

Globethics Repository

The logo for Globethics, featuring the word "Globethics" in white, sans-serif font centered within a solid blue rectangular background.

Membangun Karakter Maritim Melalui Pelayaran

This page was generated automatically upon download from the Globethics Repository. More information on Globethics see <https://www.globethics.net>. Data and content policy of Globethics Repository see <https://repository.globethics.net/pages/policy>.

Item Type	Article
Authors	Rudi, La
Publisher	Pascasarjana UIN Sunan Kalijaga
Rights	With permission of the license/copyright holder
Download date	2026-07-09 15:14:33
Link to Item	http://hdl.handle.net/20.500.12424/161642

Membangun Karakter Maritim Melalui Pelayaran: Belajar dari Pelaut Binongko¹

Oleh: La Rudi

Mahasiswa Program Doktor Ilmu Pendidikan
Program Pascasarjana Universitas Negeri Yogyakarta

rudihont@yahoo.co.id

081 242 390 113

Abstrak

Tulisan ini bertujuan untuk menguraikan proses pembangunan karakter maritim pelaut Binongko melalui pelayaran. Sumber data merupakan hasil penelitian lapangan (kualitatif deskriptif) melalui wawancara mendalam dan observasi partisipatif serta telaah kepustakaan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa proses pembentukan karakter maritim pelaut Binongko tidak terjadi secara instan, tetapi terjadi dalam proses yang panjang dan melalui pengalaman langsung (*direct experience*) dalam pelayaran. Tidak mengherankan jika Susanto Zuhdi (2010:181) mengatakan bahwa karakter kemaritiman Buton yang sesungguhnya berasal dari Binongko. Bagi pelaut Binongko, perahu adalah sarana mencari hidup sekaligus sebagai tempat hidup, sedangkan berlayar adalah aktivitas mencari hidup. Sebagai sarana mencari hidup pelaut Binongko akan terus membentangkan layar, menggerakkan perahu mengikuti setiap pergerakan arah angin; sedangkan sebagai tempat hidup, perahu akan diberlakukan sebagai tempat tinggal mereka khususnya selama melakukan pelayaran. Dalam perspektif pendidikan, kegiatan pelayaran telah menjadi wahana pembentukan karakter maritim pelaut Binongko. Selama masa pelayaran, pelaut-pelaut Binongko telah memainkan peran sebagai peserta didik sekaligus pendidik dalam pembentukan karakter karitim, perahu adalah sarana pembelajaran, ruang samudera adalah ruang pembelajaran, sedangkan interaksi dalam perahu adalah aktivitas pembelajaran. Dari proses inilah terbangun dua belas karakter maritim pelaut Binongko, yaitu; tabah, tangguh dan pantang menyerah, sederhana, jujur, kreatif, komunikatif, cerdas, dinamis, berani mengambil resiko, petualang, egaliter, dan bertanggung jawab.

Kata Kunci: Karakter Maritim, Pelayaran, Pelaut Binongko

¹Makalah disampaikan pada Forum Seminar Nasional “Graduate Forum 2016” yang diseleenggarakan oleh Program Pascasarjana Universitas Islam Negeri (UIN) Sunan Kalijaga Yogyakarta, 7-8 November 2016.

MEMBANGUN KARAKTER MARITIM MELALUI PELAYARAN: BELAJAR DARI PELAUT BINONGKO

A. Latar Belakang

Dalam pidato perdananya setelah dilantik menjadi Presiden Republik Indonesia yang ke-7, salah satu aspek yang menjadi penekanan Jokowi adalah “kita sudah lama memungguni lautan”. Artinya, kebijakan pembangunan yang selama ini menjadi kecenderungan pemerintah adalah orientasi daratan dan mengabaikan lautan. Indonesia diposisikan sebagai negara agraris, sementara posisi yang sesungguhnya adalah bukan negara kontinental (daratan) tetapi adalah negara maritim (lautan). Dengan demikian, tidak lagi memungguni lautan berarti kembali kepada budaya kita yang sesungguhnya, budaya nusantara, yaitu budaya maritim. Semangat kejayaan maritim nenek moyang masa lampau harus dihidupkan kembali. Paling tidak, Sriwijaya dan Majapahit pernah membuktikannya sebagai dua kerajaan maritim yang sangat sukses, bahkan wilayah kekuasaannya melampaui batas-batas teritorial nusantara.

Ketika kita berbicara tentang karakter maritim, seringkali diparalelkan dengan karakter luar Jawa (khususnya Sulawesi, Maluku, Papua, dan Nusa Tenggara); dan ketika berbicara tentang karakter darat selalu diparalelkan dengan karakter Jawa. Tentu, anggapan ini sangat keliru, karena sejatinya karakter maritim tidak hanya dimiliki oleh entitas tertentu, tetapi ada pada semua entitas yang mendiami nusantara ini. Mengapa? Karena Indonesia sejatinya adalah negara maritim, negara laut terbesar di dunia. Luas wilayah lautnya adalah 3,1 juta km², dengan panjang garis pantai 81.000 km. Ditengah laut tersebut ditaburi 17.508 pulau besar dan kecil (Dahuri dkk, 2004: 1; A. Rahman Hamid, 2015: 1). Karakter nusantara sesungguhnya adalah karakter pelaut, pada diri pelaut melekat karakter petarung, pemberani, pantang menyerah, tangguh, berani mengambil resiko, dan lain sebagainya. Meskipun pada hal-hal tertentu, pelaut dianggap mempunyai perangai ‘kasar’ dengan suara yang ‘meledak-ledak’.

Rusaknya moral bangsa yang berakibat pada terjadinya krisis pada segala lini kehidupan berbangsa dan bernegara, ditengarai sebagai akibat perubahan orientasi budaya dari budaya laut ke budaya darat. Akibatnya adalah kita

terserabut dari akar budaya kita yang sesungguhnya, lalu memunculkan beragam karakter yang tidak sesuai dengan nilai-nilai budaya kemaritiman. Praktek korupsi, kolusi, nepotisme, adalah kebiasaan yang sangat bertentangan dengan budaya maritim. Kita tidak tahu bagaimana jadinya, jika dalam pelayaran terjadi praktek korupsi didalam perahu yang mengakibatkan habisnya perbekalan ditengah pelayaran. Kita juga tidak dapat membayangkan bagaimana efeknya, jika dalam perekrutan awak perahu terjadi praktek nepotisme yang mengakibatkan tidak kompetennya personil yang membawa perahu; atau terjadi praktek kolusi dalam perahu sehingga terjadi disharmoni diantara sesama awak perahu. Demikian halnya perilaku individualisme, ingin menang sendiri, merampas hak milik orang lain, monopoli, mudah menyerah, tidak kuat menghadapi tantangan, penakut, percaya kepada mitos, dan lain sebagainya juga adalah karakter yang tidak dikenal dalam budaya maritim. Oleh karena itu, kini saatnya kembali kepada karakter kita yang sesungguhnya, yaitu karakter maritim.

Dari hasil studi Adrian Horridge (2015) diketahui sejumlah suku bangsa yang mendominasi dunia perahu seperti Bajo, Bugis, Buton, Madura, Makassar, dan Mandar. Khusus Buton, menurut Susanto Zuhdi (2010:181), karakter kemaritiman sesungguhnya dari Binongko. Namun demikian, sejauh ini orang tidak mengetahui betul apa itu Binongko. Sebab, semua orang Buton atau berasal dari Sulawesi Tenggara, khususnya di Maluku, disebut Binongko. Identitas Binongko lebih luas dan mengakar, sehingga melampaui Buton. Padahal, secara geografis, Buton merupakan sebuah pulau, demikian pula Binongko. Tetapi, Binongko bukan suatu kelompok etnis, melainkan salah satu sub-kelompok etnis Buton. Secara politik, Binongko pernah menjadi wilayah kesultanan Buton. Sebelum menjadi wilayah Buton, orang Binongko telah berlayar dan tersebar ke berbagai daerah di Maluku. Walhasil, identitas mereka lebih awal dikenal dan dikenang sampai sekarang (Hamid, A.R, 2015; 178).

Berdasar pada pemikiran tersebut, tulisan ini bertujuan untuk menguraikan bagaimana proses pembentukan karakter maritim pelaut Binongko melalui pelayaran. Bagi pelaut Binongko, perahu adalah sarana mencari hidup sekaligus sebagai tempat hidup, sedangkan berlayar adalah aktivitas mencari hidup. Sebagai sarana mencari hidup pelaut Binongko akan terus membentangkan layar,

menggerakkan perahu mengikuti setiap pergerakan arah angin; sedangkan sebagai tempat hidup, perahu akan diberlakukan sebagai tempat tinggal mereka khususnya selama melakukan pelayaran. Aktivitas pelayaran yang masih mengandalkan angin sebagai ‘mesin’ penggerak menjadikan masa pelayaran tidak menentu. Dalam konteks ini, kemampuan memanfaatkan angin, mengelola logistik, dan manajemen personalia dalam perahu selama masa pelayaran sangat dibutuhkan. Aktivitas pelayaran dan perdagangan membuat mereka mengenal dan berkomunikasi dengan berbagai suku, bahasa, dan agama. Perbedaan kebutuhan antara penduduk di tempat berbeda merupakan saluran perdagangan maritim. Selain keuntungan dari perbedaan, mereka juga harus bisa menyesuaikan diri dengan lingkungan kebudayaan yang berbeda (Hamid, A.R, 2015: 177).

Dari proses inilah terbangun karakter maritim pelaut Binongko, yaitu karakter pemberani, tangguh, pantang menyerah, cerdas, pandai, penurut, egaliter, jujur, dan juga bertanggung jawab. Proses pembangunan karakter maritim bagi pelaut Binongko tidak terjadi dalam pendidikan formal, tetapi justru terjadi pada pendidikan non-formal. Hal ini sejalan dengan pemikiran Rosyid, D. M. (2015), yang mengatakan bahwa menumbuhkan karakter maritim adalah agenda *deschooling*, bukan agenda sekolah.

B. Konsep dan Urgensi Karakter Maritim

a. Konsep Karakter Maritim

Secara umum, karakter dikaitkan dengan sifat khas atau istimewa, atau kekuatan moral, atau pola tingkah laku seseorang. Kamus Besar Bahasa Indonesia tidak memuat kata karakter, yang ada adalah kata “watak” dalam arti sifat batin manusia yang memengaruhi segenap pikiran dan tingkah lakunya atau tabiat seseorang. Kata “karakter” tercantum dalam Kamus Bahasa Indonesia Kontemporer yang diartikan sebagai watak, sifat, tabiat. Karakter baik dimanifestasikan dalam kebiasaan baik di kehidupan sehari-hari: pikiran yang baik, hati yang baik, dan tingkah laku yang baik. Berkarakter baik berarti mengetahui yang baik, mencintai kebaikan, dan melakukan yang baik. Karakter bersifat memancar dari dalam keluar (*inside-out*). Artinya, kebiasaan baik tersebut dilakukan bukan atas permintaan atau tekanan dari orang lain melainkan atas

kesadaran dan kemauan sendiri. Dengan kata lain, karakter adalah “apa yang anda lakukan ketika tak seorangpun melihat atau memperhatikan anda (Gede Raka dkk, 2011; 36-37). Wynne (1991) sebagaimana dalam Mulyasa (2013: 3), mengemukakan bahwa karakter berasal dari Bahasa Yunani yang berarti “*to mark*” (menandai) dan memfokuskan pada bagian-bagian menerapkan nilai-nilai kebaikan dalam tindakan nyata atau perilaku sehari-hari. Oleh sebab itu, seseorang yang berperilaku tidak jujur, curang, kejam dan rakus dikatakan sebagai orang yang memiliki karakter jelek, sedangkan yang berperilaku baik, jujur, dan suka menolong dikatakan sebagai orang yang memiliki karakter baik/mulia. Thomas Lickona (2013: 75-87) menekankan pentingnya tiga komponen karakter yang baik (*componentas of good character*), yaitu pengetahuan moral (*moral knowing*), perasaan moral (*moral feeling*), dan tindakan moral (*moral action*). Ketiga komponen karakter baik tersebut adalah satu kesatuan yang tidak dapat dipisahkan.

Sedangkan istilah *maritim* berasal dari bahasa latin *mare* yang berarti laut. Kata *maritim* berarti berkenaan dengan laut, berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan di laut. Makna lain dari kata *maritim* adalah wilayah pesisir, armada kapal dagang, pasukan bersenjata di laut, departemen dalam pemerintahan yang menangani urusan kelautan. Jika kita hubungkan dengan kata negara, maka akan menjadi negara *maritim*, yaitu negara yang mempunyai wilayah kekuasaan laut yang luas serta tersimpan berbagai kekayaan sumber daya alam di wilayah tersebut. Konsep negara *maritim* adalah sebuah konsep yang mengedepankan untuk memanfaatkan semua sumber daya alam di wilayah laut untuk kepentingan rakyat dan kemakmuran sebuah negara.

Apabila istilah *karakter* kita sandingkan dengan *maritim*, akan terbentuklah *karakter maritim*. Berdasarkan pada beberapa tinjauan etimologis sebelumnya, maka karakter *maritim* dapat didefinisikan sebagai *watak atau tabiat baik menyangkut pengetahuan baik, perasaan baik, serta tindakan baik yang terbangun dan melekat pada setiap individu dan masyarakat karena interaksinya dengan lingkungan laut yang menjadi tempat tinggalnya*. Dengan demikian, karakter *maritim* hanya akan kita temukan pada pelaut, pelayar, pedagang laut dan antar pulau, atau nelayan yang setiap saat berinteraksi dengan lingkungan laut.

Sedangkan individu atau masyarakat yang tinggal dipesisir laut tetapi lebih mengorientasikan hidupnya pada sektor perdagangan darat, atau sektor agraris tidak memiliki karakter maritim.

Fatah Hanurawan (2015:1) dalam artikelnya yang bertopik “*Developing Pro-Maritime Behavior in Indonesia Young Generation*” mengatakan bahwa “tidak dapat disangkal bahwa Indonesia adalah negara maritim. Berdasar pada fakta bahwa Indonesia adalah negara maritim, oleh karena itu Indonesia harus mengembangkan *karakter maritim* pada generasi mudannya. Karakter tersebut dapat membantu generasi muda untuk hidup dalam negara maritim seperti Indonesia. Karakter maritim dapat dikembangkan melalui pengembangan perilaku pro-maritim berbasis pada nilai-nilai pendidikan, pendidikan lingkungan dan psikologi sosial. Hanurawan selanjutnya mengatakan bahwa “*core value of the maritime character in Indonesia should be based on Indonesia state philosophy, i.e. the Pancasila*”. Hal tersebut dapat di deskripsikan sebagai berikut:

- a) Karakter maritim harus dikembangkan berdasarkan pada perspektif *religius* (sila pertama).
- b) Karakter maritim harus dikembangkan berdasarkan pada perspektif kemanusiaan (sila kedua).
- c) Karakter maritim harus dikembangkan berdasarkan pada perspektif persatuan Indonesia (sila ketiga).
- d) Karakter maritim harus dikembangkan berdasarkan pada perspektif demokrasi Indonesia (sila keempat).
- e) Karakter maritim harus dikembangkan berdasarkan pada perspektif keadilan sosial (sila kelima).

Daniel Muhammad Rosyid dalam artikelnya yang diberi judul “*Cultivating Maritime Characters*” mengatakan bahwa ada empat dasar karakter esensial yang harus dikembangkan, yaitu *sincerity* (keikhlasan, kesungguhan hati), *trustworthiness* (dapat dipercaya), *creativity* (kreativitas), dan *communicativeness* (komunikatif). Selanjutnya dikatakan bahwa karakter maritim menjadi pelengkap 4 karakter esensial dasar tersebut, yaitu; *dynamicsm* (dinamisme), *adventurous* (berani mengambil resiko, suka berpetualang), dan *makership* (suka berlayar/pelayar). Ketiga karakter ini merupakan hasil dari suatu fakta bahwa

lingkungan laut ditandai dengan arus yang digambarkan secara dinamis. Laut tidak mudah ditinggali dan ramah sehingga menimbulkan tantangan bagi manusia untuk menjadi petualang. Masyarakat hanya dapat hidup dilaut apabila mempunyai keterampilan atau keahlian yang tepat. Masyarakat harus menggunakan keterampilan atau keahlian yang berguna untuk dapat hidup dan bekerja di laut (2015: 10). Berdasarkan uraian tersebut, nampaknya ada 7 (tujuh) nilai dasar karakter maritim menurut Rosyid, yaitu; (1) ikhlas, (2) jujur, (3), kreatif, (4) komunikatif, (5) dinamis, (6) berani mengambil resiko, dan (7) suka berlayar. Dari ketujuh karakter tersebut, karakter maritim yang sesungguhnya hanya tiga, yaitu dinamis, berani mengambil resiko, dan suka berlayar. Ketiga karakter maritim tersebut terbangun dari lingkungan laut dimana untuk hidup di dalamnya membutuhkan keberanian dan keterampilan atau kemampuan khusus.

b. Urgensi Karakter Maritim

Munculnya berbagai macam tindakan asusila, baik yang terjadi di sekolah maupun dalam masyarakat, dilakukan secara sengaja atau tidak sengaja, oleh perorangan atau kelompok, serta berakibat pada kerugian individu ataupun kerugian negara, menunjukkan bahwa moralitas kehidupan berbangsa dan bernegara sedang mengalami degradasi. Bangsa Indonesia yang semula dikenal dengan budaya ketimuran yang santun dan bersahabat, tiba-tiba berubah menjadi beringas dan tidak kenal kompromi. Kekerasan sering terjadi bahkan terkadang dilakukan oleh orang-orang yang mempunyai pendidikan dan dilakukan ditempat pendidikan (sekolah), hak milik negara dan atau orang lain diambil secara manipulatif, terjadi tawuran yang melibatkan pelajar, pemerkosaan dan penganiayaan, penyalahgunaan narkoba, konsumsi minuman keras, dan lain sebagainya. Oleh sebagian kalangan, Indonesia dianggap telah kehilangan jati dirinya sebagai bangsa yang mempunyai nilai-nilai kearifan yang dapat diandalkan. Nilai-nilai karakter maritim yang diwariskan oleh pendahulu kita, seperti; jujur, bertanggung jawab, berani, berani mengambil resiko, disiplin, pekerja keras, menghargai persamaan, melindungi dan mengayomi, toleran, sebagaimana yang pernah diterapkan oleh para pendahulu ketika membangun Sriwijaya dan Majapahit seolah sudah dilupakan begitu saja.

Awal mula menghilangnya karakter maritim dalam kehidupan masyarakat tidak dapat dipisahkan dari masuknya kolonialisme. Kedatangan bangsa Belanda ke nusantara melakukan penjajahan, nampaknya begitu memahami sejarah kejayaan nusantara masa lampau ketika kerajaan Sriwijaya dan Majapahit berjaya. Kemampuan Sriwijaya dan Majapahit dalam mengeksplorasi dan menguasai jalur-jalur perdagangan maritim menjadi penentu sukses dan berkembangnya dua kerajaan nusantara tersebut. Tentu, Belanda tidak ingin kejayaan masa lampau terulang kembali, maka langkah awal yang dilakukan oleh Belanda adalah melakukan pengalihan orientasi budaya dari budaya lautan atau maritim/bahari ke budaya daratan/agraris. Hal ini dapat dilihat pada beberapa aspek. *Pertama, Perubahan Mindset.* Sebagai penjajah, Belanda betul-betul menunjukkan dominasinya atas Indonesia sebagai terjajah. Dominasi tersebut sampai meninggalkan trauma yang luar biasa, hingga saat ini Indonesia terkadang belum bisa melepaskan diri dari watak ketergantungan (*inlander*). Perubahan *mindset* yang dilakukan oleh penjajah kepada Indonesia untuk melupakan budaya maritim yang menjadi *basic culturalnya* dapat dilihat dari lahirnya sejumlah cerita-cerita mitos yang menjauhkan masyarakat dengan laut. Masyarakat Indonesia dilarang makan ikan supaya tidak cacangan, jadilah masyarakat tidak suka dengan ikan; masyarakat dilarang pergi dilaut karena angker, banyak makhluk halus yang ganas, ombaknya kencang, penuh dengan topan dan badai, akhirnya masyarakat takut dengan laut. Semua cerita tersebut adalah sengaja dimunculkan oleh kaum penjajah, agar kita menjauhi laut. Lambat laun cara pandang kita tentang laut berubah, laut adalah wilayah yang angker, ganas, menakutkan, tidak ada penghidupan, sehingga kitapun menjauhi laut. Semua proses ini secara tidak sadar telah merubah orientasi kita dari budaya laut ke budaya darat, dari profesi pelayar ke profesi petani, dari kultur maritim ke kultur kontinen.

Kedua, Pembangunan Jalan Lintas Darat. Jalan ini dibangun untuk menghubungkan pulau Jawa, yaitu dari Anyer (sekarang Provinsi Banten) dan Panarukan (Jawa Timur). Dinamakan jalan Daendels karena dibangun pada masa pemerintahan Gubernur Jenderal Daendels, jalan tersebut berjarak sejauh 1000 km pada tahun 1809-1810. Menurut beberapa sejarawan Indonesia, korban yang meninggal sekitar 15.000 orang dan banyak yang meninggal tanpa dikuburkan

secara layak. Belum termasuk yang menderita karena terserang penyakit malaria, kelaparan, serta berbagai penderitaan lainnya. *Ketiga, Sistem Tanam Paksa.* Dikenal dengan istilah *Cultuur stelsel*, merupakan peraturan yang dikeluarkan oleh Gubernur Jenderal Johannes van den Bosch pada tahun 1830 yang mengharuskan setiap desa menyisihkan 20 % tanahnya untuk ditanami komoditi yang laku dipasar ekspor, khususnya tebu, tarum (nila) dan kopi. Hasil tanaman ini nantinya harus dijual kepada pemerintah Belanda dengan harga yang telah ditetapkan. Sedangkan penduduk desa yang tidak punya tanah harus bekerja selama 75 hari setiap tahun pada perkebunan milik pemerintah Belanda, hal tersebut menjadi semacam pengganti pajak bagi rakyat. Namun pada kenyataannya peraturan Sistem Tanam Paksa tidak sesuai karena pada prakteknya seluruh wilayah pertanian wajib ditanami tanaman yang laku ekspor dan hasilnya diserahkan kepada pemerintah kolonial. Tanah yang digunakan untuk tanam paksa masih dikenakan pajak padahal seharusnya bebas pajak. Sedangkan warga yang tidak mempunyai lahan pertanian harus bekerja selama setahun penuh di lahan pertanian Belanda.

Keempat, Role Model yang tidak Humanis. Selama masa penjajahan, masyarakat Indonesia dipertontonkan dengan perilaku kaum penjajah yang tidak manusiawi. Memaksa, mengintimidasi, menganiaya, merampas, menyiksa, memperkosa, bahkan membunuh secara sadis. Bangsa Indonesia betul-betul direndahkan derajatnya dengan segala bentuk perlakuan yang tidak dikenal bahkan tidak ada dalam budayanya. Budaya gotong royong yang pernah mereka pedomani diganti dengan kerja paksa, budaya saling membantu diganti dengan budaya intimidasi, kedermawanan diganti dengan keserakahan, keadilan diganti dengan kezaliman, musyawarah diganti dengan jalan paksa, dan segala bentuk kebiadaban lainnya. Hal ini terjadi bukan hanya puluhan tahun, tetapi ratusan tahun. Bahkan diantara mereka ada yang lahir karena penindasan, dan meninggal karena penindasan pula, ada yang sejak kecil hidup tersiksa, sampai tua tetap tersiksa. Itulah gambaran perlakuan penjajah Belanda atas orang tua kita, atas bangsa Indonesia. Keempat hal tersebut disadari atau tidak telah berperan besar dalam menghilangkan karakter asli bangsa Indonesia, yaitu karakter maritim.

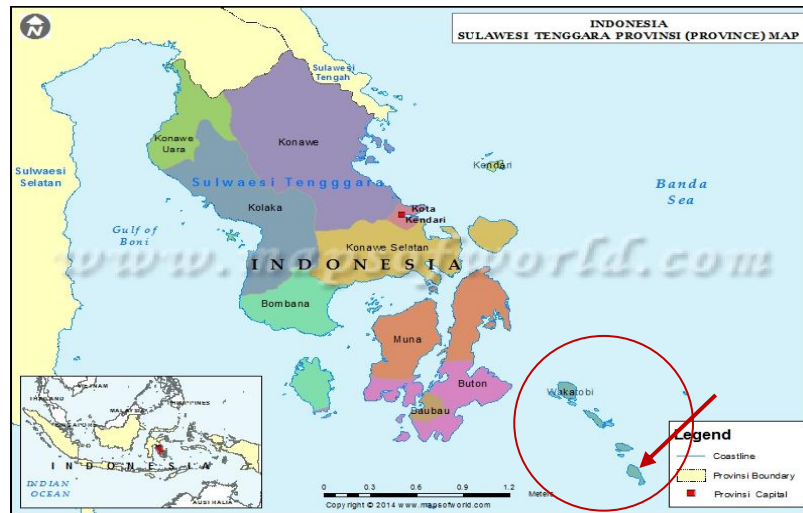
Argumentasi ini setidaknya sejalan dengan pemikiran Kepala Staf Angkatan Laut (KSAL) Laksamana TNI Ade Supandi. Ketika membawakan Kuliah Umum bertajuk “Budaya Maritim dari Perspektif Angkatan Laut” di Auditorium Gedung IX Fakultas Ilmu Budaya (FIB) Universitas Indonesia (26/3/15) menerangkan bahwa penjajah telah banyak menghilangkan budaya maritim kita. Dengan demikian, urgensi karakter maritim adalah untuk membantu generasi muda dan masyarakat hidup dalam negaranya yang merupakan negara maritim. Dengan terbangunnya karakter maritim, masyarakat akan dibiasakan untuk menerapkan prinsip-prinsip hidup yang sesuai dengan karakter budayanya, yaitu tangguh, pantang menyerah, pekerja keras, berani mengambil resiko, tidak takut dengan ancaman, berani berpetualang, tegas, disiplin, jujur, dan bertanggung jawab.

C. Mengenal Pulau Binongko

Istilah Binongko merujuk pada nama salah satu pulau paling luar (bagian selatan) Kabupaten Wakatobi. Wakatobi sendiri adalah singkatan dari nama empat pulau utama, yaitu; Wangi-Wangi (*Wa*), Kaledupa (*Ka*), Tomia (*To*), dan Binongko (*Bi*). Pada zaman Belanda, kabupaten ini dikenal dengan sebutan Kepulauan Tukang Besi (*Toekang Besi Eilanden*), sedangkan pada masa kesultanan Buton di kenal dengan istilah *Liwuto Pasi* (pulau karang). Dalam tradisi lisan diceritakan bahwa pulau Binongko berasal dari bahasa Cebu Filipina Selatan, terdiri dari dua suku kata, yaitu *binong* artinya bercerai, tidak teratur, dan *ko* artinya satu. Jadi binongko berarti penyatuan yang telah lama hilang. Mateo Bartoli (1948) menyebutnya penyusunan kembali yang tidak teratur dengan menamakannya ‘binongko’ (Hadara, Ali, dkk. (2015: 55).

Binongko merupakan pulau terjauh di Kepulauan Wakatobi. Posisinya berhadapan langsung dengan Laut Banda di bagian timur dan Laut Flores dibagian selatan dan barat daya. Pada bagian barat berbatasan dengan perairan Buton, sedangkan pada bagian utara berbatasan dengan perairan Tomia. Hembusan angin dari arah timur dan hembusan gelombang dari Laut banda langsung menghantam pantai timur Pulau Binongko. Demikian pula hembusan angin dari barat dan gelombang Laut Flores menampar bibir pantai barat pulau ini. Ditambah

gelombang laut dari perairan Buton, sekalipun tidak sekuat gelombang laut dari kedua laut tersebut (Hamid, A.R, 2011; 46).



Gambar 1;
Letak pulau Binongko dalam peta Provinsi Sulawesi Tenggara

Binongko merupakan wilayah yang sulit dijangkau di Kabupaten Wakatobi. Ketika angin musim timur berhembus, maka hempasan gelombang akan menghantam bibir pantai bagian timur dan utara, dan ketika angin musim barat bertiup, maka gelombang besar akan menghantam bibir pantai bagian barat dan selatan. Keadaan ini dilengkapi dengan layanan sarana transportasi laut dengan kapasitas yang terbatas. Jika diperbandingkan ukuran perahu atau kapal layar motor (KLM) yang beroperasi di wilayah Binongko dengan yang beroperasi di wilayah Wangi-Wangi, Kaledupa, dan Tomia, maka kapal-kapal Binongkolah yang mempunyai ukuran lebih kecil tetapi dengan daerah jangkauan yang lebih jauh serta tantangan gelombang yang lebih mengerikan. Setidaknya seperti itulah penilaian orang luar Binongko. Tetapi bagi orang Binongko sendiri, ukuran perahu serta kuatnya hadangan ombak musim timur dan barat menjadi hal yang biasa. Bagi masyarakat Binongko, tingginya gelombang yang dihadapi dalam pelayaran adalah 'irama' yang mampu menghadirkan seni dalam mengarungi lautan luas.

Selain sulit dijangkau, pulau Binongko juga adalah wilayah yang paling tandus jika dibandingkan dengan tiga pulau lainnya (Wangi-Wangi, Kaledupa, dan Tomia). Ia terbentuk oleh pegunungan karang yang membentang di santero

daratannya. Persebaran tanah di atasnya sangat terbatas, sehingga oleh masyarakat lokal di istilahkan dengan 'batu bertanah' bukan 'tanah berbatu'. Istilah ini digunakan untuk menggambarkan kondisi tanah di pulau Binongko yang dominan batu daripada tanah. Karena itu di atas permukaan daratan pulau ini jarang tumbuh pepohonan tinggi yang memiliki akar tunggal yang menembus ke dalam permukaan bumi. Kondisi alam tidak memungkinkan pergerakan akar ke bawah lebih mendalam. Oleh karena itu, jenis tanaman yang tumbuh umumnya yang berakar serabut, yang pergerakan akarnya ke samping atau sekitarnya. Kondisi tersebut berdampak pada ketersediaan air. Kadar airnya yang asin (melebihi air di Tomia dan Wangi-Wangi) membuat masyarakat di daerah ini sepanjang tahun menadah air hujan dalam wadah penampungan guna memenuhi kebutuhan air minum. Kondisi alam Binongko yang memprihatinkan ini membuat sebagian masyarakatnya memilih keluar dari daerahnya, mencari nafkah di negeri orang, sebagai pelayar ataupun pedagang serta pekerjaan lainnya yang halal diperantauan. Bagi masyarakat Binongko yang memilih menetap mencoba bertahan antara lain dengan jalan melanjutkan tradisi pandai besi dari nenek moyangnya. Dua pola hidup yang demikian merupakan akar sejarah orang Binongko yang terkenal sebagai komunitas pandai besi dan pelayar-perantau di kepulauan nusantara (Hamid, A.R, 2011: 48-49).



Gambar 2;
Perahu Pelaut Binongko sedang berlabuh di depan pelabuhan Haka

D. Berlayar dan Proses Pembentukan Karakter

a. Berlayar untuk Mencari Hidup

Sejak dahulu orang Binongko dikenal sebagai pembuat perahu dan pelaut yang sangat piawai mengarungi samudra sehingga dijuluki sebagai raja lautan (hasan, 1989, 1990), tetapi bukan raja laut (baca Lopian, 2009). Mereka tidak memiliki kekuatan untuk memaksakan keinginan di laut, terutama di wilayah tertentu berdasarkan legitimasi politik, seperti halnya raja laut. Namun, mereka dapat menghindari ancaman dari raja laut ketika mengarungi samudra. Semua itu tercapai berkat pengetahuan yang baik mengenai dunia laut (geografis) dan teknik berlayar (navigasi) yang telah lama dimilikinya (Hamid, A.R, 2015; 178).

Bagi pelaut Binongko, perahu adalah sarana mencari hidup sekaligus sebagai tempat hidup, sedangkan berlayar adalah aktivitas mencari hidup. Sebagai sarana mencari hidup pelaut Binongko akan terus membentangkan layar, menggerakkan perahu mengikuti setiap pergerakan arah angin, mengarungi ruang samudra, serta menjangkau setiap pulau. Tidak mengherankan jika di banyak tempat kita dapat menemukan orang Binongko berdiaspora. Pada tahun 2007, ketika masih melanjutkan studi di salah satu perguruan tinggi negeri di Bandung, salah satu teman (satu kelas) yang bernama Ruslin menceritakan bahwa dia berasal dari Nusa Tenggara Timur, tepatnya dari Kabupaten Alor. Ruslin sendiri adalah ‘orang Bugis’ yang menikahi gadis Binongko. Beliau menjelaskan bahwa di Kota Kalabahi (Ibukota Kabupaten Alor) terdapat satu kelurahan yang dinamakan Kelurahan Binongko. Dinamakan demikian, karena mayoritas penduduk di kelurahan tersebut adalah orang Binongko. Mayoritas orang Binongko yang bermukim di Kelurahan Binongko Kabupaten Alor adalah saudagar kaya yang menggeluti bisnis pelayaran dan perdagangan maritim. Di wilayah Sulawesi Selatan, orang Binongko paling banyak ditemukan di Kabupaten Selayar. Salah seorang teman yang pernah lama tinggal di Pulau Madu menceritakan bahwa di pulau tersebut sebagian besar penduduknya menggunakan bahasa Binongko. Kebanyakan hidup bertani lalu menjajakan hasil pertaniannya ke berbagai pulau, termasuk ke Binongko sendiri dan terutama ke Wangi-Wangi (Ibukota Kabupaten Wakatobi)².

² Harianto, Wawancara, 25 Agustus 2016.

Orang Binongko juga banyak ditemukan di Kulisusu (sekarang Buton Utara). Beberapa wilayah yang menjadi tempat penyebaran orang Binongko adalah desa Bone, Waode Buri, Ereke, dan Bangkulu. Menurut Zuliakin, ada dua pola migrasi orang Binongko di Kulisusu. Pertama adalah bermukim sementara untuk kepentingan pembuatan perahu dan akan kembali ke Binongko setelah selesai membuat perahu. Sedangkan pola kedua adalah menetap (tidak kembali lagi ke Binongko) dan mengorientasikan hidupnya pada sektor agraris dengan bertani. Pertimbangan ini diambil karena Kulisusu mempunyai struktur tanah yang sangat subur³. H. Zainuddin menjelaskan bahwa asal muasal mereka menyebar ke pulau Buton Utara disebabkan karena hidupnya yang tergantung dari laut dimana perahu adalah modal utama. Sementara mengandalkan hutan di pulau Binongko tidak memungkinkan. Maka mau tidak mau harus ke kawasan Buton Utara sebagai kawasan yang sangat subur dan tidak pernah habis. Maka terjadilah migrasi orang Binongko dan bermukim di Ereke, dan membuat perahu untuk melaut. Karena ini terjadi dari tahun ke tahun, maka terjadilah perkawinan silang, antara orang Binongko dengan orang Ereke. Dengan demikian, hubungan antara orang Binongko dengan orang Ereke menjadi bagian yang tidak terpisahkan. Semula, kedatangan awal orang Binongko ke Kulisusu adalah untuk kepentingan pembuatan perahu, namun pada perkembangannya orang Binongko banyak yang menekuni profesi menjadi petani karena menemukan daerah yang sangat subur, daerah yang sangat kontras dengan Binongko. Beberapa daerah yang menjadi tempat bermukimnya orang Binongko di Buton Utara adalah Ereke, Wamoule, Kulisusu, Tira-Tira, Kambowa, Bonegunu, dan Bonerompo⁴.

Di wilayah wawonii (Konawe Kepulauan), juga ditemukan pemukiman orang Binongko. Salah satu tempat yang banyak ditemukan orang Binongko adalah desa *Roko-Roko*. Desa ini berada di wilayah pinggir sungai. La Koda menceritakan bahwa awal mula kedatangan orang Binongko di Wawonii adalah untuk kepentingan pembuatan perahu. Pada saat itu, Lambo adalah sarana transportasi laut yang paling diandalkan. Sampai dengan tahun 70-an, perahu Lambo masih banyak ditemukan di desa *Roko-Roko*. Tapi sekarang sudah tidak

³ H. Zuliakin, Wawancara, 21 Oktober 2016.

⁴ H. Zainuddin, wawancara, 22 Oktober 2016.

ditemukan lagi seiring dengan terjadinya motorisasi perahu. Saat ini, orang Binongko di Wawonii lebih banyak menggeluti dunia pertanian, dan sebagian berwiraswasta⁵.



Gambar 3;
Perahu Pelaut Binongko saat berlabuh di pelabuhan Taipabu

Selain berlayar dan bermigrasi ke beberapa wilayah di Sulawesi Tenggara, Sulawesi Selatan (khususnya daerah Selayar), dan daerah Nusa Tenggara Timur (Kalabahi, Alor), orang Binongko juga banyak bermukim di wilayah Maluku Utara (kepulauan Taliabo, Kepulauan Sula, Kepulauan Bacan, Ternate, Tidore, dan Kepulauan Halmahera), Maluku (Banda, Ambon, Seram, Kepulauan Kei, Kepulauan Aru, dan Kepulauan Tanimbar), serta wilayah Papua. Edward L. Poelinggomang dalam suatu wawancaranya dengan Abdul Rahman Hamid mengatakan bahwa pembuatan perahu dan kegiatan pelayaran antarpulau di Nusa Tenggara Timur banyak dikerjakan oleh orang Binongko. Hingga kini, NTT merupakan daerah tujuan perahu Binongko untuk pengangkutan dan perdagangan kayu dari daratan Buton. Dari sana, ketika berlayar kembali, perahu Binongko memuat aneka kebutuhan keluarga, khususnya kelapa (Hamid, A.R, pp. 179).

Secara umum, pelayaran orang Binongko ke berbagai wilayah nusantara adalah dalam rangka mencari hidup atau penghidupan. Kondisi pulau Binongko yang tandus serta lautnya yang ganas memaksa orang Binongko melakukan

⁵ La Koda, wawancara, 26 Oktober 2016.

pelayaran guna mengais rizki demi memenuhi kebutuhan hidupnya. Ada dua pola pelayaran yang dilakukan oleh orang Binongko. *Pertama* adalah berlayar lalu menetap di daerah perantauan. Dalam konteks ini, perahu hanya dijadikan sebagai sarana transportasi untuk sampai pada daerah tujuan. Setelah sampai di daerah tujuan, orang Binongko akan tinggal dan menetap dengan mengorientasikan hidupnya sebagai petani atau sebagai pedagang, bahkan ada juga yang bekerja serabutan entah sebagai buruh, sebagai karyawan, atau pedagang kaki lima. Pilihan petani atau pedagang sangat ditentukan oleh faktor lingkungan dimana mereka menetap. *Kedua* adalah berlayar dan menjadikan perahu sebagai sarana mencari rizki. Dalam konteks ini, daerah perantauan hanya dijadikan sebagai tempat persinggahan untuk mendistribusikan barang (muatan perahu) atau mengangkut barang dan selanjutnya dibawa ke daerah tujuan selanjutnya. Biasanya, daerah yang menjadi tujuan pelayaran niaga adalah wilayah Jawa (khususnya Jawa Timur) untuk mengangkut barang-barang kebutuhan keluarga (sembako, barang elektronik dan barang pecah-belah), lalu barang-barang tersebut di distribusikan ke wilayah timur Indonesia, khususnya Maluku, Maluku Utara, dan Papua. Apabila barang muatan perahu sudah habis terjual, maka awak perahu akan kembali mencari muatan perahu yang akan di distribusikan di pulau Jawa seperti kayu, kelapa, dan hasil laut yang mempunyai nilai ekonomis tinggi (seperti; teripang, ikan kering, gurita, kepiting, dan lain sebagainya. Proses ini berjalan secara terus menerus, dan mereka akan kembali ke kampung halaman (beristirahat) ketika memasuki musim pancaroba.

b. Berlayar dan Pembentukan Karakter

Bagi orang Binongko, perahu adalah sarana atau alat yang digunakan untuk berlayar guna mencari penghidupan. Sehingga ketika perahu sudah kelar, maka orang Binongko akan segera menggerakkan, membentangkan layar perahunya mengarungi samudera luas, menjangkau setiap pulau dalam wilayah nusantara. Kegiatan pelayaran tidak hanya dilakukan satu atau dua kali saja, tetapi dilakukan setiap saat dan bahkan sudah menjadi profesi turun temurun. Aktivitas pelayaran yang masih mengandalkan angin sebagai 'mesin' penggerak menjadikan masa pelayaran tidak menentu. Dalam konteks ini, kemampuan memanfaatkan angin, mengelola logistik, dan manajemen personalia dalam perahu selama masa

pelayaran sangat dibutuhkan. Bagi pelaut Binongko, angin adalah ‘mesin’ penggerak sehingga dibutuhkan kemampuan memanfaatkan angin untuk kecepatan dan keselamatan pelayaran. Hembusan angin timur atau angin barat yang cepat mempunyai potensi menggerakkan perahu lebih cepat mencapai tujuan, tetapi pada saat yang sama potensi celaka bagi perahu juga sangat besar karena terpaan angin yang kencang pada layar perahu bisa beresiko mematahkan tiang layar atau membuat perahu terbalik. Dalam posisi perahu sarat dengan muatan (*repa*), kemudian dihadapkan dengan tingginya gelombang dan kuatnya arus, menjadikan pergerakan perahu menjadi lambat dan sulit menyesuaikan dengan irama gelombang. Pada konteks ini, kemampuan memposisikan perahu serta memainkan layar oleh awak perahu sangat dibutuhkan. Bagi pelaut Binongko, situasi ini adalah hal yang biasa, menantang angin dan badai bagi pelaut Binongko adalah hal yang sering dialami dalam pelayaran⁶.

Demikian pula pengelolaan logistik, pelaut Binongko mempunyai trik pengelolaan sehingga perbekalan tidak pernah habis ditengah perjalanan. Kebutuhan pokok yang menjadi bekal pelaut Binongko adalah ikan kering (ikan garam), cumi kering, gurita kering, dan ubi kering, sehingga tidak mudah rusak berapapun lamanya melakukan pelayaran. Disamping itu mereka menyiapkan sejumlah alat tangkap yang setiap saat dapat digunakan ketika cuaca sedang bersahabat. Sedangkan perbekalan air (air minum) pelaut Binongko hanya menggunakannya untuk kebutuhan minum dan memasak, sedangkan untuk keperluan lainnya (mandi, mencuci, berwudhu, dan lain-lain) lebih banyak menggunakan air laut⁷. Hamid, A.R (2015, 181-183) menguraikan bahwa berangkat dari pelabuhan Binongko, para pelaut merangkai pulau-pulau di laut nusantara. Mereka berpindah dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain, dari satu pulau ke pulau lain melalui laut. Jika ruang gerak perahu mereka digambarkan, dengan titik pangkal pertama dari Binongko ke pelabuhan lain, akan menyerupai jejaring laba-laba diatas permukaan laut Nusantara. Pada konteks ini, peran dan fungsi pelaut tampak sebagai penghubung dari pulau-pulau yang tampak terpisah antara satu dengan yang lain.

⁶ Bila Anaobi (pemilik perahu), wawancara 29 Agustus 2016

⁷ La Ode Sadaruddin (mantan ABK), wawancara di Rukuwa 30 Agustus 2016

Gambaran mengenai aktifitas pelayaran pelaut Binongko terdiri dari beberapa tahap. Pertama adalah *tahap persiapan*. Ada dua kegiatan penting yang dilakukan selama masa ini, yaitu perbaikan perahu dan penyiapan perbekalan. Perbaikan perahu dilakukan dengan mengontrol sekaligus memperbaiki semua bagian perahu agar lebih berfungsi secara maksimal selama masa pelayaran. Tiang perahu, kemudi, lambung perahu, tali-temali, layar, atap, dan lain sebagainya. Setelah semua bagian dan fungsi perahu dipastikan baik dan berfungsi normal, lalu dilakukan uji coba pelayaran. Biasanya langkah ini hanya dilakukan di sekitar perairan Binongko. Setelah itu, awak perahu akan menyiapkan bekal berupa kebutuhan makanan pokok dan air minum secukupnya. Kedua adalah *tahap pemuatan*. Pada tahap ini perahu akan diarahkan menuju daerah-daerah penyedia barang kebutuhan pokok, terutama beberapa daerah di Jawa Timur seperti Gresik, Propolinggo, Surabaya, dan Pasuruan. Kebiasaan pelaut Binongko adalah sebelum perahu diberangkatkan ke daerah-daerah tujuan, seluruh awak perahu terlebih dahulu mengadakan baca do'a bersama di rumah pemilik perahu atau nakhoda. Baca do'a dipimpin oleh seorang pemuka agama dengan harapan bahwa selama pelayaran akan mendapatkan perlindungan, keselamatan dan keberkahan dari Allah SWT, serta mendapatkan keuntungan yang melimpah. Ketiga adalah *tahap pendistribusian*. Pada tahap ini, perahu akan diberangkatkan menuju daerah-daerah penjualan barang kebutuhan pokok yang menjadi muatan perahu. Biasanya daerah yang banyak dituju adalah wilayah bagian timur Indonesia. Apabila barang muatan telah habis terjual, maka para pelayar akan mencari muatan untuk dijual di wilayah Jawa sebelum kembali melakukan pemuatan untuk dipasarkan pada wilayah Indonesia bagian timur. Biasanya, muatan yang banyak diambil dari wilayah timur Indonesia adalah hasil-hasil pertanian, seperti kopra, pala, dan cengkeh. Proses ini berlangsung secara kontinyu, dan berlangsung dalam jangka waktu lama.

Pada proses pengangkutan serta pendistribusian atau penjualan muatan perahu, pelaut Binongko diperhadapkan pada pergumulan dan komunikasi lintas agama, etnis dan budaya. Pada konteks ini dibutuhkan kemampuan adaptasi dan komunikasi yang baik dari para pelayar agar mampu mendistribusikan barang dagangannya. Beda daerah sudah tentu beda kultur, dan juga beda kebutuhan,

maka pola komunikasi juga berbeda. Kemampuan beradaptasi dan komunikasi dengan berbagai daerah yang dikunjungi menjadi penentu kesuksesan dalam pemasaran barang dagangan.

Dalam proses pelayaran, selain berfungsi sebagai alat, perahu juga berfungsi sebagai tempat hidup. Dengan demikian, perahu akan diberlakukan sebagai tempat tinggal mereka khususnya selama melakukan pelayaran. Sebagai tempat tinggal, perahu akan diperlakukan seperti halnya rumah tinggal. Di situ ada dapur, ada tempat berkumpul, ada tempat tidur, ada tempat berteduh dan ada tempat mandi serta tempat buang hajat (BAB/BAK). Biasanya tempat mandi dan tempat buang hajat ditempatkan dibagian buritan perahu, sedangkan tempat istirahat atau berteduh, dan tempat berkumpul adalah dibagian lambung perahu, demikian juga tempat shalat dilakukan dibagian haluan atau tengah perahu. Bagi pelaut Binongko tempat tidur atau istirahat dalam perahu adalah di semua tempat dalam perahu sepanjang tidak beresiko terjatuh ke laut. Sedangkan hujan dianggap sebagai rahmat karena dengan adanya hujan, awak perahu dapat menambah persediaan air minum, dapat mencuci, dan juga mandi. Kehidupan dalam perahu mempunyai struktur, yang terdiri dari; Nakhoda, ABK (anak buah kapal) dan koki (juru masak). Penanggung jawab umum dalam pelayaran adalah nakhoda. Biasanya, orang yang dipercayakan sebagai nakhoda adalah yang paling berpengalaman dalam berlayar, sedangkan yang diamanahkan menjadi koki adalah yang baru belajar berlayar (biasanya diamanahkan kepada anak muda)⁸.

Interaksi dalam perahu adalah interaksi *sabangka* (satu perahu/satu rumah atau bersaudara), hal ini menggambarkan bahwa dalam perahu tidak ada *subordinasi*, yang ada adalah *koordinasi*. Artinya, fungsi-fungsi dalam perahu menghilangkan adanya atasan dengan bawahan sebagaimana dalam struktur birokrasi. Masing-masing personil perahu mempunyai tugas dan tanggung jawab, tetapi dalam pelaksanaan tugasnya awak perahu sangat mengedepankan prinsip kerja sama atau gotong royong. Hal ini terjadi karena seluruh awak perahu diikat oleh semangat *asarope* (satu haluan/satu tujuan). Tujuan pelayaran adalah mencapai kesuksesan, mendapatkan rezki yang banyak, dan kembali ke kampung halaman bersama keluarga. Interaksi *sabangka* yang diikat oleh semangat

⁸ La Suri (nakhoda), wawancara 30 Agustus 2016

asarope menunjukkan bahwa ikatan solidaritas pelaut Binongko sangat kuat. Hal ini terjadi karena diyakini bahwa kunci sukses pelayaran sangat tergantung pada kuatnya solidaritas awak perahu.

Dalam perspektif ekonomi, kegiatan pelayaran yang dilakukan oleh pelaut Binongko adalah dalam rangka pemenuhan kebutuhan hidup. Tetapi dalam perspektif pendidikan, kegiatan pelayaran telah menjadi “kawah candradimuka” dalam pembentukan karakter maritim pelaut Binongko. Sejak masa pembuatan perahu yang telah melibatkan kerja sama para calon awak perahu, kemudian masuk pada tahap persiapan yang melibatkan seluruh awak perahu dalam membenahi seluruh bagian perahu serta penyiapan perbekalan, tahap pemuatan, pendistribusian atau penjualan barang dagangan, adaptasi dan komunikasi dengan berbagai komunitas lintas agama, etnis dan budaya, serta pola kerja gotong royong dalam perahu selama masa pelayaran telah menjadikan pelaut-pelaut Binongko terbentuk karakter maritimnya. Proses terbentuknya karakter maritim ini bukan dari proses formal, tetapi terbentuk melalui proses non formal, yaitu terjadi melalui pembiasaan dalam pengalaman langsung (*direct experience*). Dalam *Nicomachean Ethics*, Aristoteles menegaskan bahwa penanaman kebajikan moral setidaknya pada awalnya adalah pelatihan praktis dan pembiasaan: orang menjadi berani dan adil, sebagaimana ia menjadi ahli bangunan atau musisi yang baik—sebagian besar adalah melalui praktek (Nucci dan Narvaez, 2014:168). Pembentukan karakter maritim pelaut Binongko tidak terjadi melalui interaksi belajar di bangku sekolah dan dalam ruangan sekolah, tetapi terbentuk melalui pelayaran, melalui perahu, dan dalam ruang samudra. Sejumlah karakter maritim yang melekat pada pelaut-pelaut Binongko adalah sebagai berikut.

- 1) *Tabah*, karakter ini terbangun melalui pelayaran. Pelayaran dengan menggunakan perahu yang menjadikan angin sebagai kekuatan penggerak membutuhkan waktu yang *unpredictable*. Jika angin berhembus kencang dan bersahabat maka pelayaran akan sampai pada tujuan dalam waktu cepat, tetapi apabila pergerakan angin lambat atau tidak bersahabat maka pelayaran akan lama dan beresiko. Pada situasi yang demikian, karakter tabah pelaut Binongko terbentuk.

- 2) *Tangguh dan pantang menyerah.* Karakter ini terbangun karena kebanyakan para pelaut akan selalu diprhadapkan dengan ancaman topan dan badai ditengah lautan. Pergulatan dalam pelayaran menghadapi terjangan ombak yang besar serta kuatnya pusaran arus menjadikan para pelaut menjadi tangguh, pantang menyerah. Prinsip yang dipegang teguh adalah sekali layar terkembang pantang surut ke tepian.
- 3) *Sederhana,* karakter ini terbangun oleh pembiasaan pola hidup dalam perahu yang tidak menyediakan banyak pilihan. Apa yang dikonsumsi oleh awak perahu adalah apa yang tersedia dalam perahu, sementara perbekalan dibatasi oleh kapasitas perahu dan target muatan untuk mendapatkan keuntungan yang banyak.
- 4) *Jujur,* adalah syarat mutlak bagi pelayar Binongko. Bahkan pelaut Binongko meyakini bahwa keselamatan dan marabahaya, serta untung dan rugi sangat ditentukan oleh kejujuran awak perahu selama pelayaran dan perdagangan maritim. Oleh karena itu salah satu yang menjadi pantangan bagi pelaut Binongko selama pelayaran adalah berkata bohong. Dari proses ini lalu terbentuklah karakter jujur pada pelaut-pelaut Binongko.
- 5) *Kreatif,* karakter ini terbangun karena mengharuskan pelaut Binongko untuk kreatif dalam menentukan muatan perahu yang akan mendatangkan keuntungan. Itulah sebabnya, muatan perahu tidak monoton, terkadang perahu dimuati sembako, barang pecah-belah, barang elektronik, atau barang kerajinan (seperti keramik); terkadang juga dimuati hasil-hasil pertanian (seperti kopra, pala, cengkeh, dll) dan hasil-hali laut (seperti; teripang, lola, ikan kering, dll).
- 6) *Komunikatif.* karakter ini terbangun pada pelaut Binongko dari proses komunikasi yang terbangun dengan berbagai komunitas yang berlatar belakang agama, etnis, bahasa, dan budaya yang beragam. Kontak ini terjadi pada saat pembelian barang dagangan (muatan perahu) serta dalam upaya pendistribusian atau penjualan barang dagangan dari satu tempat ke tempat yang lainnya. Jika tidak memiliki kemampuan dalam komunikasi, maka pelaut Binongko akan mengalami kesulitan dalam pemasaran barang dagangannya.

- 7) *Cerdas*, karakter ini terbangun dalam proses pelayaran terutama untuk memahami berbagai tanda-tanda alam yang berhubungan erat dengan pelayaran. Misalnya, mengetahui arah mata angin melalui pergerakan bintang, mengetahui pergerakan ikan dan karang melalui warna laut, mengetahui posisi daratan melalui pergerakan angin diatas horizon, mengetahui laut dalam dan dangkal melalui pergerakan arus dan ombak. Tentu, memahami semua hal tersebut membutuhkan kecerdasan.
- 8) *Dinamis*, karakter ini terbangun dari proses pergumulan pelaut Binongko dengan berbagai macam karakter masyarakat selama masa pelayaran dan perdagangan. Karakter setiap masyarakat sangat ditentukan oleh faktor lingkungan sosial budayanya. Banyaknya daerah dan pulau yang disinggahi pelaut Binongko menjadikan mereka mempunyai referensi yang cukup tentang beragam karakter masyarakat yang menjadikan mereka lebih dinamis dalam menjalani kehidupan.
- 9) *Berani mengambil resiko*. Apapun keputusan yang diambil dalam pelayaran selalu mempunyai resiko, apakah kadarnya ringan atau berat. Berapa banyak dan apa jenis muatan, dibawa ke daerah mana, kapan layar akan dibentangkan atau diturunkan, berangkat pada musim barat atau musim timur, adalah pilihan-pilihan yang mengandung resiko. Proses yang dijalani setiap saat telah membentuk karakter maritim pelaut Binongko menjadi figur atau sosok yang berani mengambil resiko.
- 10) *Petualang*. Karakter ini terbangun karena pelayaran adalah perjalanan laut yang menantang angin, topan, badai, gelombang, serta arus. Belum lagi ancaman ketakutan dari makhluk-makhluk buas di lautan luas yang setiap saat mengancam. Tentu, situasi ini tidak mudah dihadapi oleh setiap orang, hanya para petualanglah yang mampu menaklukkannya.
- 11) *Egaliter*, karakter ini terbangun karena hubungan yang terjadi dalam perahu adalah interaksi *sabangka* (satu perahu/satu rumah), sehingga dalam pelayaran yang ada adalah koordinasi, bukan subordinasi, tidak ada atasan dan bawahan, yang ada adalah mitra. Prinsip kerja adalah gotong royong, satu saudara, dan satu tujuan bersama.

12) *Bertanggung jawab*. Setiap pelayar memikul tanggung jawab yang tidak sedikit dan tidak ringan. Tanggung jawab atas diri dan keselamatannya, tanggung jawab atas keselamatan perahu, keselamatan teman sesama awak perahu, keselamatan barang yang diperdagangkan, keselamatan pelayaran, dan keselamatan keluarga yang ditinggalkan. Tanggung jawab ini senantiasa dipikul dan dijaga selama masa pelayaran dan perdagangan maritim. Hal ini dapat dilihat bahwa meskipun masa pelayaran berlangsung lama tetapi para pelaut Binongko tidak melakukan kawin-mawin di setiap daerah yang dikunjungi, begitu pula keluarga yang ditinggalkan senantiasa sabar dan setia menanti. Sebab ada doktrin yang dipedomani oleh kebanyakan para pelaut, bahwa keselamatan pelayaran sangat tergantung pada keluarga yang ditinggalkan dan keutuhan keluarga sangat tergantung pada pelayar.

Dua belas karakter maritim tersebut tidak terbentuk secara instan, tetapi terjadi secara bertahap. Bukan juga diajarkan dalam bentuk teori, tetapi melalui pembiasaan dan pengalaman langsung. Jika kita lihat dalam konteks persekolahan, maka awak perahu atau pelayar adalah peserta didik sekaligus pendidik, perahu adalah alat pembelajaran, ruang samudera adalah ruang pembelajaran, sedangkan interaksi dalam perahu selama masa pelayaran adalah aktivitas pembelajaran (*learning activity*). Dari proses tersebut maka terbangunlah karakter maritim pelaut Binongko.

E. Kesimpulan

Karakter maritim yang terbangun dan melekat pada pelaut-pelaut Binongko bukanlah potensi bawaan sejak lahir, bukan melalui pembelajaran yang diajarkan dalam bentuk pengetahuan kognitif, bukan pula melalui lembaga formal (sekolah). Karakter maritim pelaut Binongko terbangun melalui proses yang panjang, dan melalui pengalaman langsung selama pelayaran. Bagi pelaut Binongko, perahu adalah sarana mencari hidup sekaligus sebagai tempat hidup, sedangkan berlayar adalah aktivitas mencari hidup. Sebagai sarana mencari hidup pelaut Binongko akan terus membentangkan layar, menggerakkan perahu mengikuti setiap pergerakan arah angin, mengarungi luas samudera, serta menjangkau setiap pulau; sedangkan sebagai tempat hidup, perahu akan diberlakukan sebagai tempat tinggal mereka khususnya selama masa pelayaran.

Dalam perspektif pendidikan, kegiatan pelayaran telah menjadi wahana pembentukan karakter maritim pelaut Binongko. Hal ini dipupuk sejak masa pembuatan perahu yang telah melibatkan kerja sama para calon awak perahu, kemudian masuk pada tahap persiapan yang melibatkan seluruh awak perahu dalam membenahi seluruh bagian dan fungsi perahu serta penyiapan perbekalan, tahap pemuatan, pendistribusian atau penjualan barang dagangan, adaptasi dan komunikasi dengan berbagai komunitas lintas agama, etnis dan budaya, serta pola kerja gotong royong dalam perahu selama masa pelayaran. Dalam konteks ini, pelaut-pelaut Binongko telah masuk dalam pergumulan pembangunan karakter, membangun karakter maritim melalui pelayaran.

DAFTAR PUSTAKA

- Hadara, Ali. Dkk. (2015). *Sejarah Wakatobi dari Praintegrasi Hingga Kabupaten*. Kendari: Himpunan Sarjana Ilmu-Ilmu Sosial Indonesia Sultra.
- Hamid, A.R. (2011). *Orang Buton. Suku Bangsa Bahari Indonesia*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- (2015). Merangkai Indonesia lewat Laut: Kisah Pelaut Binongko. *Jurnal Masyarakat Indonesia LIPI*, Vol. 41, Nomor 2 Desember 2015, pp. 177-190. ISSN 0125-9989.
- Hanurawan, Fattah. (2015). Developing Pro-Maritime Behavior in Indonesia Young Generation. *SAINTEK, Jurnal Sains, Teknologi, dan Profesi Akademi Angkatan Laut*, Vol. 6 Nomor 1 Tahun 2015, pp. 1-6. ISSN 1979-31111.
- Horridge, Adrian. (2015). *Perahu Layar Tradisional Nusantara*. Terjemahan Septian Dhaniar Rahman. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Lickona, Thomas. (2013). *Pendidikan Karakter. Panduan Lengkap Mendidik Siswa Menjadi Pintar dan Baik*. (Terjemahan oleh Lita S). Bandung: Nusa Media.
- Mulyasa, E. (2013). *Manajemen Pendidikan Karakter*. Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- Nucci, Larry. P dan Narvaez, Darcia. (2014). *Handbook Pendidikan Moral dan Karakter* (Terjemahan Imam Baehaqie dan Derta Sri Widowatie). Bandung: Penerbit Nusa Media.
- Rosyid, D. M. (2015). Cultivating Maritime Characters: A Deschooling Agenda. *SAINTEK, Jurnal Sains, Teknologi, dan Profesi Akademi Angkatan Laut*, Vol. 6 Nomor 1 Tahun 2015, pp. 1-6. ISSN 1979-31111.

Zuchdi, Darmiati, dkk. (2012). *Pendidikan Karakter; Konsep Dasar dan Implementasi di Perguruan Tinggi*. Yogyakarta: UNY Press.

Zuhdi, Susanto. (2010). Budaya Maritim, Kearifal Lokal, dan Diaspora Buton. *Makalah*, dipresentasikan pada *The 2nd ICIS 2010 (International Conference in Indonesian Studies)*. 9 Agustus 2010, Fakultas Ilmu Budaya Universitas Indonesia, Depok.

Wawancara

Bila Anaobi (orang Binongko, pemilik perahu, tinggal di Rukuwa). 29 Agustus 2016.

Harianto (orang Binongko bermukim di Mola, usia 41 tahun). 25 Agustus 2016.

H. Zainuddin (orang Binongko lahir di Ereke dan bermukim di Kendari, usia 48 tahun). 22 Oktober 2016.

H. Zuliakin (orang Ereka bermukim di Wanci, usia 50 tahun). 21 Oktober 2016.

La Ode Sadaruddin (orang Binongko, mantan ABK dan tinggal di Rukuwa). 30 Agustus 2016.

La Suri (orang Binongko, nakhoda, tinggal di Kampo-kampo). 30 Agustus 2016.

La Koda (orang Binongko, bermukim di Langara Wawonii Konkep, usia sekitar 70 tahun) wawancara, 26 Oktober 2016.