jam (1 hari dan 2 malam). Penumpang terdiri dari sekitar 20 anak kecil dan sisanya orang dewasa.

Saat tiba di sana, kapal dihadang oleh polisi patroli laut. Pada saat itu kapal ditangkap. Semua penumpang diangkut dengan sekoci yang memuat 25 orang setiap kali muat. Di darat telah menunggu mobil patroli di pelabuhan. Awak dan penumpang dikumpul satu tempat. Dua hari kemudian kapal dihancurkan dengan bom di laut.

Satu minggu kemudian, bersama dengan 75 penumpang, dibawa ke Australia. Selama 30 bulan dia ditahan di penjara Kalguri, Australia Barat. Karena kondisi kesehatan terganggu, dia menjalani operasi tulang belakang. Karena itu, dia dibawa menuju Kota Perth. Proses penyelesaian kasusnya disidangkan sebanyak 11 kali. Setelah operasi, dia dipulangkan ke Indonesia, atas bantuan Kedubes Indonesia di Australia, melalui jalur Bali – Jakarta – Buton. Akhirnya, dia kembali ke Binongko bulan Juli 2002.

3. La Ode Tajuddin (usia *62 tahun*), memiliki tiga buah perahu, masing-masing dengan tonase 40, 70, dan 80 ton. Dari ketiga perahu itu, dua perahu dibeli dan satu perahu dibuat sendiri. Perahu dibeli



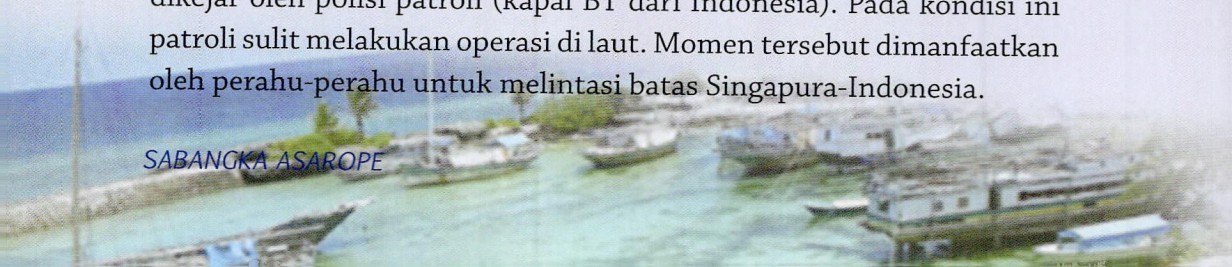
di Tomia. Saat itu dibeli dengan 10 ringgit emas setiap perahu. Emas dibeli di Jawa dan Singapura. Sedangkan perahu yang tonase 40 ton dibuat sendiri di Popalia. Kayunya diambil dari daratan Buton di daerah Kulisusu, dikumpul secara bertahap. Setelah kayu terkumpul baru proses pembuatan dimulai.

Selama masa berlayar, dia membeli kopra di Maluku dari Buru sampai Halmahera, dengan modal sendiri. Bawa ke Surabaya. Sistem barter barang dengan kopra. Barang kelontong, seperti kain sarung, dengan kopra. Kopra milik masyarkat lokal. Dari Maluku berlayar ke Binongko, kemudian bawa ke Surabaya. Setelah bongkar beli garam di Madura, lalu dibaw ke Bagansi Api-api di Sumatera. Perahu saya 40 ton, namanya *Sinar Mas*. Memuat kayu dari Kepulauan Riau menuju Singapura. Kayu dijual di sana. Saat balik membawa rombengan, yang dibeli dengan harga 100 $ Singapura.

Setiap kali perahu datang membawa muatan kopra, *tauke* memberikan hadiah kepada nakhoda berupa: 1 buah jam tangan (merek rolex atau totoni) dan 1 ringgit emas. Baju dibagian untuk semua awak perahu. Semua kebutuhan dilayani oleh *tauke*. Kemudian administrasi perahu, berupa surat jalan, diurus oleh petugas khusus (disebut *Karani*) yang ditanggung oleh *tauke*. Perahu berlabuh di Pasir Panjang. Di sana banyak perahu dari Binongko, khususnya Popalia.

Di perbatasan, ada kapal pengawal milik *tauke* yang menggandeng perahu masuk ke Singapura. Dalam satu kali gandengan terdapat 1 sampai 5 buah perahu. Layar perahu diturunkan. Ketika akan menyeberang baru layar perahu mulai digunakan.

Perahu berangkat dari Singapura pada bulan Januari, yakni saat angin musim barat. Berlayar sampai di Nusa Tenggara selama 9 hari. Strategi melintasi batas negara adalah menunggu sampai angin bertiup sangat kencang atau cuaca paling buruk agar tidak dapat dikejar oleh polisi patroli (kapal BT dari Indonesia). Pada kondisi ini patroli sulit melakukan operasi di laut. Momen tersebut dimanfaatkan oleh perahu-perahu untuk melintasi batas Singapura-Indonesia.



Saat melintasi perbatasan, perahu berlayar bersama (*porambanga*) sampai antara 5-10 buah. Sebelum masuk di perbatasan, perahu-perahu sudah bersiap dengan posisi layar siap. *Start* awal melintas perbatasan pada saat cuaca sangat buruk (angin kencang).

Rombengan dijual di Nusa Tenggara, tepatnya daerah Sumbawa. Di daerah ini ada juga orang Binongko. Pihak perahu mempercayakan kepada penduduk lokal untuk menjual rombengan. Setiap minggu mereka melaporkan hasil penjualan. Sejak awal pihak perahu telah menetapkan harga, misalnya Rp.100.000/karung. Jika mereka jual lebih dari harga itu, maka selisihnya untuk penjual. Rombengan dibeli di Singapura seharga Rp.60.000/karung. Jadi masih dapat untung Rp.40.000/karung. Dalam komunikasi mereka menggunakan bahasa Indonesia. Perahu berada di Sumbawa sekitar 3 bulan. Pihak perahu kerap memberikan bonus khusus kepada pihak penjual. Misalnya, jika berhasil menjual 50 karung, pihak perahu memberikan bonus 2-3 karung rombengan. Dalam satu kali muat bisa sampai seribu/1.000 karung RB.

Dia juga memuat kayu dari Malaoge (Lasalimu) sebanyak 80 kubik, dibawa ke Kalabahi Kab. Alor. Pada saat itu bertepatan dengan gempah Maumerea (sekitar 1970-an). Akibatnya, perahu mereka terombang ambing di tengah laut selama 2 hari dan 3 malam. Kemudian terdampar di Pulau Kambing, di daerah Timor-Timur. Mereka berada di sana selama 2 minggu lamanya. Sebagai nakhoda, di ke Deli untuk telegram, mengabarkan kepada keluarga di kampung bahwa mereka masih selamat. Kayu dibongkar dan dijual di Kalabahi, dengan harga Rp.500.000/kubik. Harga belinya Rp.200.000/kubik di Buton. Jadi untungnya, setelah dibuka modal, sekitar Rp.16.000.000. Pelayaran ke Kalabahi hanya dilakukan satu kali.

Setelah perahunya dijual, kini La Ode Tajuddin memiliki sebuah kapal pelingkar ikan dengan tonase 10 ton. Kapal ini merupakan salah satu warisan dari pelayaran perahu. Beroperasi di dekitar perairan Binongko.



4. La Gani (usia *79 tahun*; berlayar 1955-2004), mulai berlayar sejak tamat SR (3 tahun) di Taipabu Binongko. Berlayar pertama ke Singapura. Muat kopra dari Kaledupa. Berlayar selama dua minggu, menggunakan angin musim timur. Perahu yang digunakan 22 ton milik La Tiwubondo di Taipabu. Nakhoda adalah La Gente ditambah 11 awaknya (La Ade, La Lika, La Uebu, La Haka, La Ali, La Husaini, La Hasma, La Musa, Haji Amin, dan La Ode Pagara). Bulan Juni tiba di Singapura dan kembali bulan Februari dengan angin barat. Sebagai *koki,* dia selalu berada di perahu, sedang yang lain secara bergiliran ke darat untuk bekerja. Selama di sana, dia melihat banyak perahu orang Buton dari Maluku dan Buton, antara 20-20 perahu dalam satu musim pelayaran.

Pada tahun 1957-1958, ada enam perahu dari Taipabu ke Tanjung Pinang secara bersama (*porambanga*), dengan masa tempuh 13 hari. La Gani sebagai *koki* pada perahu *Gloria* (9 ton) milik La Konse, dengan nakhoda La Madi. Awak perahu 7 orang (La Damili, La Abdulu, La Abu, La Madi Wawa, La Rake, La Amiri, La Mura). Di sana mereka memotong kayu bakau dan dijualnya kepada orang Cina. Selain kerja bakau, mereka bekerja menjadi buruh di sana, selama 6 bulan. Pada saat angin barat, perahu tersebut berlayar kembali ke Binongko. Bagi hasil setiap awak Rp.50.

Berikut berlayar ke Ambon, sebagai *koki*, tepatnya di Boano (Seram). Selama dua tahun (1958-1960) di sana membuat kebun. Kemudian kembali ke Binongko tahun 1960. Pada tahun inilah dia menjadi *nakhoda* yang pertama untuk perahu *Dinar* milik keluarganya. Dengan perahu ini dia berlayar ke Gorontalo muat penumpang selama 6 tahun, yakni sampai 1966.

Pada tahun 1970, dia menjadi nakdoha perahu *Burung Laut* (17 ton) milik Haji Syamsuddin. Berlayar ke Banggai (Sulawesi Tengah), muat kopra menuju Kendari (Sulawesi Tenggara), selama 2 hari/ malam, dengan angin barat (tepatnya *angin utara*) dengan teknik berlayar samping. Kopra dibeli Rp.2.500/kwintal, sebanyak 17 ton.



Kemudian dijual kepada *tauke* di Kendari dengan harga Rp.4.500/ kwintal.

Selama delapan tahun (1971-1979) menjadi nakhoda perahu *Tujuan Hidup* (12 ton) milik Haji Ali Nafi di Tomia.[1] Awak perahu empat orang (La Kahara, La Ode Ane, La Mane, dan La Amirudin). Semua memiliki hubungan keluarga dengan La Gani. Berlayar ke Gorong (Seram, Maluku), dengan memuat pakaian dari Tomia milik Haji Sumaila. Barang dijual secara eceran selama 3 bulan, ditukar dengan pala. Sistem penjualan *komisi,* yakni bagi hasil bila laku, dan bila tidak laku barang dikembalikan pada pemiliknya.

Perahu berlayar dari Tomia bulan Agustus dan September, yakni musim panen pala. Berlayar selama 13 hari dengan teknik *opal*, karena bertepatan masa angin timur. Satu lembar baju atau kain ditukar 5 kg pala. Pala dijual di Ambon dengan harga Rp.2.700/kg. Selanjutnya, dari Ambon berlayar ke Sanana (Maluku Utara) muat minyak tanah. Dibeli dengan harga Rp.360/drum dan ditukar kopra 1 drum = 2 kwintal kopra. Selama 7 menunggu muatan. Kopra dibawa ke Kendari. Dijual Rp.40.000/kwintal. Pada saat itu perahu memuat 6 ton. Kemudian berlayar kembali ke Tomia muat sagu tumang dan ubi kayu parut (6 ton) untuk kebutuhan keluarga, tidak dijual.

Pada tahun 1979-1980, berlayar dengan perahu *Tanjung Melati* (17 ton) milik Haji Sadir di Tomia. Berlayar ke Taliabo dan Bitung. Dari Taliabo muat kopra dan dibawa ke Bitung, sistem *vracht* yakni Rp.17.000/ton. Perahu kembali ke Taliabo muat kopra dan dibawa lagi ke Bitung. Kemudian berlayar ke Morotai muat semen sebanyak 250 sak, dengan sewa Rp.2.500/sak. Berlayar selama 6 hari, dengan teknik *opal*. Selanjutnya berlayar Posi-posi di ujung utara Halmahera tanpa muatan. Dari sana membeli ikan kering (*ikan julung*) sebanyak 2.000 ikat, dengan harga Rp.2.750/ikat, lalu dijual di Bitung kepada *tauke*

[1] Pemilik dan nakhoda perahu di Usuku Tomia. Dia adalah sepupu dua kali dari La Gani. Baca lanjut pada karya Hamid (2011:263-264).

dengan harga Rp.15.000/ikat. Dari Bitung mereka muat semen milik La Ode Arawa ke Tobelo, sebanyak 250 sak, dengan sewa Rp.2.500/sak. Masih dengan muatan semen dari Bitung dimuat ke Tobelo 1 kali dan Jailo 2 kali. Dari Jailolo (kampung Iga) perahu muat kopra yang dibawa ke Tobelo dan kembali lagi ke Iga. Kegiatan ini sekitar 10 kali pulang-pergi. Setelah ini La Gani kembali ke Binongko dan menikah.

Setelah menikah, dia berlayar kembali dengan kapal motor milik keluarganya di Wanci, *Pesakim Mulia 2* (25 ton), menuju Wawonii tanpa muatan. Dari sana muat kayu ke Deli (Timor), dengan sistem *vracht*. Lalu kembali ke Wawonii dan muat kayu ke Deli. Dia bersama 5 orang sawi (La Muna, La Adi, La Sikuru, La Ma'munu, dan La Hanidu). Setelah kembali di Wanci, dia berlayar lagi ke Dobo dan Ambon untuk mencari teripang dengan 15 orang Bajo. Hasilnya dijual kepada *tauke* di Bali.

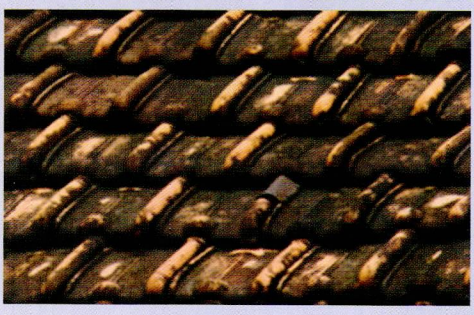
Masih dengan *Pesakim Mulia 2*. Berlayar ke Kanawa tanpa muatan. Dari sana muat rotan ke Pasir Panjang. Kali ini ABK dan juragan mendapat gaji setiap kali berlayar Rp.250.000 (ABK) dan Rp.500.000 (Juragan). Kegiatan ini sebanyak 6 kali selama dua bulan. Setelah kembali, La Gani istirahat selama satu tahun setengah.

Berikutnya berlayar dengan kapal *Diana 02,* milik La Dini di Tomia. Berlayar ke Taliabo tanpa muatan. Dari sana muat kayu 250 kubik ke Jawa, dengan sistem *vracht* yakni Rp.45.000/kubik. Kegiatan ini sebanyak 2 kali dalam satu tahun. Dengan kapal ini, berlayar lagi dari Pasuruan ke Kalimantan tanpa muatan. Dari sana muat kayu 250 kubik, dengan *vracht* Rp.35.000/kubik. Kegiatan ini dilakukan 2 kali dalam satu tahun.

Pelayaran berikutnya tahun 1980-an dengan kapal *Jakarta Raya* milik La Ode Komi di Tomia. Berlayar ke Taliabo tanpa muatan. Dari sana muat kayu ke Pasuruan 250 kubik, dengan *vracht* Rp.45.000/kubik. Satu tahun 2 kali berlayar. Setalh itu istirahat sangat lama yakni 10 tahun sampai tahun 1996.





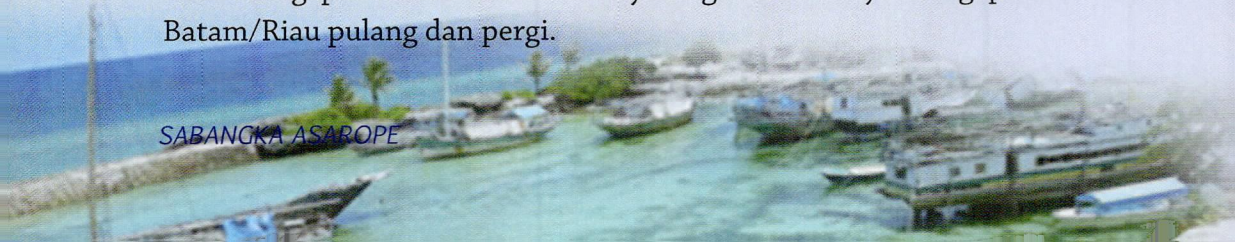


Atap genteng hasil pelayaran dari Jawa (*Sumber*: Dokumentasi Penelitian 2015)

La Gani berlayar tahun 1996 dengan *KLM Tanjung Melati* (17 ton) milik Haji Sadir di Tomia, ke Probolinggo tanpa muatan. Kali ini mereka pinjam uang dari orang lain di Tomia, dengan bunga 50 %. Modal pinjama Rp.450.000.000, ditambah bunga (50 %) Rp.225.000.000, sehingga total modal Rp.675.000.000. Beli dan muat barang di Probolinggo kemudian dijual di Agas (Irian). Barang dibongkar oleh pengusaha di sana. Kegiatan ini dilakukan 3 kali dalam satu tahun, dengan jumlah awak 12 ditambah juragan, jadi 13 orang. Pendapatan bersih pada pertama (1997) untuk ABK Rp.25.000.000 dan juragan Rp.26.000.000. Dari tahun ke tahun pendapatan menurun. Pada 2003 tersisa Rp.7.000.000 (ABK) dan Rp.8.000.000 (juragan). Bahkan, tahun 2004, mereka hanya bisa mengambalikan modal, sehingga setiap awak tidak dapat hasil. Akhirnya, pada tahun ini usaha bersama ini dihentikan. La Gani istirahat berlayar sampai sekarang, antara lain karena penglihatannya sudah terganggu.

5. La Banisa (Usia *50 tahun*; berlayar 1980-2011). *"Dengan berlayar saya sudah keliling dunia"*, demikian kalimat pembuka La Barisa saat pertama ditanya mengenai pengalamannya berlayar. Sejak kecil dia sudah ikut berlayar, sebagai *koki,* yakni setelah tamat SD tahun 1980. Masih umur belasan tahun. Dia punya tiga perahu, dua sedang berlabuh di pelabuhan Haka yaitu *Hasil Karya* (80 ton) dan *La Rato* (60 ton). Satu lagi berada di Flores, bernama *Hijrah Islam* (100 ton). Setiap perahu menggunakan mesin dan layar. Dua perahu pertama menggunakan dua mesin masing-masing berkekuatan 30 PK. Jadi setiap perahu memiliki daya mesin 60 PK. Sedangkan yang paling besar, *Hijrah Islam,* menggunakan tiga mesin. Jadi total daya mesinnya 90 PK. Sudah empat tahun dia tidak berlayar lagi. Kini tinggal di kampung, sambil mengontrol tiga perahunya. Ketiga perahu itu pernah digunakannya berlayar, sebagai *juragan*.

Pada tahun 1996 dia berlayar ke Singapura. Muat garam dari NTT sekitar 27 ton, dengan perahu *Hasil Karya* sebelum direhab, bersama 6 ABK (Saiamu, La Juma, Harimuddin, Harun, Dihi, La Hawi). Dia sendiri sebagai juragan. Jadi total awak perahu 7 orang. Berlayar selama satu minggu, tiba di Sumatera (Jambi) jual garam. Kemudian lanjut ke Kepulauan Riau muat kayu dan dibawa ke Singapura. Lama perjalanan, dari Riau ke Singapura, sekitar 3-4 jam. Ketika memasuki perbatasan, mereka melakukan negosiasi dengan petugas pos di sana. Mereka bayar kepada petugas pos, tapi tidak menentu jumlahnya, kadang Rp.20.000. Sekitar 3-4 pos yang dilalui. Kadang ada petugas pos tidak beroperasi, sehingga mereka tidak perlu negosiasi dan bayar. Kayu batang dibeli sendiri dengan harga Rp.1.000/batang. Setiap berlayar muat 2.000 batang. Kayu dijual kepada oleh orang Cina (*tauke*) dengan harga 1 dollar Singapura (Rp.2.500). Setelah bongkar muatan, perahu tinggal di Singapura antara 2-3 hari, kemudian balik lagi ke Batam. Sebagai juragan, La Barisa sering dapat bonus dari *tauke,* berupa uang. Jumlahnya tidak menentu. Kadang diberikan 50 dollar Singapura. Saat itu dia berlayar tiga kali berlayar Singapura – Batam/Riau pulang dan pergi.



Setelah dari Singapura, perahu istirahat di Batam antara 7-10 hari, sambil menunggu bos Indonesia untuk muat RB, dengan sistem *vracht* Rp.150.000/karung. Saat itu muat 350 karung, terdiri dari 200 karung milik pengusaha Binongko (Ibrahim, Bakaria, dan Haji Karim) dan sisanya (150 karung) milik perahu. Rombengan dibawa ke NTB, tepatnya daerah Bima. Berlayar selama 7 hari, dari Singapura ke Bima. Tiga pemilik RB tersebut ikut berlayar. Harga beli RB di Singapura Rp.155.000/karung. Dijual dengan harga Rp.550.000/karung. Jadi, selisih harga (untung) barang dari pemilik perahu adalah 395.000/karung x 150 karung = Rp.59.250.000. Sedangkan sewa muatan 200 karung x 150.000/karung = Rp.30.000.000. Jadi, pihak perahu memperoleh pendapatan (kotor) Rp. 89.250.000. Rombengan milik perahu dibeli oleh pedagang lokal (orang Bima). Tetapi, belum dilunasi semuanya. Masih tersisa sekitar Rp.10.000.000.

Kapal pada umumnya di sini (Haka) muat kayu dari Malaoge (Kabupaten Buton) dan Maluku ke Flores. Kapal milik La Barisa sendiri muat kayu di Malaogo, dengan sistem beli/dagang[2] dan *vracht* (500.000/kubik). Harga beli kayu di Malaoge adalah 1.500.000/kubik. Dijual di Flores dengan harga Rp.2.100.000/kubik. Satu tahun berkisar 3 – 4 kali berlayar dan paling mujur 5 kali berlayar. Mujur dalam arti cuaca dan hasil kayu. Cuaca di hutan, yakni jika hujan maka kayu sulit diturunkan. Sedangkan cuaca di laut, yakni saat angin dan gelombang besar sehingga tidak memungkinkan berlayar.

Kayu tersebut milik rakyat yang sudah dibeli/kumpul oleh pedagang lokal. Daerah tersebut merupakan area trasmigrasi. Tetapi, kami ambil kayu langsung dari bos (penadah) kayu). Harga kayu ditetapkan, antara pembeli dan bos kayu, termasuk administrasi jual-beli kayu (DKO=Daftar Kayu Olahan)[3], semuanya bersih Rp.1.500.000/kubik. Izin berlayar diurus oleh *juragan*, tetapi dibayar oleh bos kayu.

---

[2] Menggunakan modal orang lain untuk berdagang. Biasanya para awak dan pemilik perahu yang memberikan modal usaha, kemudian bagi hasilnya.

[3] Data ini diterbitkan oleh Dinas Kehutanan setempat.

Setelah kayu siap, pemilik kayu memberikan DKO kepada juragan, dan kapal siap berlayar. Kapal biasanya berangkat dari Haka bulan Mei sampai Desember. Bulan Mei bertepatan angin timur. Kalau barat, kadang teduh dan kadang juga kencang. Berlayar antara 2-3 hari sudah tiba di Flores.

Baik sistem sewa maupun beli, telah ada orang yang menangani semua proses (administrasi) pembelian di sana. Jadi, pihak perahu tinggal muat kayu, tanpa mengurus di darat, kecuali kesepakatan dengan pihak yang menggunakan perahu jika menggunakan sisten *vracht*. Petugas darat mendapatkan sekitar Rp.50.000/kubik. Dengan begitu, kita bagi-bagi rezeki, kata La Barisa.

Sampai sekarang orang di sini berlayar. Sebab, kondisi lahan di sini tandus. Lebih banyak karang, sehingga susah untuk menanam di darat. Orang tua saya dulu juga adalah pelayar. Ketika sedang wawancara, dia menerima telpon. Terdengar dia berkata kepada orang yang meneleponnya bahwa *"bagaimana bosku ... mereka [awak dan perahu] mau balik dulu ke Binongko mau bawa makanan, baru dia berlayar lagi. Tidak terlalu lama di Binongko. Paling 2-3 hari. Besok, Insya Allah, mereka sudah berangkat dari Flores. Mereka belanja kelapa dulu untuk di sini"*. Lebih lanjut dia menjelaskan bahwa kapal dari Flores kembali ke Binongko dengan muat kelapa antara 100-200 buah.

Kapal ke Flores muat kayu dan kembali ke Malaoge tanpa muatan. Jika kapal sudah mau singgah di kampung, mereka [perahu] muat kelapa yang dibeli dengan harga Rp.1.500/buah. Dalam satu kali kembali, perahu biasa muat antara 1.000-2.000 buah kelapa, untuk kebutuhan ABK, pemilik perahu, dan warga yang pesan. Kelapa tidak untuk dijual, melainkan hanya dipakai untuk kebutuhan sehari-hari. Seperti sekarang, saya (La Barisa) pesan 100 buah. ABK juga beli sesuai kebutuhan. Jumlah ABK di PLM *Hijrah Islam* ada 7 orang. Jadi, kalau setiap ABK beli 50 buah, maka sudah ada 350 buah. Kemudian ditambah 100 buah milik saya. Jati total 450 buah.



SABANGKA ASAROPE

Saya punya 6 anak. Yang pertama sudah selesai kuliah di STIKES Bau-Bau. Anak kedua menjadi polisi di Polres Bau-Bau. Anak ketiga masih semester 4 di Unidayan Bau-Bau. Anak keempat kelas 3 di SMA, anak kelima kelas 1 SMA, dan anak terakhir kelas 3 SMP, semuanya di Popalia . Semua anak saya sekolah di Popalia, mulai anak pertama sampai terakhir. Saya punya rumah di Bau-bau, dekat kampus Unidayan, berupa kontrakan sebanyak 12 kamar. Sewa kamar setiap bulan Rp.350.000/orang, Rp.450.000/2 orang, dan Rp.500.000/3 orang. Sewa tersebut hanya untuk kebutuhan makan anak saya di sana, sedangkan biaya bulanan lainnya tetap dari hasil usaha berlayar.

Menurut pengakuannya, terdapat sekitar Rp. 200.000.000 harga kayu di Flores yang belum dibayar oleh pembeli. Yang beli kayu kebayakan orang Bugis dan sedikit orang Cina. Kalau orang Cina bagus, langsung bayar. Tetapi, kalau orang Bugis parah, sering menunggak. Kita tidak punya alternatif, karena mayoritas pedagang kayu adalah orang Bugis. Meskipun demikian, saya santai saja. Prinsip saya, *ada uang mencari dan tidak ada uang juga tetap mencari*. Saya santai saja, sambil main domino. Tidak perlu ambil pusing. Saya pernah bertengkar dengan Pak Haji (prang Bugis) di sana. Sebabnya sudah 3 bulan juragan kapal saya tunggu harga kayu dan hanya diberikan Rp.1.000.000. Saya bilang dia lebih baik masuk Kristen saja. Untuk daerah Kupang sekitar 90 % adalah (pedagang) orang Bugis. Mereka sudah menjadi pejabat besar di sana. Jadi, kalau kita lapor ke polisi tidak ada gunanya, karena mereka juga polisi. Karena itu, santai saja, tidak perlu ambil pusing, karena bisa stress nanti.

Terakhir ditanyakan mengenai kapan lahir, dia menjawab tahun 1965. Waktu itu bertepatan ayah saya ditangkap di Malaysia. Pada saat berangkat, ibu saya sedang hamil. Ayah saya ditahan selama satu tahun lebih. Setelah kembali di sini saya sudah lahir, sudah bisa merangkak. Banyak orang yang ditahan di Malaysia pada saat itu.

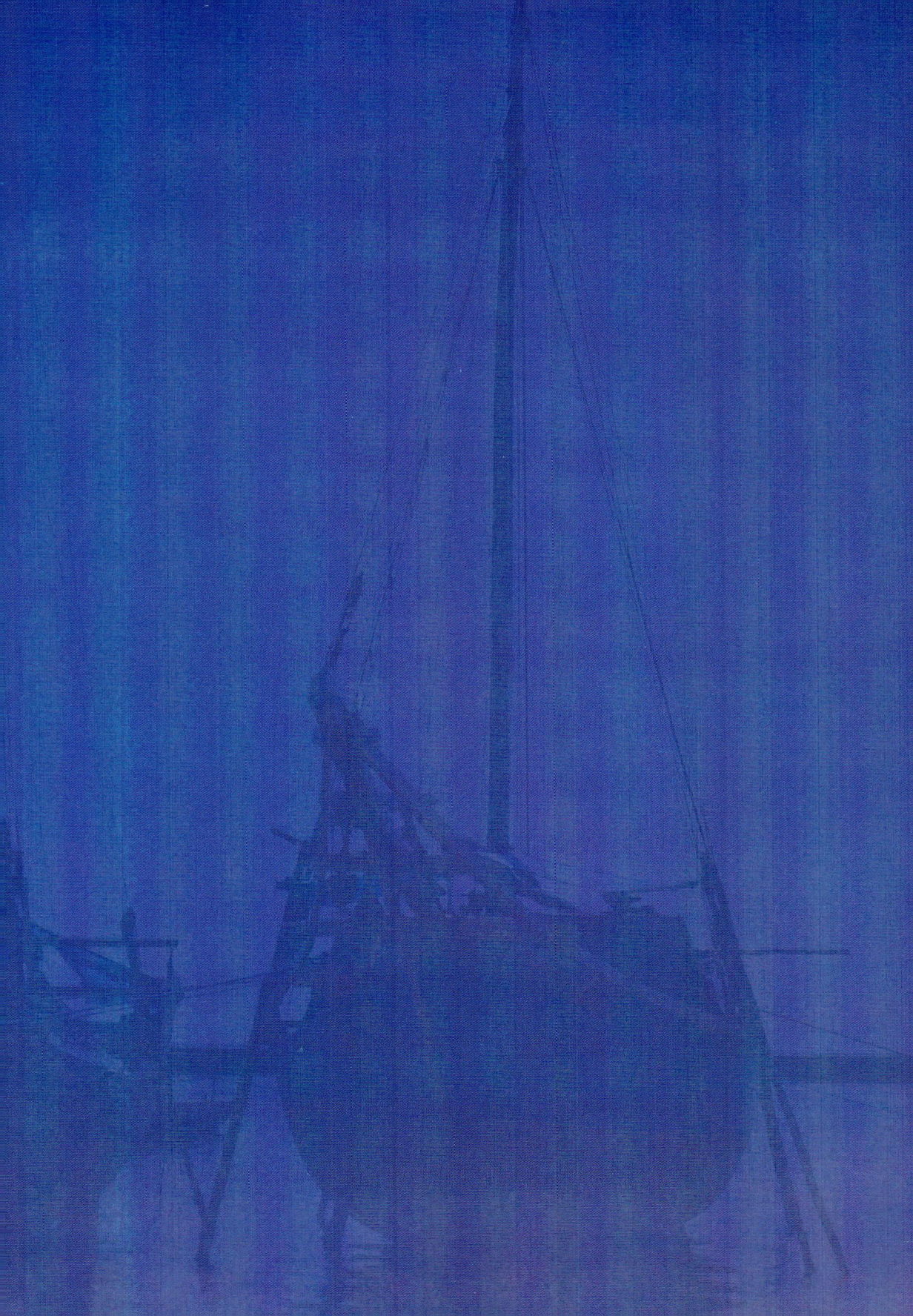




SABANGKA ASAROPE

BAB 5

Sistem Usaha dan Bagi Hasil



Prinsip kebersamaan sebagai implementasi nilai-nilai "sabangka asarope" merupakan bagian dari kebudayaan pelayar Tira dan Binongko. Nilai-nilai itu terlihat pada perjanjian peminjaman perahu dan modal. Pelayar mengenal prinsip "bagi untung dan bagi rugi" sebagai implementasi nilai sabangka sarope. Bersama tidak hanya untung tetapi juga rugi. Semua disampaikan pada saat pertemuan warga di depan tetua adat. Sebuah proses mempertahankan hidup dengan berlayar dengan mengedepankan kebersamaan antara pelayar dan masyarakat di darat. Ini menjadi sebuah modal sosial yang perlu dikembangkan dalam berkehidupan sehari-hari. Uraian mengenai proses pembagian hasil setelah berlayar sebagai pengembangan nilai-nilai budaya "sabangka asarope" akan kami uraikan sebagai berikut.

Menyambut Perahu

Setelah berbulan-bulan lamanya di daerah pelayaran (*hela'a*) tiba saatnya perahu berlayar kembali ke kampung. Saat ini sangat dinantikan, baik oleh awak perahu maupun keluarga yang ditinggalkan di kampung. Seperti pada saat meninggalkan kampung, orang banyak berkumpul di pantai (pelabuhan), untuk menyambut kedatangan perahu dari *hela'a*.

Pada masa perahu layar, tidak ada alat komunikasi seperti sekarang, sehingga pihak keluarga tidak tahu kapan ayah atau suami mereka akan datang. Tanda kedatangan perahu ialah ketika terdengar bunyi *tawatawa,* sejenis alat musik yang terbuat dari tembaga. Setiap ritme bunyi *tawatawa* memiliki pesan tertentu kepada pendengarnya. Jenis bunyi tersebut telah diketahui oleh komunitas pelayar, sehingga mereka tahu kondisi perahu yang datang.

Dari jauh bunyi *tawatawa* telah terdengar kencang. Semua warga mendengarnya. Satu persatu warga turun ke pantai, khususnya di pelabuhan, untuk menyambut kedatangan perahu. Bunyi *tawatawa* telah menggerakan hati mereka terutama pihak keluarga pelayar. Bagi

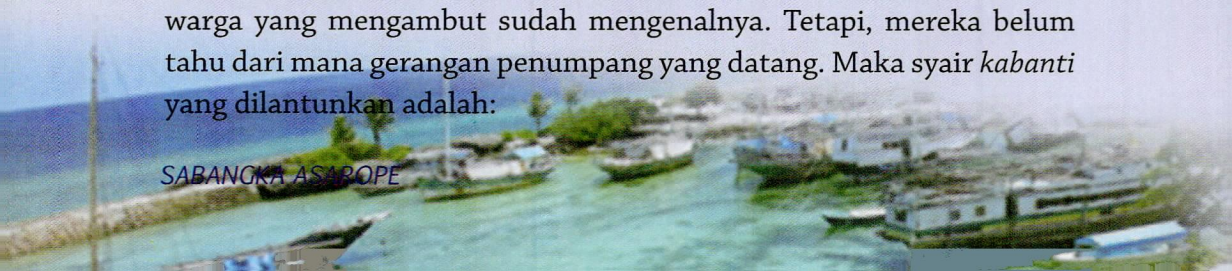
kaum perempuan yang calon pasangannya sedang berlayar, ketika mendengan bunyi *tawatawa,* hatinya tergerak dan segera ke pantai menyambut sang kekasih.

Bunyi *tawatawa* yang baik dan kencang menandakan bahwa perahu yang datang membawa keuntungan. Karena itu, warga menyambutnya dengan meriah di pinggir pantai. Mereka saling bertanya, apakah gerangan muatan yang dibawa. Perahu yang datang tidak hanya pada kondisi tanpa muatan terutama yang datang dari Jawa, tetapi juga yang memiliki muatan dari daerah produksi terutama Maluku.

Para muda dan mudi mulai menebak-nebak (*'bhotobhoto*), apa gerangan muatan perahu, dengan melantunkan sejenis pantun berirama atau *ka'banti* (kegiatannya disebut *po'banci*). Sebelum melakukan *po'banci,* mereka bertaruh jika yang benar diberikan hadiah dari yang salah, demikian pula sebaliknya (La Rabu Mbaru *Wawancara* 21 Maret 2015). Bila tebakan merujuk pada kopra (*bhakaki*), yang merupakan utama perahu saat itu, syair *kabanti* yang dilantunkan adalah:

Ntondu wana ntondu rope ndomi dhomi
Sarat di belakang sarat di depan *ndomi dhomi*
Ulea paraena ndomi dhomi?
Muat apa *ndomi dhomi*
Noulea bhakaki ndomi dhomi
Dia muat kopra *ndomi dhomi*
Nomin'aso iwampae ndomi dhomi?
Dia datang dari mana *ndomi dhomi*
Nomina'aso iyambo ndomi dhomi
Dia datang dari Ambon *ndomi dhomi*

Berbeda dengan muatan berupa kopra yang tersimpan dalam atas rumah perahu, muatan berupa orang akan terlihat dari jauh, sehingga warga yang mengambut sudah mengenalnya. Tetapi, mereka belum tahu dari mana gerangan penumpang yang datang. Maka syair *kabanti* yang dilantunkan adalah:



Ntondu wana ntondu rope ndomi dhomi

Sarat di belakang sarat di depan *ndomi dhomi*

Ulea paraena ndomi dhomi?

Muat apa *ndomi dhomi*

Noulea wakinamboro ndomi dhomi

Dia muat orang besar *ndomi dhomi*

Nomin'aso iwampae ndomi dhomi?

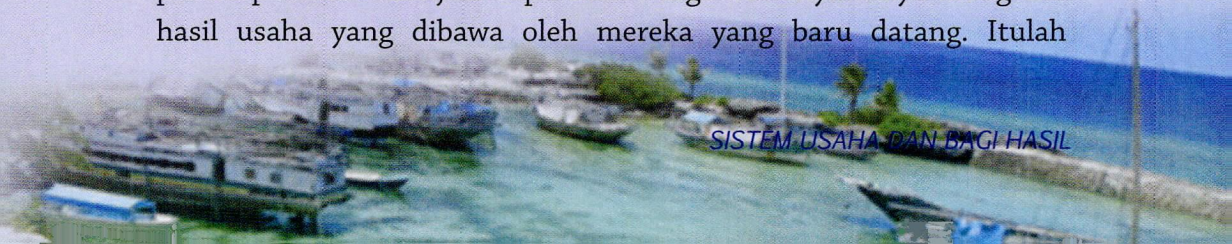
Dia datang dari mana *ndomi dhomi*

Nomina'aso iyambo ndomi dhomi

Dia datang dari Ambon *ndomi dhomi*

Kegiatan *po'banci* akan terus dilantunkan oleh muda dan mudi sampai perahu berlabuh di pantai (pelabuhan). Ketika awak perahu mulai turun, biasanya *koki* mengantar nakhoda terlebih dahulu, peserta *ka'banti* mulai bertanya-tanya dalam hati, apa gerangan (muatan) yang datang. Karena dari sisi usia masih muda, mereka agak enggan bertanya langsung kepada *nakhoda*. Mungkin karena etika komunikasi yang dijunjung di masyarakat sehingga dipandang tidak sopan bertanya langsung bertanya kepada *nakhoda*. Walhasil, mereka terus menanti, apa gerangan (muatan) yang datang. Ketika tebakan dari seorang muda/mudi benar, maka dia akan sangat gembira, sembari menagih janji (taruhan) yang disepakati bersama saat memulai kegiatan *po'banci*.

Secara bertahap penumpang/awak perahu diantar dari perahu ke darat dengan *koli-koli*. Raut wajah mereka yang datang dapat dimaknai sebagai suasana hati, baik peruntungan maupun perugian, yang dibawanya. Setelah tiba di pelabuhan, masing-masing awak menemui keluarganya. Sembari bercerita singkat tentang pengalaman di *hela'a*, awak perahu perlahan meninggalkan pantai menuju rumah masing-masing. Demikian juga warga yang menyambut mereka. Kawasan pantai perlahan menjadi sepi. Para warga bertanya-tanya mengenai hasil usaha yang dibawa oleh mereka yang baru datang. Itulah



gambaran kondisi kampung ketika menyambut perahu yang datang dari rantau.

Penanda kedatangan (*tawatawa*) dan kondisi warga di pelabuhan, seperti di atas, tidak tampak ketika perahu yang datang tidak membawa hasil (keuntungan). Kadang tak seorang pun tahu kedatangan perahu dari *hela'a*. Setelah esok hari, jika perahu datang pada malam hari, orang baru mengetahui kedatangan suatu perahu saat melihatnya berlabuh di pantai atau berjumpa dengan awaknya di kampung. Jika kondisinya seperti itu, maka warga dapat memahami bahwa mereka yang baru datang semalam tidak membawa hasil baik, sehingga mereka tidak memberikan penanda apa pun.



Tawatawa yang digunakan oleh perahu layar di Binongko
(sumber: koleksi keluarga La Ninu di Desa Jaya Makmur)

Bila salah seorang dari awak perahu meninggal dalam pelayaran, baik sudah dimakamkan atau belum, biasanya awak perahu turun lebih awal dengan *koli-koli*. Mereka segera menuju rumah keluarga keluarga awak perahu yang meninggal. Pihak keluarga mulai curiga pada kedatangan mereka. Pasalnya, jika perahu datang dengan peruntungan, bunyi *tawatawa* sudah terdengar dari jauh dan warga berbondong-bondong menuju pantai. Pada saat itulah awak perahu, diwakili oleh *nakhoda*, menyampaikan berita duka kepada keluarganya. Meskipun keluarga korban sedih karena kematian keluarganya, namun mereka

menerima kenyataan itu apa adanya. Tetapi, jika *nakhoda* tidak datang memberi tahu lebih awal, pihak keluarga sulit menerima kenyataan itu dan akan menyalahkan *nakhoda* karena tidak bertanggungjawab (Hamid 2011:148-149).

Pada konteks ini, ada semacam etika komunikasi dalam masyarakat bahari, terkait kabar duka bagi pihak keluarga yang ditinggalkan. Selain itu, pihak keluarga ataupun warga lain memaknai itu sebagai "kebodohan" dari *nakhoda*. Pasalnya, dalam tradisi berlayar, keselamatan seluruh awak merupakan tanggung jawab *nakhoda*. Jika perahu kembali membawa hasil, *nakhoda* akan disanjung karena dianggap "pintar". Juga sebaliknya, jika perahu datang membawa kabar duka, *nakhoda* dianggap telah gagal memimpin perahu dan awak selama pelayaran (La Gani & La Ode Tajuddin *Wawancara* 17 & 18 Maret 2015).

Pemberitaan mengenai keadaan pelayar di rantau terutama kabar duka. Pada tahun 1970-an, berita duka kepada keluarga di kampung disampaikan lewat jasa telegram. Salah satu insiden terjadi bulan Januari 1974. Sebuah perahu dari Binongko, *Cinta Bahari* (33 ton), yang memuat beras dan gula (dengan sistem *vracht*) milik *tauke* di Kepulauan Leti melintasi wilayah perbatasan Indonesia dan Timor-timur. Sehingga dijatuhi bom dari pesawat *Ampibi*[1] yang sedang melakukan operasi sekitar Pulau Kambing. Dari lima orang awak (La Apo, La Dane, La Nur Isa, La Trajaan, dan La Rajandia) hanya satu orang yang selamat yakni La Apo[2]. Setelah tiga hari terombang abing di laut dengan *koli-koli,* dia terdampar di Pulau Kambing, lalu

[1] Menurut keterangan saksi mata, La Apo, yang selamat dalam peristiwa ini mengatakan bahwa pilot pesawat itu adalah perempuan. Mereka berjumlah tiga orang saat melakukan operasi.

[2] Kakak dari Bila Anaobi yang mengisahkan kembali kejadian itu kepada penulis di Kantor Camat Binongko pada 16 Maret 2015. Dia berupaya menyelamatkan diri, dengan bersembunyi di belakang perahu, tepatnya pada kemudi. Pesawat pergi dan dua kali kembali. Setelah pesawat pergi, dia mengambil kapal dan memotong kayu pengikat *koli-koli* yang terikat pada atap perahu. Dia berhasil menyelamatkan diri.

ditolong oleh penduduk setempat. Selanjutnya dirawat pada RS. Cipto Mangunkusomo di Jakarta. Tiga bulan kemudian dia mengirimkan kabar lewat telegram kepada keluarganya. Pada bulan Juli 1974, La Apo tiba di Binongko dengan sebuah kapal perintis milik kepolisian.

Kini, berita tentang keberadaan perahu sudah mudah diketahui lewat jaringan komunikasi *celular* antara awak perahu/kapal dengan keluarga di kampung. Karena itu, awak perahu tidak ada lagi memukul *tawatawa* atau *po'banci* di kalangan muda mudi di kampung menyambut perahu. Jauh hari pihak awak telah memberikan kabar kepada keluraga di kampung bahwa mereka akan pulang. Bahkan, sebelum memasuki perairan Binongko, awak perahu kembali memberikan kabarnya. Meskipun demikian, kedatangan mereka tidak lagi disambut oleh banyak warga kampung, kecuali kerabat dekat dan sebagian warga yang ada di pantai saat kedatangan perahu/kapal.

Sistem Usaha

Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa upaya menyambut perahu, dari segi berita, tidak hanya mencakup kabar gembira (hasil untung), tetapi juga kabar duka, yang dibawa oleh awak perahu dari rantau. Begitu pula dalam sistem bagi hasil. Di kalangan pelayar Binongko dikenal adanya prinsip "bagi untung dan bagi rugi". Maksudnya, bila perahu memperoleh keuntungan maka semua pihak (awak dan pemilik) menikmatinya. Sebaliknya, bila perahu mengalami kerugian, semua pihak pun harus menerima sebagai konsekwensi dari komitmen bersama dalam membangun usaha. Sistem ini merupakan pengaruh Islam dalam dunia perdaganan maritim di Asia Tenggara sejak abad ke-15 (Reid 1993:110)

Berikut akan dijelaskan empat sistem usaha di kalangan pelayar Buton, yaitu barter, *vracht,* membeli (modal bersama dan komisi), dan gaji.



SABANGKA ASAROPE

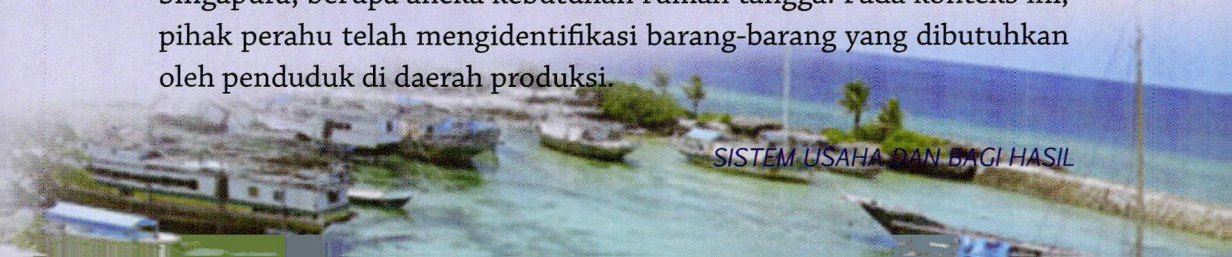
Barter

Sistem usaha ini dilakukan terutama pada masa perdagangan kopra. Antara pihak perahu dengan petani kelapa membuat kesepakatan lisan ihwal kuantitas barang yang ditukarkan. Tidak ada standar khusus dalam sistem ini, yang paling penting adalah sikap saling pengertian antara kedua pihak.

Sistem ini memiliki kelebihan dan kekurangan. Kelebihannya, pihak perahu tidak perlu menyediakan modal untuk memperoleh kopra, sehingga perahu dapat memuat muatan sesuai dengan daya muatnya. Kelemahannya, pihak perahu tidak bisa memastikan kecepatan (waktu) mendapatkan kopra. Sehingga perahu kadang menunggu lama di lokasi produksi. Tetapi, ketika masa berlayar (angin *muson*) sudah tiba, setelah mempertimbangkan kondisi muatan, perahu berlayar membawa muatan yang sudah ada. Untuk menyiasati keadaan ini, seorang awak perahu kerap tidak ikut berlayar. Dia menunggu di daerah produksi, dengan tugas utamanya memastikan muatan telah siap sebelum atau pada saat perahu tiba dari daerah penjualan komoditi.

Dengan sistem ini, pihak perahu dan petani telah bersiap dengan barangnya masing-masing. Karena pelayaran masih menggunakan tenaga angin, para petani telah menyiapkan kopra sebelum tiba suatu musim angin musim (timur dan barat). Dengan angin musim timur, perahu berlayar dari timur menuju kawasan barat untuk menjual hasil bumi. Sebaliknya, pada masa angin barat, perahu dari barat berlayar menuju kawasan timur Indonesia untuk menukarkan barang dengan hasil bumi yang telah disiapkan penduduk lokal. Pertukaran terjadi lintas suku dan agama. Yang mempertemukan mereka adalah barang yang dimiliki dalam pertukaran.

Jenis barang yang dipertukarkan dari pihak perahu, berasal dari daerah penjualan hasil bumi seperti Jawa, Sumatera Kepulauan, dan Singapura, berupa aneka kebutuhan rumah tangga. Pada konteks ini, pihak perahu telah mengidentifikasi barang-barang yang dibutuhkan oleh penduduk di daerah produksi.



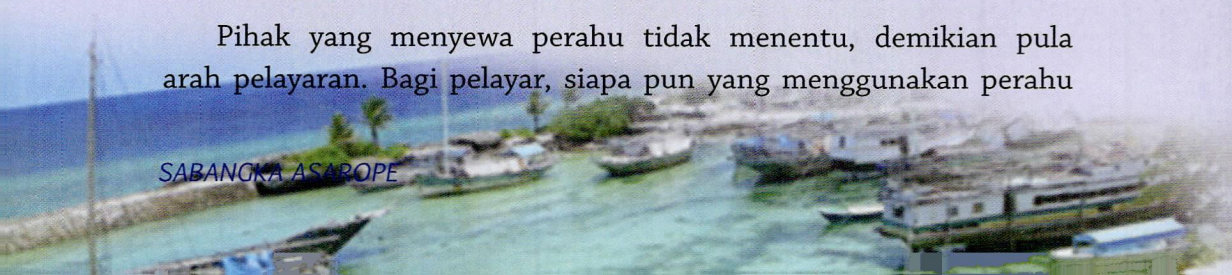
Tetapi, kadang karena kedekatan emosional dari barter sebelumnya, pihak petani telah memesan jenis barang yang dibutuhkan lewat pihak perahu. Karena itu, pihak perahu tidak lagi menebak-nebak jenis barang yang akan dibawa ke sana. Pada kondisi ini, pihak perahu mudah memperoleh muatan dan memastikan waktu perolehan muatan lebih cepat dibandingkan tanpa ada komitmen sebelumnya. Singkat kata, dasar usaha sistem ini adalah kebutuhan akan barang dari setiap pihak yang terlibat dalam pertukaran. Perbedaan pemilikan barang merupakan prasyarat terjadi pelayaran dan perdagangan maritim.

Sistem ini memiliki resiko tinggi (untung dan rugi). Barang yang ditukarkan, khususnya pihak perahu, dapat berubah setiap saat. Ditambah resiko muatan (kopra) basah saat berlayar dengan teknik *bhalabha* atau *cor*. Pada sistem ini pintu atap perahu bagian depan dan belakang ditutup rapat. Kemudian perahu berlayar dan sering menerobos gelombang laut, sehingga sebagian muatan basah. Harga kopra pun turun. Meskipun demikian, kondisi ini telah diantisipasi oleh pihak perahu. Dalam menetapkan jumlah (berat) barang yang dibarter, mereka sudah memperhitungkan kemungkinan terburuk jika muatan basah. Berdasarkan pengalaman para pelayar, mereka mendapatkan untung lebih besar melalui sistem *barter*.

Vracht (Sewa)

Pada sistem ini terdapat kesepakatan awal ihwal nominal *vracht* (sewa) yang akan dibayar oleh pengguna perahu. Besar jumlah sewa ditentukan oleh jarak yang ditempuh. Sistem ini banyak dijalankan oleh perahu dan pelaut Binongko. Bila pada sistem barter, pihak perahu harus menyediakan modal berupa barang dan perahu, maka pada model ini pihak perahu hanya menyediakan model perahu untuk digunakan.

Pihak yang menyewa perahu tidak menentu, demikian pula arah pelayaran. Bagi pelayar, siapa pun yang menggunakan perahu



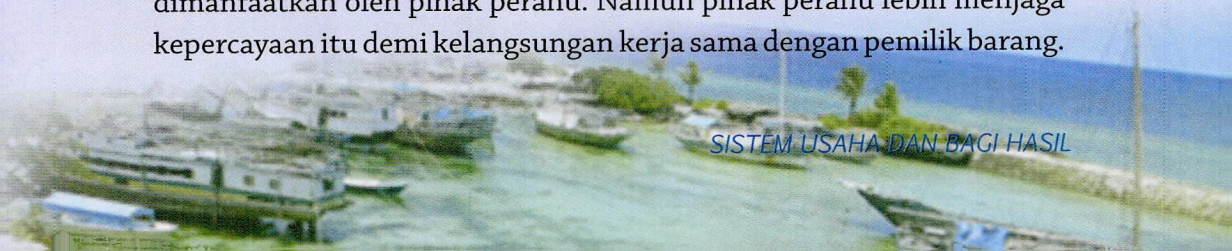
SABANGKA ASAPOPE

sepanjang setuju dengan sewa yang dibayar akan dilayani. Bila pengguna perahu adalah *tauke,* pada umumnya tidak ikut dalam pelayaran. Sewa diberikan setelah perahu tiba di tempat tujuan. Sementara, bila penggunanya adalah orang Binongko (atau Buton) pada umumnya ikut berlayar dengan perahu layar. Pilihan ikut atau tidak dalam berlayar bukan karena faktor kepercayaan. Bagi pedagang Buton, berlayar sudah menjadi bagian dari kehidupannya, khususnya di Kepulauan Wakatobi.

Pada masa perahu layar, arah pelayaran sangat ditentukan oleh angin *muson*. Sebab, berlayar di luar angin *muson* akan menggunakan waktu lebih lama dan sulit diperkirakan. Pola pelayaran dengan angin *muson* terutama pada wilayah yang jarak tempuhnya jauh. Tetapi, bila jarak tempuhnya dekat, para pelayar dapat melakukannya di luar angin *muson*. Hal ini dimungkinkan karena teknik berlayar yang digunakan adalah *opal,* yakni memanfaatkan angin dari depan.

Pengangkutan barang, dengan sistem *vracht*, setelah digunakannya mesin pada perahu tidak lagi bergantung penuh pada angin *muson*. Sebab, tenaga perahu sudah bertumpu pada tenaga mesin, meskipun tidak meninggalkan sepenuhnya tenaga angin. Kedua sumber tenaga digunakan. Meskipun demikian, masa berlayar perahu tetap memperhatikan kondisi angin *muson*. Arah pelayaran lebih banyak dipengaruhi oleh pengguna perahu, kemana akan membawa muatan?

Perkembangan teknologi komunikasi membuat pihak yang terlibat dalam sistem *vracht* tidak selalu bertatap muka dalam setiap transaksi, seperti pada masa kejayaan perahu layar. Bermodalkan nomor *celular,* pihak pengguna dapat menghubungi pihak perahu untuk memuat barangnya. Tetapi, cara kerja ini hanya bisa ditempuh setelah kedua pihak sebelumnya saling kenal dan percaya. Aspek kepercayaan sangat penting, sebagai modal utama, dalam sistem *vracht*. Sebab, pihak yang diangkut barangnya tidak ikut dalam pelayaran. Kondisi ini dapat saja dimanfaatkan oleh pihak perahu. Namun pihak perahu lebih menjaga kepercayaan itu demi kelangsungan kerja sama dengan pemilik barang.



Membeli

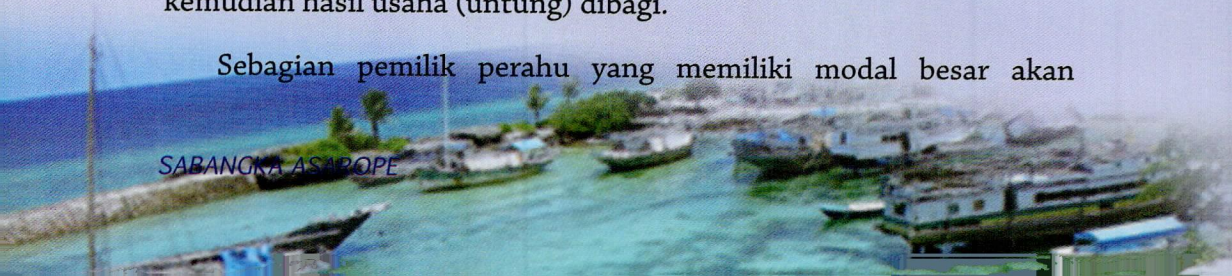
Pada sistem ini, ada dua cara yang ditempuh oleh pihak perahu dalam perolehan kopra. *Pertama,* membeli bahan baku berupa kelapa kemudian diolah sendiri menjadi kopra. *Kedua,* membeli kopra yang sudah siap dari penduduk. Baik pada cara pertama maupun cara kedua, pihak perahu harus menunggu beberapa minggu di lokasi produksi sampai muatan siap.

Dari segi waktu, cara pertama memerlukan waktu dan tenaga yang banyak. Hal itu tidak masalah ketika perahu berada di lokasi produksi bertepatan masa antara atau pergantian musim. Sebab pada masa ini perahu tidak bisa berlayar karena kondisi angin tidak menentu. Jika berlayar, waktu dibutuhkan lebih lama dibandingkan saat angin *muson* (timur dan barat). Kebanyakan pihak perahu menempuh cara kedua, yakni menunggu hasil olahan kelapa dari penduduk yang sudah siap (kopra).

Tidak semua perahu dapat menempuh cara ini terutama jika dasar modal masih terbatas. Karena itu, sistem *vraak* lebih cenderung dipilih, sembari mengumpul modal yang cukup untuk (bisa) membeli barang/muatan. Jika modal masih terbatas, walaupun sudah mendapatkan hasil dari sistem *vracht,* sistem berikutnya (*barter*) menjadi pilihan. Pasalnya, pihak perahu dapat menentukan kuantitas dari komoditi yang akan ditukar dengan barang yang dibawanya. Menurut pengakuan para pelayar, sistem *barter* lebih sering mendatangkan keuntungan besar dibandingkan sistem *vracht.*

Berdagang dengan cara membeli sering diakukan oleh awak perahu melalui modal bersama. Maksudnya, setiap awak memberikan modal untuk digunakan dalam usaha. Selain itu, ada juga orang lain yang tidak berlayar ikut menitipkan modal dalam perahu. Sistem bagi hasil dilakukan, dengan cara terlebih dahulu modal setiap orang diambil, kemudian hasil usaha (untung) dibagi.

Sebagian pemilik perahu yang memiliki modal besar akan



menggunakan modal sendiri untuk berusaha, seperti yang dilakukan oleh Haji Rusdin di Popalia. Dia membeli RB di Singapura Rp.150.000/karung, kemudian dijual antara Rp.500.000-750.000/karung. Selain membeli, dia juga menempuh sistem barter. Satu karung RB ditukar dengan 3 kwintal (300 kg) kopra. Dengan kedua cara itu, dia memperoleh keuntungan berlipat ganda. Walhasil, setelah tiga tahun menjalani usaha ini, dia bisa pergi ke tanah suci bersama kedua orang tuanya, dengan hasil perdagangan maritim.

Nakhoda yang berani mengambil resiko kerap menggunakan modal orang lain untuk berdagang. Metode ini disebut *komisi*. Sistem ini mengalami pergeseran. Pada tahun 1970-an, pihak perahu tidak dikenakan persentase dari modal (barang) yang dijual. Bila tidak laku, barang dapat dikembalikan pada pemiliknya. Kemudian, jika terjadi insiden[3] di luar kendali awak perahu, tidak ada kewajiban untuk membayar modal.

Pada tahun 1990-an, pemilik modal telah menetapkan persentase dan peminjam wajib mengembalikan modal. Sistem terakhir ini membutuhkan keberanian dan kemampuan nakhoda membaca peluang surplus. Cara ini pernah ditempuh oleh La Gani. Dia meminjam uang dari pengusaha di Tomia, dengan bunya 50 % dari modal. Bersama teman-temannya, La Gani membeli barang di Jawa kemudian menjualnya di Irian. Selama tujuh tahun mereka mendapatkan untung. Tetapi, pada tahun kedelapan mereka berhenti, karena hasilnya hanya bisa menutupi modal.

Gaji

Pada sistem ini, awak perahu diberikan gaji setelah melakukan tugasnya. Sistem ini hampir sama dengan *vracht*, model perhitungannya

[3] Insiden dapat berupa kecelakaan atau perahu dan barang ditahan oleh pihak berwajib.

secara parsial (perorangan). Besar imbal jasa pada sistem *vracht* dihitung secara kolektif, yakni muatan perahu. Sedangkan pada sistem ini, dasar perhutungan adalah orang yang digunakan tenaganya. Sistem ini digunakan setelah adanya mesin (baca: kapal motor).

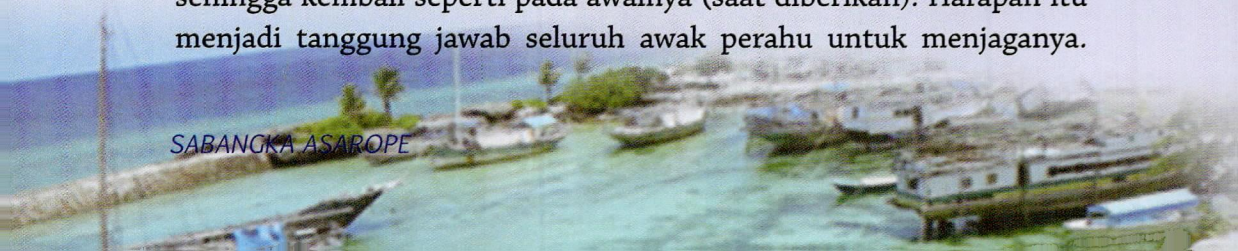
Cara ini ditempuh oleh La Gani, ketika menjadi nakhoda pada kapal motor *Pesakim Mulia 2,* milik orang Wanci. Dia menyewa 15 orang Bajo untuk menangkap penyu di Pulau Tujuh Ambon. Setiap ekor dibayar Rp.25.000. Penyu itu dijual pada *tauke* di Bali dengan harga Rp.95.000/ekor. Masih dengan kapal ini, mereka membawa muatan rotan dari Kanawa (Buton) ke Singapura. Setiap kali berlayar mereka diberi gaji oleh pemilik muatan, yakni Rp.250.000 untuk ABK dan Rp.500.000 untuk nakhoda/juragan.

Bagi Hasil

Komitmen

Sebelum perahu berlayar terlebih dahulu diadakan musyawarah antara pemilik perahu dan awak perahu. Acara ini dihadiri oleh tokoh masyarakat (adat) setempat, sebagai saksi atas segala komitmen yang dibangun oleh kedua pihak. Segala peraturan mengenai penggunaan perahu, termasuk bagi hasil diatur pada pertemuan ini. Salah satu landasan filosofis yang digunakan bahwa *"bagi hasil adalah bagi untung dan bagi rugi".* Hasil, dalam konteks ini, dipahami sebagai segala apa yang diperoleh dari kegiatan pelayaran dan perdagangan, baik yang menguntungkan maupun yang merugikan, yang diterima sesuai "apa adanya".

Pemilik perahu, yang memandang perahunya sebagai satu jiwa yang harus dipelihara, menyerahkan perahunya kepada awak (nakhoda, sawi, dan koki) dengan penuh harapan dijaga dengan sepenuh daya sehingga kembali seperti pada awalnya (saat diberikan). Harapan itu menjadi tanggung jawab seluruh awak perahu untuk menjaganya.



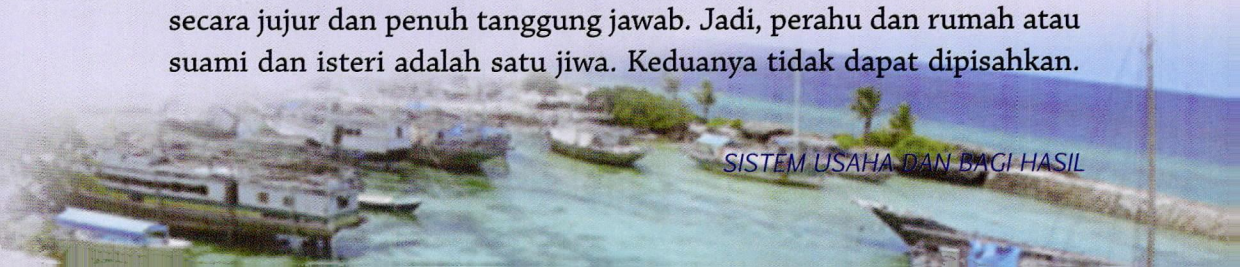
SABANGKA ASAROPE

Meskipun demikian, tanpa mengharapkan musibah akan terjadi, pihak awak ataupun tokoh masyarakat, menanyakan bahwa *"berapa harga perahu ini?"*

Tujuan pertanyaan tersebut bukan untuk menjual perahu kelak jika ada orang yang menawarkan untuk membelinya sesuai nominal itu, tetapi merupakan bentuk penegasan tanggung jawab yang bisa ditakar, sebagai dasar perhitungan, jika kelak terjadi musibah dalam pelayaran. Pada konteks ini, pemilik perahu menyebutkan perkiraan harganya. Kemudian ditanya lebih lanjut, bahwa *apakah harga itu semua dibawa oleh perahu atau sebagian disimpan di rumah?* Umumnya dalam sistem perjanjian peminjaman perahu, pihak perahu menegaskan bahwa sebagian harga ada di rumah dan sebagian pula ada di perahu.

Jawaban kedua mempertegas kembali ihwal asosiasi perahu dan rumah sebagai satu kesatuan yang tak dapat dipisahkan. Seperti dijelaskan pada bab sebelumnya, bahwa perahu adalah laki-laki dan rumah adalah perempuan. Dengan demikian, laki-laki yang pergi tidak sepenuhnya membawa dirinya, seperti halnya perempuan yang berada di rumah bukan untuk diri sendiri. Karena itu, harga perahu sebagian ada di rumah dan sebagian lagi di perahu. Sebagai ilustrasi, jika harga perahu ditetapkan Rp.50.000.000. Maka perahu membawa harga Rp.25.000.000, dan pemilik (rumah) sendiri menyimpan Rp.25.000.000. Jadi, bila terjadi kecelakaan akibat kelalaian, maka awak perahu wajib membayar ganti rugi sebanyak Rp.25.000.000. Karena sebagian harga perahu disimpan di rumah, maka harga yang dibayar sesungguhnya adalah Rp.50.000.000.

Asosiasi ini menarik karena di kalangan pelayar Buton percaya bahwa apa pun yang terjadi di rumah (yang dilakukan isteri) akan berpengaruh pada perahu (keadaan suami) dalam pelayaran. Karena itulah, isteri harus senantiasa menjaga diri dan keluarga dengan penuh jujur dan tanggung jawab, seperti halnya suami harus mencari nafkah secara jujur dan penuh tanggung jawab. Jadi, perahu dan rumah atau suami dan isteri adalah satu jiwa. Keduanya tidak dapat dipisahkan.



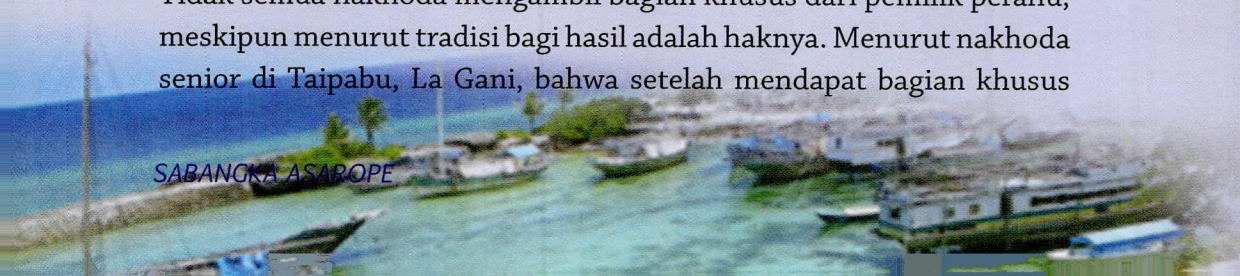
Sebagai satu jiwa perahu mendapatkan bagian khusus dalam sistem bagi hasil.

Bagi Untung

Sistem bagi hasil usaha di kalangan pelayar Buton bervariasi. Di Kepulauan Wakatobi terdapat variasi dalam sistem bagi hasil. Setiap pemilik perahu memiliki caranya. Berdasarkan penelitian Hamid (2011:141) diketahui ada dua formula yang berlaku secara umum, yakni 10 : 1 dan 11 : 1. Pilihan atas formula tersebut diputuskan pada saat musyawarah awal kegiatan usaha. Angka pertama (10 dan 11) adalah total hasil usaha. Sedangkan angka kedua (1) merupakan bagian dari perahu. Setelah bagian perahu diambil, sisannya dibagi kepada semua pihak yang terlibat dalam usaha.

Pada tahun 1980-an, setelah digunakannya mesin motor pada perahu, maka formula bagi hasil usaha mengalami perubahan menjadi 10 : 2 dan 11 : 2. Maksudnya, 2 bagian untuk perahu, sedangkan sisanya yakni 8 atau 9 untuk awak perahu. Yang bertambah 1 bagian adalah untuk bagian mesin dari sebelumnya hanya 1 bagian ketika belum menggunakan mesin (Hamid 2011: 142).

Jika pemilik perahu ikut dalam berlayar, maka dia tetap mendapatkan satu bagian seperti juga awak lain, di luar bagian perahu dan mesin. Demikian pula pemilik modal, jika perahu menggunakan model peminjaman modal, dia mendapatkan satu bagian seperti yang lain di luar modal miliknya. Setiap awak perahu mendapat satu bagian dari pembagian usaha, kecuali koki dan nakhoda/juragan. Bagian untuk koki tidak sama dengan awak yang lain. Kinerja koki menentukan bagian yang diterimanya, mulai dari 1/4, 2/3 dan 1/2 dari bagian awak biasa. Nakhoda mendapat 1 atau 1 ½ bagian dari hasil usaha. Tidak semua nakhoda mengambil bagian khusus dari pemilik perahu, meskipun menurut tradisi bagi hasil adalah haknya. Menurut nakhoda senior di Taipabu, La Gani, bahwa setelah mendapat bagian khusus



dari pemilik perahu, dia ambil sebagian dan sisanya dibagi rata kepada semua awak perahu. Sikap tersebut ditempuh karena pertimbangan bahwa mereka berlayar bersama, yang membedakan hanya tanggung jawab di perahu.

Pada pembagian hasil usaha *sistem komisi,* pemilik barang menentukan harga jual (modal) barang. Kemudian, selisih harga pada saat penjualan menjadi hak awak perahu. Misalnya, pemilik barang menentukan harga barang Rp.10.000, dan dijual oleh awak perahu dengan harga Rp.15.000, maka sisanya yakni Rp.5000 menjadi bagian awak perahu. Bagian untuk perahu diambil dari barang. Besar persentase disepakati antara pemilik barang dan awak perahu. Jika dalam perdagangan barang disita oleh pemerintah, setelah awak perahu berusaha menyelamatkan tetapi tidak berhasil, tidak ada kewajiban untuk mengembalikan modal kepada pemilik barang (La Gani *Wawancara* 18 Maret 2015).

Menurut La Gani, formula bagi hasil pada perahu yang melayani jasa pengangkutan *vracht* (sewa) berlaku *sistem bagi 3.* Maksudnya, 1 bagian untuk perahu dan 2 bagian dibagi rata kepada semua awak perahu. Pemilik perahu dan mantan nakhoda di Popalia, La Ode Tajuddin, menjelaskan sistem bagi hasil, yang disebutnya sebagai *bagi untung,* sebagari berikut. *Pertama,* terlebih dahulu modal dikeluarkan dari seluruh hasil usaha. *Kedua,* bagian perahu 10 % dari dasar modal dan keuntungan. *Ketiga,* kemudian, bagian nakhoda/juragan 10 % dari pendapatan perahu. *Keempat,* sisanya dibagi rata untuk semua sawi, kecuali koki yang jumlah bagiannya bervariasi sesuai masa kerja dan kinerja selama pelayaran.

Pemilik perahu di Desa Haka, La Banisa, menjelaskan sistem bagi hasil pada perahu atau kapal dagang. *Pertama,* bagian perahu/kapal 10% dari modal dan keuntungan. *Kedua,* selanjutnya cabut perongkosan[4]

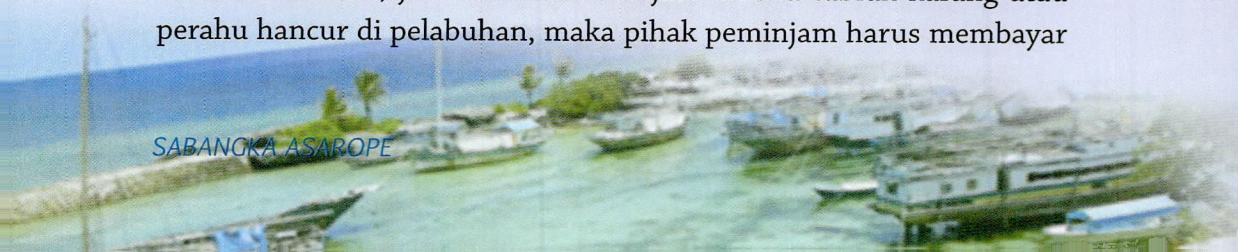
[4] Yang dimaksud perongkosan adalah semua pengeluaran kapal dan awak perahu selama berlayar, misalnya bahan bakar, makan dan minum, dan lainnya di kapal.

kapal. *Ketiga,* setelah itu, hasil (untung) dibagi menjadi dua. Satu bagian untuk ABK dan bagian lain untuk modal. Khusus bagian ABK ditambah satu bagian untuk mesin. Jadi, bila ABK berjumlah 7 orang, maka ditambah 1 bagian mesin, sehingga menjadi 8 bagian. Pembagian hasil dari modal sesuai besar modal dan bunga uang saat itu. Sebagai ilustrasi, dalam satu pelayaran, perahu memperoleh untung Rp.10.000.000, setelah dicabut 10 % bagian perahu dan perongkosan. Jumlah untung dibagi rata menjadi dua bagian yakni Rp.5.000.000. Bila ABK berjumlah 4 orang, setiap orang memperoleh Rp.1.000.000 dan bagian mesin Rp.1.000.000. Selanjutnya, satu bagian yang lain, Rp.5.000.000, dibagi untuk pemilik modal sesuai jumlah modal dan suku bunga uang pada saat itu.

Bagi Rugi

Sistem bagi hasil usaha pelayaran dan perdagangan Buton dikenal sebagai "bagi untung dan bagi rugi". Maknanya, jika hasil usaha mendapatkan untung, maka hasilnya dibagi kepada semua, sesuai dengan formula bagi hasil yang telah disepekati bersama. Demikian pula sebaliknya, jika kegiatan usaha itu mendatangkan kerugian, maka nilai rugi pun dibagi bersama antara pemilik dan awak perahu. Semua ketentuan dibicarakan bersama pada saat awal usaha dijalankan, dengan disaksikan oleh *sara* (tokoh masyarakat) di suatu tempat bernama *baruga* (tempat rapat warga). Acara ini disebut dengan *pakandea.*

Menurut La Ode Tajuddin, dalam musyawarah di *baruga,* dibuat semacam ketentuan jika kelak terjadi kecelakaan perahu. Terlebih dahulu diklasifikasi sebab terjadinya kecelakaan, kemudian ditentukan mekanisme sanksi yang ditanggung oleh pihak yang meminjam/ menggunakan perahu. Secara umum ada dua mekanisme sanski yang berlaku. *Pertama,* jika kecelakaan terjadi karena tabrak karang atau perahu hancur di pelabuhan, maka pihak peminjam harus membayar

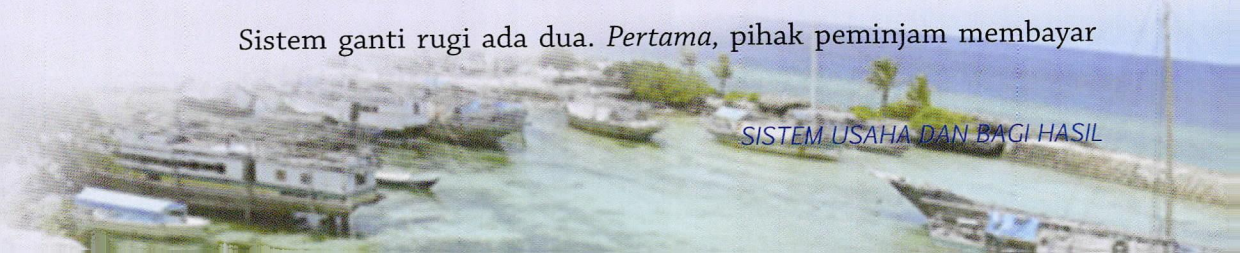


ganti rugi, sesuai nominal yang telah disepakati. *Kedua,* jika kecelakaan di tengah laut, misalnya perahu tenggelam karena terkena badai/ topan, maka peminjam perahu tidak dikenakan sanksi apa pun.

Sebab kecelakaan karena tabrak karang, pihak peminjam wajib membayar ganti rugi 1/2 atau *setengah* dari harga perahu. Jika akibat kecelakan itu, semua awak perahu tidak selamat, maka pihak keluarganya di rumah tidak dikenakan sanksi (ganti rugi) apa pun dari pemilik perahu, meskipun pada kenyatannya mereka meminjam perahu untuk usaha yang hasilnya bagi keluarganya. Kemudian, jika perahu hancur di pelabuhan, maka peminjam diwajibkan membayar ganti rugi *seluruh* modal perahu. Untuk menentukan besar ganti rugi yang dibayar oleh peminjam perahu, dalam acara *pakandea,* pemilik perahu mengumumkan kepada khalayak mengenai harga perahunya yang dipinjam. Pendek kata, ketentuan ganti rugi berlaku karena kelalaian. Jadi, jika kecelakaan akibat kondisi alam, peminjam tidak dikenakan sanksi dari pemilik perahu.

Kata "*seluruh*", dalam perjanjian ganti rugi di atas, tidak berarti bahwa harus persis sama dengan harga perahu, melainkan hanya merupakan *angka taksiran* dari harga yang disepakati pada saat acara *pakandea.* Selain itu, ada pula pemilik perahu yang tidak membebankan saksi apa pun kepada peminjam, jika terjadi kecelakaan, baik sengaja ataupun tidak sengaja. Semua tergantung pemilik perahu dan hasil musyawarah *sara* di kampung. Bagi pemilik perahu yang menempuh cara terakhir ini, dia meyakini bahwa sudah begitulah nasib (masa depan) perahunya, dengan berbagai sebab akhir, sehingga tidak perlu harus dibebankan kepada siapa pun. Diasosiasikan bahwa setiap orang akan mati (meninggal dunia). Sebab setiap orang meninggal bisa berbeda-beda, tetapi substansinya sama yakni setiap orang akan mengalami kematian. Begitu juga perahu yang telah diasosiasikan sebagai satu jiwa (manusia). Pada saatnya akan mengalami kematian, seperti halnya juga manusia.

Sistem ganti rugi ada dua. *Pertama,* pihak peminjam membayar

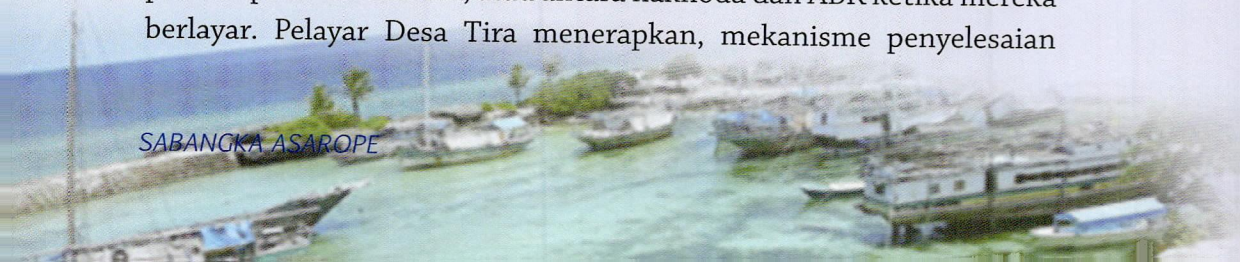


harga perahu dengan emas atau uang tunai. *Kedua,* peminjam membuat perahu baru bagi pemilik perahu. Dari keterangan La Ode Tajuddin, khususnya di Popalia, sejauh ini yang berlaku adalah sistem pertama. Sistem kedua ditemukan di tempat lain di Wakatobi, antara lai di Wangi-wangi.

Pada tahun 1980-an, La Ode Abdul Hamid bersama enam rekannya meminjam sebuah perahu milik penduduk setempat. Setelah beberapa kali digunakan, perahu tersebut mengalami kecelakaan di tengah laut. Sebabnya karena kelalaian mereka mengemudikan perahu, sehingga mengalamai kecelakaan. Ketika insiden dilaporkan kepada pemilik perahu, disampaikan bahwa sesuai perjanjian peminjaman, harga perahu adalah Rp.15.000.000. Pemilik perahu memberikawan kesempatan kepada peminjam, membayar dengan uang tunai atau membuat kembali perahu baru. Peminjam perahu memlikih opsi terakhir, yakni membuat perahu baru. Kemudian mereka membuat perahu, Setelah selesai, mereka menyerahkan perahu baru kepada pemilik perahu. Pada kesempatan itu, pemilik perahu masih memberikan kesempatan berikutnya kepada mereka jika ingin menggunakan perahu baru itu. Mereka pun sepakat untuk menggunakannya beberapa kali pelayaran. Peristiwa ini mengandung tiga makna penting. *Pertama,* keutukan menjaga komitmen bersama antara pemilik dan peminjam perahu. *Kedua,* penerapan prinsip *sabangka-asarope* di kalangan pelayar, dalam hal tanggung rugi bersama. *Ketiga,* komitmen pemilik perahu untuk tetap menjaga hubungan kerjasama atau pertemanan (*sabangka*) dengan peminjam perahu (Hamid 2011:134-135).

Adatino Bangka

Tidak bisa dipungkuri bahwa selalu saja ada konflik internal antara pemilik perahu dan ABK, atau antara nakhoda dan ABK ketika mereka berlayar. Pelayar Desa Tira menerapkan, mekanisme penyelesaian



konflik selalu diselesaikan ketika mereka tiba di kampung melewati lembaga adat. Hal ini dilakukan karena saat mereka akan mereka berlayar dilepas oleh lembaga ada dengan ritual "makanu" maka setelah kembali ke kampung, segala masalah yang ada diselesaikan melalui lembaga adat.



(Sumber: Dokumentasi Penelitian 2015)

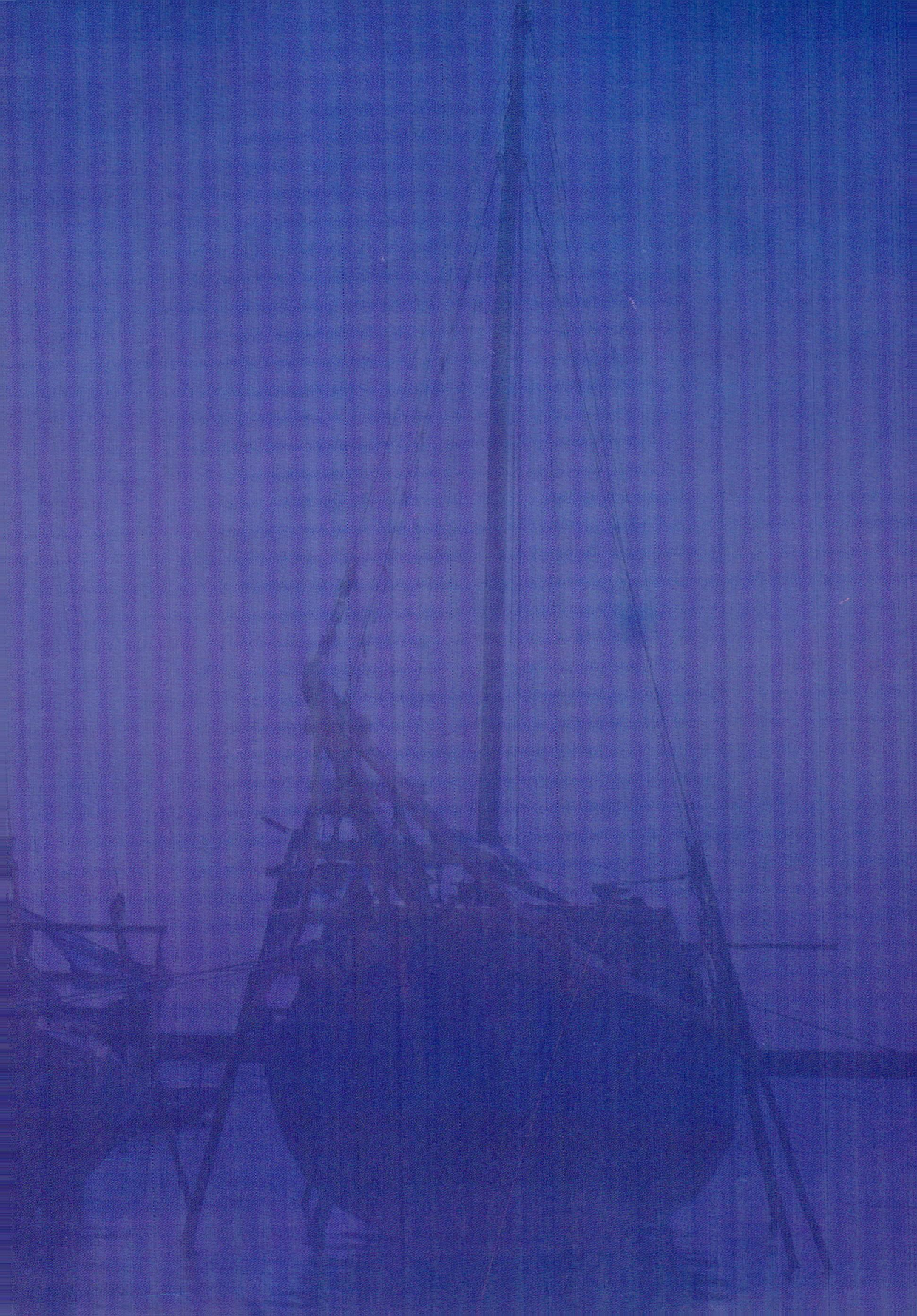
Informan Laode Rahimu menuturkan peristiwa konflik antara nakhoda dengan pelayar mengenai pembagian hasil. Mekanisme adat dengan mengumpulkan seluruh awak kapal yang berlayar serta tokoh masyarakat di desa. Semua yang terlibat dimintai keterangan, dan setelah semua mendengarkan dengan seksama penuturan pihak-pihak yang bertikai maka keputusan sepenuhnya ada pada lembaga adat. Kalau ternyata anak buah kapal yang bersalah, maka anak tersebut tidak mendapat apa-apa, tetapi jika kesalahan dilakukan oleh

juragan kapal, maka ia akan dikenakan denda. Sanksi terberat yang diperoleh ketika secara adat dinyatakan bersalah, maka anak tersebut tidak akan bisa lagi ikut berlayar di perahu mana pun yang ada di Desa Tira. Sebaliknya, jika yang bersalah adalah juragan maka kapal milik tersebut ditinggalkan para awak kapal. Mekanisme ini dalam tradisi pelayar Desa Tira dikenal dengan konsep "Adatino Bangka" atau adat dalam pelayaran, dan hingga kini tradisi tersebut masih bertahan diterapkan oleh kelompok pelayar.



BAB 6

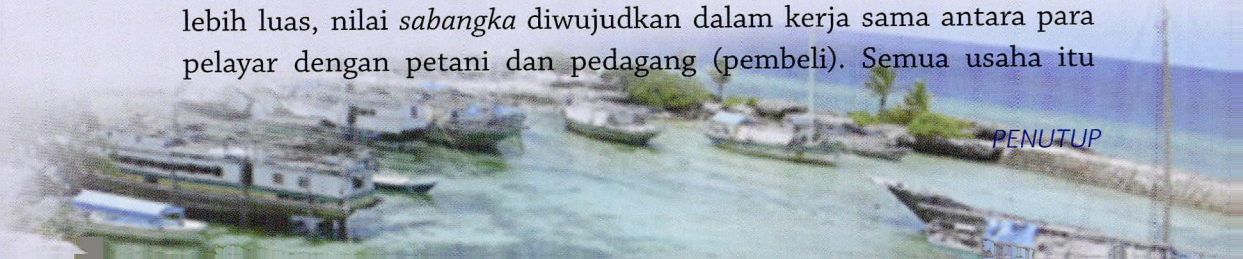
Penutup



Mengapa mereka mau hidup di pulau karang ini? Bagaimana mereka bertahan? Mengapa mereka tidak mencari pulau lain, yang lebih subur, untuk bertahan hidup? Tiga pertanyaan ini terbersik ketika kapal, yang ditumpangi peneliti, sandar di Pelabuhan Bante Binongko dan menginjakkan kaki di tanah Desa Tira. Tampaknya, kondisi alam tidak mematikan kreasi kebudayaan. Justeru, dengan potensi pikir yang dimiliki, mereka membaca dan mengelolah alam bagi kepentingangnya. Dalam konteks ini, alam dan manusia memiliki kaitan fungsional, sehingga tercipta harmoni antara keduanya. Bagi masyarakat Buton, alam memiliki sistem teratur yang sudah ada sejak lama. Karena itu manusia harus memahami kondisi ini, bila ingin tetap bertahan, agar hidup bersama alam. Keterbatasan sumberdaya darat, karenanya mereka mengembangkan adaptasi dengan beorientasi ke laut. Dengan itu, kebudyaan mereka juga disesuaikan/didasari oleh kebutuhan adaptasi itu. Salah satu kebutuhan itu adalah penguasaan pengetahuan, teknologi dan skill terkait dengan maritim, dalam hal ini pelayaran.

Orientasi pemikiran ini mempengaruhi perilaku mereka. Berlaku serasi terhadap alam merupakan kunci keberlangsungan kehidupan. Untuk bertahan hidup di negeri karang, apalagi sebagai pelayar dan pedagang di seberang lautan, mereka harus arif terhadap ruang samudera. Dalam hubungan dengan alam, masyarakat Buton memperlihatkan sifat pertemanan (*sabangka*). Karena itulah, meskipun rona kehidupan alam begitu keras, tetapi mereka tidak meninggalkan negeri karang itu. Dalam konteks itu, salah satu nilai/prinsip/ideologi yang dipakai adalah "sabangka asarope" itu yang artinya bersahabat dengan tujuan yang sama (baca: berlayar). Karena pentingnya value/ideologi "sabangka asarope" itu maka dia selalu berada dalam atau bahkan dijadikan fondasi dari seluruh kehidupan pelayaran.

Dalam kehidupan sehari-hari, nilai *sabangka* tampak dalam pergaulan, terutama dalam satu usaha pelayaran. Pada konteks yang lebih luas, nilai *sabangka* diwujudkan dalam kerja sama antara para pelayar dengan petani dan pedagang (pembeli). Semua usaha itu



dijalin oleh harapan bersama untuk memperoleh keuntungan, sebagai wujud nilai *asarope*.

Aktivitas pelayaran, sebagai strategi ekonomi dan sosial masyarakat Buton, ditopang oleh nilai *sabangka-asarope*. Nilai ini tersimpul dalam satu ikatan kata dan tindakan dari semua unsur/pihak yang terlibat dalam suatu usaha. Semua hasil hasil usaha dinikmati bersama. Dalam hal ini, hasil tidak hanya pada keuntungan, tetapi juga kerugian yang timbul dari usaha itu. Dengan berlandaskan nilai ini, masyarakat Buton dapat mempertahankan tradisi pelayarannya sejak ribuan tahun silam, demikian pula masa depannya. Buku ini telah menjelaskan bagaimana "sabanga asarope" menjadi fondasi dari -pemilihan dan pembuatan dan pemeliharaan perahu, pelayaran, bagi hasil, dan menciptakan keteraturan hidup bagi masyarakat Buton sebagai pewaris kebudayaan maritim.



Glosarium



Asarope	satu haluan atau satu tujuan
Ajamani	delapan tahun
Bebe lao	burung laut
Bhiciko	bintang
Bangka	perahu
Barata	kayu atau sayap penyeimbang perahu.
Boti	nama lain dari perahu. Diserap dari kata *boat* (Inggris) atau *boot* (Belanda).
Ciliki	memeriksa atau teliti
Cucurangi	doa selamat
Culadha tape-tape	cerita dari turun-temurun atau tradisi lisan
Dupa	kemeyan
Bangun turu	teknik berlayar mengikuti arah angin
Cakar	barang bekas yang didatangkan dari Singapura. biasa juga disebut rombengan (RB)
Cia-cia	nama kelompok etnik dan bahasa di Buton/ Binongko
Dhadhino bangka	hidupnya perahu. Berupa kelengkapan yang sangat penting bagi sebuah perahu, misalnya dayung dan *koli-koli* (perahu/sampan kecil sebagai sekoci).
Frak	serapan kata *vracht* (Belanda) yang berarti sewa atau ongkos pengangkutan
Haebu	rahasia (belum terungkap/diketahui)
Haroa	ritual membaca doa
Hela	(1) tarik, (2) berlayar, dan (3) negeri seberang atau daerah pelayaran
Imbu	hantu/gurita laut
Kabhanci	syair/nyanyian/pantun
Kagili	penggiling, yang digunakan untuk mengolah (menghancurkan) jagung yang sudah tua.

Karia'a	pesta (adat)
Kasubi	ubi kayu
Kasoami	makanan yang terbuat daru ubi kayu yang sudah diolah (dikeluarkan airnya, dengan cara diparut, kemudian dijepit sampai airnya habis/kering, selanjutnya dimasak dalam sebuah wadah yang disebut *danda*).
Kasoami pepe	jenis *kasoami* yang sudah dikeraskan, dengan cara dipukul. Kata *pepe* berarti pukul. Bisa diartikan sebagai *kasoami* yang dipukul.
Katambari	daunan yang lapuk
Katinting	perahu nelayan yang menggunakan mesin
Kaumbedha	salah satu kelompok etnik dan bahasa di Buton, khususnya di Wakatobi.
Kokombu	tiang layar utama
Koncu	bukit
Koncu Patuah	Bukit Patuah di Binongko
Koncu Kapala	Bukit Kapal (di Binongko)
Kora-kora	jenis perahu perang di Maluku
Lamba puse	pusat perahu, yang dibuat melalui ritual khusus.
Lambo	sebutan untuk (jenis) perahu
Liwu	negeri/kampung/daerah
Liwuto Patanguna	arti harafiahnya adalah empat pulau, yang merujuk pada Wangi-wangi, Kaledupa, Tomia, dan Binongko. Pulau-pulau ini juga sering disebut sebagai *Liwuto Pasi* atau Pulang Karang
Mia	orang
Meti	air (laut yang) surut
Pabongkara	pemborong atau penadah muatan perahu
Pocu	kepala



Pocuno wuta	kepala tanah
Opal[a]	teknik berlayar secara zig-zag (mirip mata gergaji)
Ompu kondalo	penguasa/tuan laut
Ompuno tena	penyambungan lunas perahu
Pajoma	petunjuk jalan
Pakande	memberi makan
Pakande mbui	memberi makan perahu tahap awal
Pakande salama	memberi makan perahu tahap akhir
Palatenga	teknik berlayar menyamping arah angin
Pande	tukang
Pande bangka	tukang perahu
Pande kahu	tukang kayu
Paseba	duduk bersilat
Petua pande	kepala tukang
Pongawa	layar
Pongawa kabangu	layar bangun
Pangawa nade	layar nade
Partei	sistem penjualan/pembelian sekaligus, misalnya seluruh muatan dalam satu perahu.
Rambanga	teman
Rope	haluan atau bagian depan perahu
Porambanga	berteman, beberapa perahu yang sedang berlayar bersama
Pale	Orang yang dituakan yang memiliki pengetahuan berkenaan dengan perahu atau pertanian (spiritual)
Papalele	penjual, sistem penjualan eceran atau berkeliling kampung/pulau.
Pasi	karang

Rampe	kotoran/sampah laut
Ratoma	musim istirahat berlayar, antara musim timur dan musim barat.
Sabangka	(1) teman, (2) teman satu perahu, (3) teman beberapa perahu.
Sabangka-asarope	teman/berteman dalam satu perahu atau beberapa perahu – satu haluan/tujuan
Sanggila	sebutan untuk bajak laut. Dahulu digunakan menyebut bajak laut dari Tobelo.
Taberi bangka	menyiram perahu
Tena	lunas perahu
Toke	sebutan untuk pengusaha China
Uli	kemudi
Wana	bagian belakang perahu
Wituo	bintang
Wande	angin
Wangka	perahu



SABANGKA ASAROPE

Referensi



Adil, Haji Buyong
1979. *Sejarah Johor.* Dewan Bahasa dan Pustaka Malaysia.

Coppenger, Caleb
2012. *Misteri Kepulauan Buton menurut Sesepuh dan Saya.* Jakarta: Adonai.

Djarudju, La Ode Sirajudin
2009. Naskah dan Sejarah Kerajaan Buton serta Silsilah Raja-Raja Buton dan Muna, Dalam *Naskah Buton, Naskah Dunia (Prosiding Simposium Internasional IX Pernaskahan Nusantara di Kota Bau-Bau),* Yusran Darmawan (editor), Respect – Pemerintah Kota Bau-Bau.

Fox, J James
2000. *Maritime Communities in the Timor and Arafuru Region: Some Historical and Anthropological Perspectives.* Canberra, ANU Press

Geertz, C
1992. *The Interpretation of Cultures.* New York: Basic Books.

Hadara, Ali
2005. *Wakatobi: Suatu Kajian Sejarah Kelautan, Kearifan Lokal dan Partisipasi Sosial.* Makalah Seminar dan Lokakarya "Desain Partisipasi Sosial dalam Pengelolaan Wilayah Laut dan Pesisir berbasis Masyarakat" di Waha, 3 Desember.

Hadara, Ali dkk
2013. *Mingku I Hato Pulo: Karakteristik Budaya di Empat Pulau.* Sleman: Graindo Media.
2014. *Etnografi Suku-suku di Wakatobi.* UD. Mapan.

Hamid, Abd. Rahman
2008. *Jejak Arung Palakka di Negeri Buton.* Makassar: Pustaka Refleksi.

2009. "Dari Telukabessy sampai Kepulauan Tukang Besi: Menyikap Tabir Masa Lalu" dalam *Majalah Sureq*. Makassar: La Galigo Press, hlm.10-13.
2010. *Spirit Bahari Orang Buton*. Makassar: Rayhan Intermedia.
2011. *Orang Buton: Suku Bangsa Bahari Indonesia*. Yogyakarta: Ombak.
2013. *Sejarah Maritim Indonesia*. Yogyakarta: Ombak.

Horridge, Adrian
1981. *The Prahu: Traditional Sailing Boat of Indonesia*. Kuala Lumpur: Oxford University Press.

Lapian, Adrian B
2009. *Orang Laut – Bajak Laut – Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*. Jakarta: Komunitas Bambu.

La Malihu
1998. *Buton Timur dan Tradisi Maritim: Kajian Sejarah tentang Pelayaran Tradisional 1957-1995*. (Tesis Magister). Jakarta: Universitas Indonesia.

Maula, Muhammad Jadul dkk
2014. *Kesepakatan Tanah Wolio: Ideologi Kebhinekaan dan Eksistensi Budaya Bahari di Buton*. Depok: Titian Budaya.

Mbaru, La Rabu
2005. *Hikayat Haebu Kepulauan Bitokawa Butuni*. Naskah ketikan belum diterbitkan.
2008. *Mengenal Sejarah dan Budaya Islam di Pulau Binongko*. Naskah ketikan belum diterbitkan.
2009. *Mencari Jejak Asal Usul Kapitan Waloindi dan Perjuangannya*. Naskah ketikan belum diterbitkan.

Pattikayhatu, John A dkk
1983. *Sejarah Perlawanan terhadap Imperialisme dan Kolonialisme*

di Daerah Maluku. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.

Rabbani, La Ode

2015. "Merajut lagi' Ingatan Sejarah dan Budaya Buton untuk Keberlanjutan Pariwisata Wakatobi" dalam M. Mu'min Fahimuddin & Yusran Darmawan (ed). *Wakatobi: Catatan Para Penyaksi.* Bogor: Pusat Studi Pembangunan Pertanian dan Pedesaan IPB, hlm. 16-25.

Sofyani, Wa Ode Winesty

2003. *Lambapuse: Ritual Kontrak Sosial di Kalangan Pelayar Buton.* (Tesis). Yogyakarta: Univeristas Gadjah Mada.

Southon, Michael

1995. *The Navel of the Perahu: Meaning and Value in the Maritime Trading Economic of A Butonese Village.* Canberra: Australian National University.

Spradley, J.P.

1980. *Participant Obeservation.* New York: Holt, Rinehart, and Winston.

Poelinggomang, Edward

2002. *Makassar Abad XIX. Studi Tentang Kebijakan Maritim.* Jakarta, Kepustakaan Indonesia Popular.

Tahara, Tasrifin

2014. *Melawan Stereotip: Etnografi, Reproduksi Identitas, Dinamika Masyarakat Katobengke Buton yang Terabaikan.* Jakarta, Kepustakaan Populer Gramedia.

Winn, P hillip

2008. Butonese in the Banda Islands: Departure, Mobility, and Identification, in *Horizon of Home: Nation, Gender, and Migrancy*

in island Southeast Asia, Edited by Penelope Graham, Monash Asia Institute, Clayton.

Yance, La Ode Mohamad Noor
2006. *Pengikut Raja Tulukabessi di Pulau Wangi-wangi pada Pertengahan Abad XVII*. (Skripsi Sarjana). Kendari: Universitas Haluoleo.

Wakatobi dalam Angka 2012. Wangi-wangi: BPS Kab. Wakatobi.

Yunus, Abdul Rahim
1995. *Posisi Tasawwuf dalam Sistem Kekuasaan Kesultanan Buton pada Abad XIX*. Jakarta: INIS.

Zahari, Abdul Mulku
1977. *Sejarah dan Adat Fiy Darul Butuni [Buton] Jilid I*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.

Zuhdi, Susanto
1999. *Labu Rope-Labu Wana: Sejarah Kesultanan Butun Abad XVII-XVIII* (Disertasi Doktor). Jakarta: Universitas Indonesia.

Zuhdi, Susanto
2002. "Jejak Orang Butun dalam Sejarah Maritim Indonesia". *Makalah* Seminar Eksplorasi Sumberdaya Budaya Maritim Indonesia, Kampus UI Depok-Jakarta, 6 Juni 2002.



SABANGKA ASAROPE

Riwayat Penulis



TASRIFIN TAHARA adalah Staf Pengajar/ Peneliti Pada Departemen Antropologi FISIP Universitas Hasanuddin. Lahir di Buton, 23 Agustus 1975, dan menyelesaikan studi Doktor (S3) Antropologi Universitas Indonesia tahun 2010. Aktif dalam berbagai penelitian dan *consultant* instansi pemerintah, swasta dan NGO seputar isu-isu sosial budaya, serta menjadi pembicara pada berbagai seminar baik level nasional maupun internasional.

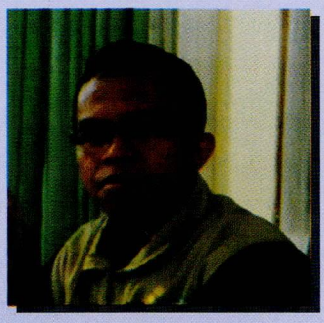
Aktif menulis buku diantaranya jurnal diantaranya: Pemekaran Wilayah dan Kontestasi Elit Politik Lokal: Suatu Tinjauan di Wilayah Bekas Kesultanan Buton. **Dalam Buku** Dinamika Politik Lokal Indonesia: Penataan Daerah (*Territorial Reform*) dan Dinamikanya - Penerbit Percik (2008), Pemilu Legislatif dan Kebangkitan Identitas Kelompok Marginal. **Dalam Buku** Representasi Kepentingan Rakyat Pada Pemilu Legislatif 2009 (Dinamika Politik Lokal di Indonesia) - Penerbit Percik (2010), Melawan Stereotip; Etnografi, Reproduksi Identitas dan Dinamika Masyarakat Katobengke Buton yang Terabaikan, Penerbit Kepustakaan Populer Gramedia (2014), dan Buton Tengah; Negeri Seribu Gua – Penerbit LPPM Universitas Hasanuddin (2015), Ensiklopedia Suku Bangsa di Indonesia (Edisi Revisi MJM)-(2015).

Jurnal ilmiah diantaranya Reproduksi Stereotipe dan Resistensi Orang Katobengke dalam Struktur Masyarakat Buton-Jurnal Masyarakat Indonesia-LIPI (2009) Kebangkitan Identitas Orang Bajo di Kepulauan Wakatobi-ANTROPOLOGI INDONESIA (*Indonesian Journal of Social and Cultural Anthropology*) (2013), dan Managerial

Strategy of Sea Fishery at Engbatubau Takalar, Sulawesi Selatan - ***Australian Journal of Basic and Applied Sciences*** (2014).

Beberapa penelitian yang pernah dilakukan: *Female Circumcision in Indonesia: Extent, causes, implication on Women's Health and Sexual Life and Possibilities* (2002), Pengembangan Strategi Pengelolaan Usaha Perikanan laut Nelayan Tradisional di Pesisir dan Pulau-pulau Provinsi Sulawesi Selatan (2006), Studi Kebijakan Pengembangan Masyarakat Sipil Dalam Konteks Hubungan Negara dan Masyarakat (Banda Aceh, Jakarta, Yogyakarta, Denpasar, Mataram, Balikpapan, Makassar, Kendari dan Jayapura) (2008), Pengkajian Konstruksi Identitas Suku Bajo Sebagai Penguatan Integrasi Bangsa dan Harmoni Sosial di Negara Kepulauan Indonesia (2012), Kekerasan Pemuda di Tiga Kota (Riset tentang Kekerasan Pemuda, Reproduksi dan Resolusinya di Jakarta, Yogyakarta, dan Makassar (2013), dan Pengkajian Kekerasan, Dinamika Antar Aktor, dan Pendidikan Multikulturalisme Sebagai Model Harmoni Sosial Kehidupan Mahasiswa di Kota Makassar dan Kendari (2014)

Saat ini ia mengemban amanah sebagai Ketua Program S2 Pascasarjana Ilmu Antropologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin. Penulis bisa dihubunginya melalui email: tasrifin.tahara@yahoo.co.id

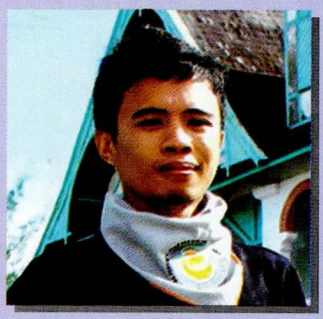


ABD RAHMAN HAMID adalah Mahasiswa Program Doktor Ilmu Sejarah, Universitas Indonesia. Lahir di Dusun Temi, Kecamatan Seram Barat, Provinsi Maluku, pada 8 Oktober 1982. Menyelesaikan program sarjana Pendidikan Sejarah Universitas Negeri Makassar (2004) dan program pascasarjana bidang Ilmu Sejarah Universitas Hasanuddin (2007). Setelah studi, dia mengajar pada kedua almamaternya. Dalam tahun 2009, mengajar di Universitas

Muhammadiyah Buton. Kemudian sejak 2011, mengajar di Jurusan Sejarah dan Kebudayaan Islam, Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar.

Beberapa karyanya yang sudah terbit yaitu *Pembelajaran Sejarah* (2014), *Sejarah Maritim Indonesia* (2013), *Orang Buton: Suku Bangsa Bahari Indonesia* (2011), *Pengantar Ilmu Sejarah* (2011), *Jejak Arung Palaka di Negeri Buton* (2008), *Qahhar Mudzakkar di Persimpangan Jalan* (2008), dan *Qahhar Mudzakkar Mendirikan Negara Islam?* (2009). Pernah bekerja sebagai editor jurnal *Lensa Budaya* Unhas dan *Attoriolong* UNM. Wakil pimpinan redaksi *Majalah Sureq Seni dan Budaya* Unhas. Editor buku sejarah pada penerbit Ombak Yogyakarta dan Rayhan Intermedia Makassar.

Kini sedang meneliti tentang Pelayaran Orang Mandar di Pantai Barat Sulawesi. Anda dapat menghubunginya melalui e-mail: abdul_pasca@yahoo.com



LA ODE ABDUL GHANIYU SIADI, adalah Mahasiswa Program Pascasarjana (S2) Ilmu Antropologi, Universitas Hasanuddin. Lahir di Baubau, Sulawesi Tenggara pada Tanggal 13 Januari 1991. Menyelesaikan Program Sarjana Pendidikan Seni Drama Tari dan Musik di Universitas Negeri Makassar (2013). Aktif di beberapa organisasi diantaranya; Asosiasi Studi Kepemudaan Indonesia (ASKI), LSM LATAR NUSA (Laboratorium Tari Nusantara), Organisasi Pembauran Antar Etnik dan Bangsa-Bangsa "Rumah Budaya Baruga Antar Nusa Sulawesi Selatan".

Beberapa pengalaman penelitian yang pernah di geluti diantaranya; Inventarisasi Flora di Jalur Lintas Pendakian Gunung Lompobattang – Gunung Bawakaraeng (2012). Riset Tanaman

Obat dan Jamu (RISTOJA) Kabupaten Mamasa Sulawesi Barat (2012). Pola Kehidupan Masyarakat Kajang di Desa TanaTowa Kec. Kajang Kabupaten Bulukumba Sulawesi Selatan (2013). Tari Bissu di Sulawesi Selatan "Kajian Antropologi Tari Ekstase Bugis" (2013). Fungsi Musik Latatou pada masyarakat etnik Cia-cia di kelurahan Gonda Baru Kecamatan Sorawolio Kota Baubau Sulawesi Tenggara (2013).

Saat ini sedang aktif melakukan pendampingan dibeberapa komunitas Seni dan Budaya di Sulawesi Selatan dan Barat. Anda dapat menghubunginya melalui email: antropologibuton@gmail.com.



NILAI BUDAYA BAHARI

SABANGKA ASAROPE

TRADISI PELAYARAN ORANG BUTON

Perp
Jen

DIREKTORAT SEJARAH DAN NILAI BUDAYA
DIREKTORAT JENDERAL KEBUDAYAAN
KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
JAKARTA
2015