ETNOREFLIKA

VOLUME 5 No. 3. Oktober 2016 Halaman 216 - 225

BERLAYAR DENGAN PERAHU *BHANGKA* PADA MASYARAKAT BINONGKO DI KELURAHAN POPALIA KABUPATEN WAKATOBI[1]

Syamsumarlin[2]

ABSTRAK

Artikel ini mendeskripsikan tentang jalur pelayaran masyarakat Binongko dalam melakukan perdagangan antar pulau dalam wilayah Indonesia menggunakan perahu *bhangka*. Pelayaran dan perdagangan bagi masyarakat Binongko adalah satu rangkaian yang tidak dapat dipisahkan, karena mereka adalah pelaut dan sekaligus sebagai pedagang. Pelayaran dengan perahu *bhangka* menggunakan pengetahuan dan teknologi tradisional untuk berlayar. Pola jalur perdagangan dan barang yang diperdagangkan antar pulau selalu sama setiap periode pelayaran, sehingga pola hubungan antara pelayar dengan masyarakat daerah tujuan terjalin hubungan timbal balik yang harmonis karena mereka saling menguntungkan. Barang-barang yang diperadgangkan sudah terpola yakni dari Binongko membawa parang dan sejenisnya ke Maluku, dari Maluku membawa kopra ke Jawa, dan dari Jawa membawa kebutuhan pokok kembali ke Binongko. Sedangkan pada putaran kedua pelayar membawa parang dan sejenis ke Flores, kemudian dari Flores ke Bima menyesuaikan dengan produksi hasil panen petani atau barang-barang lain, dan dari Bima membawa garam ke Bau-Bau. Kemudian dari Bau-Bau kembali ke Binongko membawa barang-barang kebutuhan sehari-hari.

Kata kunci: pelayaran, perdagangan, perahu *bhangka*, Binongko

ABSTRACT

This article describes the shipping line of Binongko society in doing inter-island trading within the territory of Indonesia by bhangka boat. Shipping and trading for the Binongko society is a series that can not be endorsed, because they are both mariners and traders alike. Sailing by bhangka boat uses traditional knowledge and technology to sail. The pattern of trade routes and goods traded between islands is always the same as each shipping period, so that the pattern of relationship between the voyager and the community of the destination area is harmonious interrelationship because they are mutually beneficial. The items that have been patterned are from Binongko carrying machetes and the like to Maluku, from Maluku bringing copra to Java, and from Java bringing the basic necessities back to Binongko. While in the second round of the sailor brought a machete and the like to Flores, then from Flores to Bima adjust to the production of farmers or other crops, and from Bima bring salt to Bau-bau. Then from Bau-Bau back to Binongko carries the daily necessities.

Keywords*: shipping, trading, bhangka boat, Binongko*

[1] Hasil penelitian

[2] Dosen pada Jurusan Antropologi Fakultas Ilmu Budaya Universitas Halu Oleo, Kampus Bumi Tridharma, Jl. H.E. Agus Salim Mokodompit, Kendari 93232, Pos-el: syamsumarlinantrop@yahoo.com

A. PENDAHULUAN

Perkembangan ilmu pelayaran berawal sejak manusia menggunakan laut untuk berenang, menyelam, berperahu dan mengambil sumber daya alam yang berada di laut, misalnya ikan, udang, kepiting dan lain-lain. Keingintahuan yang dalam mengenai samudera menimbulkan minat untuk melakukan berbagai pelayaran. Pengalaman dan pengetahuan perlahan didapatkan mulai dari cara mengemudikan kapal, menggunakan angin untuk berlayar, mengetahui perubahan arus dan gelombang dan mengetahui pengaruh bintang dan matahari terhadap kondisi laut.

Salah satu kelompok masyarakat Indonesia yang secara geografis berada pada jalur pelayaran adalah masyarakat kepulauan Wakatobi (Wangi-Wangi, Kaledupa, Tomia, Binongko) yang terletak di wilayah bagian Timur Indonesia. Kepulauan ini pada masa lampau sampai sekarang lebih dikenal dengan sebutan kepualauan Tukang Besi. Masyarakat Binongko sejak zaman dahulu sampai sekarang telah memanfaatkan alat transportasi tradisional untuk perjalanan maupun perdagangan dengan menggunakan perahu *bhangk*a.

Pengetahuan masyarakat Binongko dalam melakukan pelayaran dengan perahu *bhangka* selalu terkait dengan pengenalan arah angin yang umum dikenal berganti secara teratur sepanjang tahun yang meliputi angin musim Timur dan angin musim Barat. Angin musim Barat dimanfaatkan untuk berlayar ke kawasan Timur Indonesia, dan sebaliknya angin musim Timur digunakan untuk pelayaran ke arah barat. Untuk mengetahui arah angin, masyarakat Binongko mempunyai pengetahuan dengan cara mendengarkan suara angin yang keluar dari selat atau pulau.

Masyarakat pelayar Binongko juga memiliki pengetahuan local tentang pulau, karang untuk menentukan arah haluan perahu. Ada dua penanda yang dilihat pada ruang samudera. *Pertama,* sebaran awan yang tebal di atas pulau yang dipengaruhi oleh tiupan angin yang membawanya kemanapun sesuai dengan arah angin. Di tengah samudera yang luas ciri fisik mengenai daratan tidak dilihat secara visual. Para pelayar cukup mengamati pergerakan dan sebaran awan. Apabila diruang tertentu ada awan yang tebal, ada dua kemungkinan mengenai penanda tersebut, yaitu: (1) menandakan akan turunnya hujan; dan (2) keberadaan daratan atau pulau. *Kedua* untuk mengetahui keberadaan daratan cukup melihat rumput laut (*rondo*) yang bersebaran di permukaan air laut.

Pengenalan sebaran karang di laut dapat dilihat dengan cara melihat cahaya atau kilat *(lalla*) di tengah samudera terutama pada saat malam hari, munculnya kilat *(lalla)* adalah pertanda adanya karang dari sumber kilat itu dan diketahui juga melalui arus laut yang berbentuk gelombang berarti ada karang di sekitaran itu.

Pelayaran tradisional dicirikan dengan pemanfaatan bintang (*fitu'o)* sebagai pedoman mengarungi laut samudera. Kemampuan mengenal dan memanfaatkan berbagai jenis bintang *(fitu'o)* dilangit adalah bagian dari kehidupan komunitas pelayar. Ketika berlayar, masyarakat Binongko mampu menggunakan bintang pada malam hari yang disertai dengan kompas secara bersamaan. Tekniknya, pada awal keberangkatan arah haluan yang dituju disesuaikan dengan arah jarum pada kompas dan bintang malam.

Jalur pelayaran masyarakat Binongko dalam melakukan perdagangan antar pulau adalah kepulauan Maluku, Sulawesi, kepulauan Nusa Tenggara, dan pulau Timur, Kalimantan, Jawa, Sumatera kepulauan, bahkan melakukan rute pelayaran ke luar negeri seperti Malaysia, Singapura, Filipina, bahkan sampai di perairan Australia. Namun yang menjadi focus ka-jian pada makalah ini adalah jalur perdagangan antar pulau dalam wilayah Indonesia.

B. KAJIAN TEORITIS

1. Pelayaran dan Perdagangan

Kajian tentang pelayaran dan perdagangan menjadi penting karena di dalamnya terdapat kegiatan perdagangan, penangkapan ikan dan biota lainnya serta perpindahan penduduk antar pulau. Oleh karena itulah pelayaran telah menjadi suatu fenomena penting dalam perkembangan awal sejarah Nusantara. Bukti-bukti arkeolog dari abad kelima mengindikasikan bahwa perkembangan sejarah Nusantara berpangkal dari sejarah maritim. Ini berarti bahwa sejak semula masyarakat Indonesia selalu menaruh perhatian ke laut, karena mempunyai arti penting dalam kegiatan ekonomi (Lihat Samuni, dalam Naharuddin, 2012).

Menurut Ali Hadara (2006) bahwa ada tiga keunggulan utama yang dimiliki oleh pelayar-pelayar Kepulauan Tukang Besi dan peran serta yang dimainkan dalam pembangunan di Wakatobi yaitu kemahiran membuat perahu layar tradisional, keberanian berlayar di alam bebas yang ganas dan penuh misteri, dan kemampuan menerima perkembangan teknologi pelayaran, serta peran serta mereka untuk ikut menyebarluaskan Islam dan kebudayaan melalui jalur pelayaran dan perdagangan serta ikut membantu perjuangan untuk mencapai dan mempertahankan kemerdekaan.

Ahmad Yamin (2002) menjelaskan bahwa pelayan perahu *bangka* adalah bentuk pelayaran tradisonal yang mengandalkan pengetahuan dan sistem kepercayaan yang bersumber dari nenek moyang mereka. Masyarakat Wakatobi menganggap perahu sebagai suatu organisme yang hidup sehingga memerlukan perhatian sebaimana dengan manusia perlu makan, minum, kasih sayang agar dalam pelayaran dapat tercipta keselamatan perahu dan orang-orang yang ada dalam perahu. Pelayaran ke berbagai pulau untuk melakukan usaha perdagangan menjadikan perahu *bangka* sangat penting dalam kehidupan masyarakat Binongko.

2. Teori Fungsional Bronislaw Malinowski

Skema Malinowski meliputi usaha untuk mengklasikasikan jenis-jenis kebutuhan yang ada pada tiga tataran yang berbeda: tataran biologis, tataran struktural sosial dan tataran simbolis. Antropologi, menurut penekanannya, hendaknya memusatkan perhatiannya pada cara-cara pemenuhan kebutuhan struktur sosial dan simbolis, karena kebutuhan tersebut tidak hanya menyediakan “santapan bagi spekulasi antropologis", tetapi juga merupakan peranti heuristic penting atau panduan kompa-ratif guna mengorganisikan data-data budaya manusia. Kita bisa memperoleh gambaran terbaik mengenai penekanan ini dengan cara meninjau pembahasan Malinowski tentang kebutuhan biologis, struktural sosial, dan kebutuhan simbolis.

Kebutuhan biologis, adalah kebutuhan yang harus dipenuhi oleh seorang individu karena apabila kebutuhan tersebut tidak terpenuhi maka individu tersebut akan mengalami kematian. Oleh karena itu Malinowski membuatkan daftar kebutuhan yang harus dipenuhi individu. Adanya kebutuhan tersebut menuntut individu untuk melakukan tindakan agar dapat memenuhi kebutuhan tersebut. Tindakan tersebut akhirnya menjadi terorganisasi secara kolektif dan terpadu secara simbolis berdasarkan tanggapan budaya sehingga terikat dengan fakta-fakta biologis manusia.

Kebutuhan struktural sosial atau kebutuhan instrumental, Kebutuhan ini muncul ketika manusia telah enjadi terorganisasi dalam upaya memenuhi kebutuhan biologisnya, sehingga mereka menciptakan “lembaga sosial” Konsep lembaga merupakan suatu yang sangat mendasar tentang budaya menurut Malinowski karena merupakan kategori struktur utama analisisnya. Semua lembaga memiliki unsur bersama tertentu, dan masing-masing memiliki “personil” yakni orang, “anggaran dasar”, “norma” dan “peranti material”.

Kebutuhan simbolik atau integratif, Kebutuhan ini muncul ketika manusia secara kolektif berusaha mengatasi kebutuhan biologis dan struktural sosialnya, mereka juga telah menciptakan sistem lambang. Dalam berbagai aktivitas yang mereka lakukan tentu juga menghasilkan system gagasan yang mereka pakai untuk mengabsahkan, mengatur, dan menuntun perilaku mereka.

Apabila teori Malinowski digunakan untuk menjelaskan pelayaran dan perdagangan masyarakat Binongko di Kabupaten Wakatobi, tentu akan dapat mengungkap permasalahan mengapa orang Binongko berani berlayar antar pulau dengan resiko yang cukup besar mengancam. Pelayaran dilakukan karena di Pulau Binongko tidak memungkinkan orang akan bercocok tanam karena tekstur tanah yang ada sangat berbatu, kemudian mereka menangkap ikan sulit mendapatkan pemasaran karena jaraknya yang cukup jauh dari pulau lainnya. Adanya tuntutan kebutuhan tersebut memungkinkan orang Binongko melahirkan suatu sistem kelembagaan yang disebut pelayaran dan perdagangan dengan perahu *bhangka*. Dalam pelayaran tersebut tentu mereka memerlukan kebersamaan sehingga melahirkan sistem simbolik yang dapat mengintegrasikan antara sesame pelayar, dan masyarakat yang menjadi tujuan pelayaran dan perdagangan.

3. Fungsionalisme Struktural Talcot Parson

Selain teori Fungsional Malinowski, teori struktural fungsional Talcot Parson juga dapat digunakan untuk menjelaskan fenomena pelayaran dan perdagangan orang Binongko ke berbagai pulau. Menurut Parson teori struktural fungsional dimulai dengan empat fungsi penting untuk semua sIstem ”tindakan” yang disebut dengan AGIL. Melalui Agil ini kemudian dikembangkan pemikiran mengenai struktur dan sistim (Bernard Raho, 2007:53-54)

Menurut Parson fungsi adalah kumpulan kegiatan yang ditujukan ke arah pemenuhan kebutuhan tertentu atau kebutuhan sistim. Dengan definisi ini Parson yakin bahwa ada empat fungsi penting yang diperlukan semua sistim yang dinamakan AGIL yang antara lain adalah :

1. Adapatasi (*adaptation)*: Supaya masyarakat bisa bertahan, dia harus mampu menyesuaikan dirinya dengan lingkungan dan menyesuaikan lingkungan dengan dirinya.
2. Pencapaian tujuan (*goal attainment)*: Sebuah sistem harus mempu menentukan tujuannya dan berusaha mencapai tujuan-tujuan yang telah dirumuskan itu.
3. Integrasi(*integration)*: Masyarakat harus mengatur hubungan diantara komponen-komponennya supaya dia bisa berfungsi secara maksimal.
4. Latensi (*latency*) atau pemeliharaan pola-pola yang sudah ada: Setiap masyarakat harus mempertahankan, memperbaiki, dan memperbaharui baik motivasi individu-individu maupun pola-pola budaya yang menciptakan dan mempertahankan motivasi-motivasi itu.

Berdasarkan teori Parson bahwa setiap lembaga memiliki kemampuan untuk beradaptasi agar dapat bertahan hidup, demikian juga orang Binongko memiliki kemampuan adaptasi untuk melakukan pelayaran dan perdagangan sehingga dapat menyesuaikan dengan kondisi laut, sistem perdagangan, daerah tujuan dan sebagainya. Demikian juga pencapaian tujuan orang Binongko sudah merencanakan perjalanan dengan dua putaran selama satu tahun untuk mendapatkan penghasilan yang lebih baik. Pola hubungan antara pelayar dan ma-syarakat daerah tujuan pelayaran sudah ter-bangun dengan baik sehingga terwujud keharmonisan dalam pelayaran dan perda-gangan mereka. Hal yang terakhir adalah kemampuan orang Binongko memelihara pola-pola yang sudah ada sehingga sampai sekarang ini pola pelayaran dan perda-gangan mereka masih bertahan walaupun kapal-kapal

modern sudah banyak beroperasi di kawasan perairan Sulawesi Tenggara.

B. METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan di Kelurahan Popalia Kecamatan Binongko Kabupaten Wakatobi. Penentuan lokasi ini didasarkan dengan pertimbangan bahwa di kelurahan ini penduduknya sebagian besar adalah pelayar dan pedagang antar pulau. Oleh karena itu penelitian ini difokuskan pada bagaimana pelayaran dan pedagang dengan perahu *bhangka.* bagi orang Binongko. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah teknik pengamatan dan wawancara mendalam. Teknik pengamatan digunakan untuk melihat bagaimana keterlibatan pedagang, pelayar, dan anggota keluarga dalam aktivitas pelayaran dari mulai direncanakan sampai melakukan pelayaran dan setelah kembali di Binongko. Sedangkan teknik wawancara mendalam digunakan untuk mendapatkan data mengenai pengetahuan, nilai, norma, aturan-aturan, pola-pola kerjasama, cara-cara mengatasi masalah di dalam pelayaran, system transaksi penjualan barang dagangan, sebagaimana focus kajian ini.

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif-deskriptif, yaitu suatu bentuk penelitian yang berusaha menghasilkan data deskriptif, gambaran yang sistematis, faktual, dan akurat mengenai fakta-fakta di lapangan, dengan menggunakan etnografi sebagai metode utama dalam pengumpulan data (Spradley:1997). Untuk itu, informan dipilih secara *purposive sampling* dengan pertimbangan dianggap mengetahui dan bersedia memberikan informasi yang berkaitan dengan masalah penelitian, yang terdiri dari informan kunci dan informan biasa. Informan kunci adalah jurangan kapal, karena selain dapat menunjukkan informasi tentang orang-orang yang akan dijadikan informan biasa, yang bersangkutan juga adalah pelaku dalam pelayaran dan perdagangan dengan menggunakan perahu *bhangka.*

Data dianalisis secara deskriptif kualitatif dengan menggambarkan hasil penelitian secara deskripsi untuk menjawab permasalahan yang diteliti. Analisis dilaksanakan dengan menyusun data yang diperoleh, kemudian diinterprestasikan dengan mengacu pada keterkaitan antara berbagai konsep dan kenyataan yang ada di lapangan

D. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Berlayar dengan Perahu *Bhangka*

Berlayar (*palangke)* adalah suatu aktivitas ekonomi yang meninggalkan kampung halaman atau daerah asal secara sukarela dalam periode waktu tertentu dalam jangka waktu pendek atau lama dengan tujuan mendapatkan pemenuhan kebutuhan ekonomi keluarga. Aktivitas berlayar dengan perahu *bangka* bagi masyarakat Binongko di Kabupaten Wakatobi adalah suatu mata pencaharian yang telah dilakukan dari generasi kenerasi sampai sekarang. Mereka berlayar antar pulau dengan membawa barang dagangan secara terpola dengan mengikuti perputaran musim, dimana pada musim timur digunakan angin timur untuk berlayar ke barat demikian pula sebaliknya angin barat digunakan untuk berlayar ke timur.



Foto 1. Kondisi pelabuhan pada musim timur

Sebelum melakukan pelayaran, masyarakat Binongko pada umumnya melakukan berbagai persiapan secara bersama antara semua anggota dalam pelayaran tersebut. Di mana setiap ABK *(sawi)* perahu

atau *bangka* berkumpul di rumah Nahkoda (*anakoja*) perahu. Aktivitas sebelum berlayar yaitu nahkoda (*anakoja*) perahu memberitahukan kepada semua ABK (*sawi)* untuk melakukan rapat (*poafa-afa)* dengan melihat kondisi perahu atau memeriksa semua perlengkapan perahu *(molifo)* setelah selesai memeriksa keadaan perahu, nakhoda (*anakoja*) mengadakkan rapat (*poa-faafa*) lagi untuk membicarakan rute pelayaran sekaligus membicarakan hari keberangkatan, karena kesuksesan dalam setiap kali keberangkatan berlayar tidak terlepas dari kerjasama antar sesama ABK *(sawi)* perahu *Bhangka* yang selalu mengedepankan keselamatan yang dilaksanakan dengan penuh rasa tanggung jawab. Oleh karena itu semua komponen yang terlibat dalam suatu pelayaran dengan perahu *bhangka* harus siap fisik dan mental. Sebelum tiga hari, dari hari keberangkatan kebiasaan yang sering dilakukan adalah semua ABK *(sawi)* mengisi semua cergen dengan air hujan untuk persiapan dalam berlayar untuk kebutuhan makan dan minum.

Ritual yang umum dilakukan pada malam keberangkatan oleh semua ABK (*sawi)* dan istri-istrinya adalah membaca doa keselamatan (*onitu*) agar pada saat berlayar mereka dijauhkan dari segala bahaya. Setelah itu, bagi para pelayar perahu *bhanka* menganggap semua hari yang terdiri dari tujuh hari dalam seminggu adalah hari baik. Namun terkadang mereka mempercayai bahwa ada waktu, keadaan, dan hari-hari baik dan hari yang tidak baik untuk melakukan keberangkatan berlayar berdasarkan pengetahuan, insting dan kepercayaan. Salah satunya adalah hari Jum'at, karena menurut masyarakat Binongko hari Jum'at adalah hari untuk beribadah secara penuh sebagai muslim sehingga seringkali kalau berangkat (berlayar) pada hari Jum'at seringkali tidak mendapatkan keuntungan yang besar. Selain itu keadaan anggota keluarga menjadi penentu dalam menentukan pelayaran, apabila para pelayar akan hendak berangkat berlayar tidak boleh ada yang berselisih atau mungkin bertengkar sesama anggota keluarga dalam rumah karena ini dianggap bahwa keberangkatannya tidak direstui oleh anggota keluarganya dan bisa mengancam keselamatan dalam berlayar.

Masih berkaitan dengan waktu keberangkatan yang dianggap baik dan tidak baik bagi pelayar di Binongko banyak ditentukan kehidupan sosial budaya masyarakatnya. Hal ini dapat dilihat dari berbagai kasus, dan salah satunya adalah ketika ada salah satu keluarga atau tetangga mengalami musibah maka pemberangkatan perahu dapat ditunda. Dari kasus tersebut dapat dipahami bahwa hubungan antara sesama masyarakat Binongko sangat kuat dan intim, karena dapat menunda pemberangkatan pelayaran. Seorang pelayar ketika hendak berangkat sangat tidak baik apabila yang bersankutan sedang mendapat masalah atau dalam keadaan pikiran sedang kacau. Menurut budaya masyarakat jika dipaksakan berangkat saat terjadi musibah di kampung itu, maka ada anggapan mereka yang berlayar akan mengalami musibah atau celaka.

Pada hari keberangkatan semua istri ABK *(sawi)* datang ke rumah nahkoda *(anakoja)* untuk membaca doa, *(siri sampu'a)* tetapi, untuk memulai pembacaan doa belum bisa dilakukan bila perahu layar *Bhangka* masih kelihatan dari kampung, dan jika perahu layar *Bhangka* sudah tidak kelihatan dari kampung maka pembacaan doa sudah bisa dilakukan karena menurut kepercayaannya perahu tersebut dapat kembali lagi ke kampung atau keberang-katan tertunda. Setiap istri dari ABK (*sawi)* membawa makanan dari rumah masing-masing untuk membaca doa dirumah nahkoda (*anakoja)* perahu, setelah selesai pem-bacaan doa istri nahkoda (*anakoja)* saling membagikan makanan dari hasil baca doa untuk dibawa pulang kembali ke rumah masing-masing.

Berlayar dari Binongko pada musim Timur yaitu pada bulan Mei sampai bulan

September yaitu mengikuti arah angin yang datang dari arah belakang perahu (*bang-unturu*), semua ABK (*sawi)* menjaga-jaga untuk mengontrol tali pengikat layar *(kala)* jangan sampai angin tersebut terlalu kencang, dan apabila hujan turun pada malam hari maka koki (*idha-idhana*) memasang tenda di tempat kemudi dan menjaga pompa air.

2. Daerah Tujuan Berlayar dan barang yang Diperdagangkan

Pelayaran masyarakat Binongko adalah pelaran yang bertujuan untuk melakukan perdagangan dengan berbagai barang yang bernilai ekonomi berdasarkan pengetahuan mereka tentang sumberdaya alam setiap daerah atau pulau yang ada dalam jalur pelayaran mereka. Oleh karena itu sebelum melakukan pelayaran sudah diperhitungkan bahwa dalam periode pelayaran ini akan melalui pulau-pulau tertentu dengan harapan barang-barang yang akan diperdagangkan sudah tersedia di pulau tersebut. Dengan mengetahui bahwa di daerah tersebut ada yang harus dimuat maka pelayar Binongko menuju daerah tersebut dan setelah beberapa minggu dan muatannya telah selesai maka mereka kembali mencari daerah untuk menjual muatannya sehingga menghasilkan uang dan kemudian kembali ke kampung halaman.

Pola pelayaran yang umum dilalui oleh pelayar Binongko dan barang-barang yang dapat diperdagangkan, dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1: Jalur perdagangan dan barang yang diperdagangkan dalam pelayaran masyarakat Binongko di Kabupaten Wakatobi

No	Asal	Tujuan	Muatan
1	Binongko	Maluku	Parang
2	Maluku	Jawa	Kopra
3	Jawa	Binongko	Membawa hasil muatan untuk keperluan rumah tangga
4	Binongko	Flores	parang untuk dijual
5	Flores	Bima	Tidak ada muatan, hanya mencari modal untuk muatan
6	Bima	Bau-Bau	Memuat garam
7	Bau-Bau	Binongko	Kembali ke kampung untuk beristirahat.

Sumber: Berdasarkan data wawancara dengan Pelayar

Aktivitas pelayaran umumnya mulai dilakukan pada bulan April karena pada bulan tersebut adalah musim Timur *(timu)* sehingga untuk berlayar dari Binongko sangat mudah dengan mengikuti arah angin *(bang-unturu)* menuju Maluku dengan tempo pelayaran berbeda-beda sesuai dengan keadaan angin yang bertiup, yakni antara 7-10 hari. Hasil produksi yang dibawa dari kampung yaitu dari Binongko dan sekitarnya yaitu parang, pisau, linggis untuk dijual di Maluku.

Modal dasar dalam pelayaran tersebut adalah bebagai jenis parang, pisau, dan linggis yang dijual di Maluku. Setibanya di Maluku mereka menjual parang-parang tersebut dengan waktu kurang lebih 1 minggu, setelah semua parang yang terjual maka hasil penjualannya digunakan sebagai modal untuk membeli kopra sebagai barang yang diperdagangkan kembali ke pulau Jawa, yang umumnya ke Surabaya dan Tuban. Untuk dapat mengumpulkan muatan (kopra) membutuhkan waktu kurang lebih satu bulan, karena proses pencarian muatan berpindah-pindah dari satu kampung ke kampung lainnya. Jadi pelayar ini berkeliling ke sentra-sentra petani kelapa untuk mendapatkan barang dagangan baru yang akan diantar ke pulau Jawa. Menurut Idris bahwa kopra yang akan dimuat dalam pelayaran ke Jawa berkisar 25 ton. Setelah selesai proses muatan kami siap-siap berlayar menuju kepulau Jawa. Lebih lanjut dijelaskan bahwa kami berlayar dari Binongko ke Maluku dengan membawa parang untuk di jual di Maluku. Kalau parang yang kami jual sudah terjual semua dan kami juga sudah mendapatkan muatan berupa kopra maka kami langsung kembali ke perahu untuk mempersiapkan muatan dan berangkat ke Jawa membawa kopra.



Foto 2. Perahu *bhangka* yang sedang berlayar

Jalur pelayaran selanjutnya adalah perdagangan dari Maluku dengan memuat kopra yang selanjutnya akan berlayar menuju ke Jawa. Pelayaran dari Maluku ke Jawa biasanya dapat ditempuh sekitar 5-7 hari. Setibanya di Jawa meraka langsung mencari pasaran untuk menjual kopra tersebut sekitar 3 hari, terkadang juga mereka langsung membongkar muatan bagi yang sudah ada penadanya *(tauke)*. Setelah selesai pembongkaran muatan kopra atau sudah terjual semua kira-kira sekitar 2 hari mereka langsung berbelanja untuk kebutuhan rumah tangga yang akan dibawa pulang ke kampung.

Putaran pertama pelayaran yang dimulai dari Binongko menuju ke Maluku kemudian melanjutkan ke Jawa dan kembali ke Binongko adalah suatu pelayaran yang melelahkan karena dapat mencapai perjalanan sampai 5 bulan. Oleh karena itu pada akhir putaran pertama ini pelayar membawa berbagai macam kebutuhan pokok dari yang selanjutnya akan di jual di Binongko dan sekitarnya. Dalam perjalanan dari Jawa untuk kembali ke kampung menghabiskan waktu sekitar 10 hari dengan membawa hasil muatan untuk kebutuhan rumah tangga seperti guci, sarung, mesin jahit, semen dan lain-lain.

Setelah putaran pertama berakhir biasanya pelayar menggunakan waktunya untuk beristirahat untuk mempersiapkan lagi perjalanan untuk putaran kedua yakni dari Binongko dengan membawa barang dagangan berupa parang, pisau dan linggis yang akan dijual di Flores, kemudian dari Flores ke Bima biasanya tidak ada barang khusus yang diperdagangkan seperti perdagangan dari pulau lainnya. Pelayaran dari Flores ke Bima hanya menyesuaikan dengan produksi barang-barang, hasil pertanian yang lagi musim untuk diperdagangkan di Bima. Kemudian dari Bima ke Bau-Bau pelayar akan membawa garam untuk diperdagangkan di Bau-Bau.

Pada putaran kedua ini pelayaran dimulai dengan perjalanan menuju Flores dengan membawa parang. Dalam perjalanan menuju Flores tersebut kira-kira menghabiskan waktu tempuh sekitar 3 hari dengan tujuan untuk menjual parang. Setibanya di Flores bukan pekerjaan mudah untuk menjual parang tersebut, mereka harus menjual dari kampung yang satu ke kampung yang lain untuk menawarkannya kepada masyarakat. Untuk menjual parang tersebut menghabiskan waktu sekitar 1-2 minggu barulah parang tersebut dapat terjual habis. Setelah itu mereka kembali melanjutkan perjalanan dari Flores untuk berlayar menuju Bima.

Dengan memanfaatkan musim timur (*timu)* dimana berlayar pada musim ini arah haluan perahu mengikuti arah mata angin sehingga tidak membutuhkan waktu lama untuk sampai di tempat tujuan. Begitupun dalam perjalanan berlayar dari Flores menuju Bima yang menghabiskan waktu hanya sekitar 3 hari. Setibanya di Bima mereka langsung mencari modal untuk mengambil muatan garam. Dalam mencari modal tersebut membutuhkan waktu sekitar 5 hari barulah mereka mendapatkannya. Setelah beberapa hari barulah mereka menyelesaikan pengangkutan muatan dan melanjutkan perjalanan berlayar menuju Bau-Bau.

Dalam perjalanan dari Bima menuju Bau-Bau menghabiskan waktu sekitar 1 minggu. Sesampainya di Bau-Bau mereka menjual garam tersebut kepada orang yang membutuhkannya. Setelah mendapatkan uang dari hasil penjualan garam tersebut

mereka berbelanja untuk kebutuhan sehari-hari untuk dibawa pulang ke kampung.

Setelah berbelanja semua kebutuhan sehari-hari seperti beras untuk dibawah ke kampung kami melanjutkan perjalanan berlayar dari Bau-Bau ke Binongko dengan waktu tempuh satu hari satu malam barulah kami tiba di kampung. Dari pernyataan informan tersebut di atas, dapat dianalisis bahwa dari dari Bau-Bau menuju Binongko hanya menghabiskan waktu satu hari satu malam. Dengan membawa penghasilan yang memuaskan mereka sangat senang karena dapat bertemu dan berkumpul kembali dengan sanak keluarganya.

D. PENUTUP

Berdasarkan uraian dalam tulisan ini, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Pelayaran dan perdagangan bagi masyarakat Binongko adalah satu rangkaian yang tidak dapat dipsahkan, karena mereka adalah pelaut dan sekaligus sebagai pedagang, walaupun ada beberapa orang yang hanya ikut serta dalam pelayaran tertentu untuk membawa barang dagangan tapi jumlah tidak banyak dan hanya bersifat kasus.
2. Pelayaran dengan perahu *bhangka* menggunakan pengetahuan teknologi tradisional untuk berlayar, di mana pelayar memanfaatkan angin musim timur untuk berlayar ke barat dan sebaliknya angin barat digunakan untuk berlayar ke wilayah timr
3. Pola jalur perdagangan dan barang yang diperdagangkan antar pulau selalu sama setiap periode pelayaran, sehingga pola hubungan antara peyar dengan masyarakat daerah tujuan terjalin hubungan timbal balik yang harmonis karena mereka saling menguntungkan.
4. Barang-barang yang diperdagangkan sudah terpola yakni dari Binongko membawa parang dan sejenisnya ke Maluku, dari Maluku membawa kopra ke Jawa, dan dari Jawa membawa kebutuhan pokok kembali ke Binongko. Sedangkan pada putaran kedua pelayar membawa parang dan sejenis ke Flores, kemudian dari Flores ke Bima menyesuaikan deng-an produksi hasil panen petani atau barang-barang lain, dan dari Bima membawa garam ke Bau-Bau. Kemudian dari Bau-Bau kembali ke Binongko membawa barang-barang kebutuhan sehari-hari.

DAFTAR PUSTAKA

Endraswara, Suwardi. 2003. *Metode Penelitian Kebudayaan.* Jakarta: Gadjah Mada University Pers.

Hadara, Ali 2006 *Dinamika Pelayaran Tradisional Oang Buton Kepulauan Tukang Besi*. Jakarta. Makalah Konferensi Nasional Sejarah VIII.

Hamid, Rahman, Abd. 2010. *Spirit Bahari Orang Buton* (Cetakan I). Makassar.

Kaplan, David & Manners, Albert A. 1999. *Teori Budaya (terjemahan)*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Koentjaraningrat 1980. *Sejarah Teori Antropologi I,* Jakarta: UI. Press.

Muhammad, R. Alimuddin. 2013. *Orang Mandar Orang Keudayaan Bahari Mandar Mengarungi Gelombang Perubahan Zaman*. Penerit Ombak. Yogyakarta

Naharuddin. 2012. *Pelayar dan Pelayaran (Studi pada Budaya Pelayar dalam Pelayaran Kapal Mulia Indah Rute Ereke-Kendari.)* Skripsi Jurusan Antropologi FISIP Universitas Halu-oleo.

Nurnawati 2012 *Aktivitas Sosial Ekonomi Istri Pelayar (Palangke) Antar Negara.* Skripsi Jurusan Sosiologi FISIP Universitas Halu Oleo. Kendari.

Raho Bernard, 2007. *Teori Sosiologi Moderen*. Jakarta: Prestasi Pustaka.

Satria, A. 2002. *Pengantar Sosiologi Masyarakat Pesisir*, Jakarta: PT Pustaka Cidesindo.

Salifa Nur 2006. *Aktifitas Istri Yang Ditinggal Suami Berlayar Antar Pulau.*

Skripsi Jurusan Antropologi FISIP, Universitas Haluoleo. Kendari.

Turner H. Jonathan 2010. *Fungsionalisme*. Jakarta: Pustaka Pelajar

Yamin, Ahmad. 2002. *Fungsi Perahu Layar (Bhangka) Dalam Sistem Per-dagangan Antar Pulau (Studi Antropologi di Kelurahan Waetuno Kecamatan Wangi-Wangi Kaupaten Buton)*. Skripsi Jurusan Antropologi FISIP Universitas Haluoleo Kendari