

**ORANG BANDA DALAM PERSPEKTIF SEJARAH MARITIM**

USMAN THALIB

Dosen Pendidikan Sejarah Universitas Pattimura, Ambon

Email: usmanth55@gmail.com

**ABSTRAK**

Studi ini menggunakan pendekatan sejarah maritim dengan fokus masalah pada bagaimana orang-orang Banda memanfaatkan laut dalam kaitannya dengan perdagangan antar pulau, armada pelayaran dan teknologi penangkapan ikan. Untuk mendapatkan gambaran historis dari ketiga aspek tersebut digunakan paradigma penelitian kualitatif dengan model analisis interaktif. Hasil penelitian membuktikan bahwa; (i) orang-orang Banda telah menggunakan laut sebagai sarana perdagangan antar pulau sejak sebelum abad ke-16. Perdagangan antar pulau itu melalui kota-kota pesisir di pantai utara Jawa, pantai timur Sumatera dan terus ke Malaka. Bahkan mereka memiliki pemukiman tersendiri Di Malaka. Armada dagang orang-orang Banda tidak saja mengangkut pala dan fuli dari Banda Neira, tetapi juga mengangkut cengkih dari Ternate dan di antar-pulaukan sampai ke Malaka. (ii) Armada pelayaran orang-orang Banda terdiri dari berbagai jenis untuk berbagai kepentingan. Armada pelayaran samudera untuk kepentingan perdagangan antar pulau, sedangkan armada pelayaran pesisir untuk kepentingan penangkapan ikan. (iii) Teknologi penangkapan ikan orang-orang Banda terdiri dari berbagai jenis alat pancing, berbagai jenis jaring dan berbagai jenis perangkap. Hasil tangkapan selain dipasarkan di pasar lokal, juga diantar-pulaukan ke kota Ambon, Seram bagian Selatan dan Tual di Maluku Tenggara.

Kata Kunci: *Maritim, Pelayaran, Perdagangan*

## PENDAHULUAN

Hingga kini belum terlalu banyak sejarawan Indonesia yang memberi perhatian khusus terhadap aspek-aspek kemaritiman di Indonesia. Padahal Indonesia merupakan negara yang dari sisi wilayahnya dapat dikatakan sebagai negara maritim. Dari berbagai kajian sejarah diketahui pula, bahwa kerajaan-kerajaan besar di kepulauan Nusantara yang semula berorientasi ke laut, ternyata dikemudian hari mengubah orientasi darat dengan konsentrasi pada bidang pertanian dan perkebunan. Sementara sisa-sisa masyarakat bahari itu masih dapat ditemukan di sepanjang pantai wilayah Indonesia yang pada umumnya hidup dalam kelompok-kelompok masyarakat yang relatif kecil. Kelompok masyarakat pesisir pantai ini sebagian berorientasi kelaut dengan konsentrasi sebagai nelayan dan sebagian lainnya sebagai pelaut sekaligus pedagang antar pulau. Bahkan diantara mereka ada yang berorientasi ganda yakni sebagai nelayan sekaligus sebagai petani.

Maluku yang dalam konteks sejarah meliputi daerah yang kini disebut Provinsi Maluku dan Maluku Utara, wilayahnya membentang dari utara hingga selatan dari Negara Kesatuan Republik Indonesia. Kedua Provinsi ini dapat digolongkan sebagai provinsi kepulauan dengan luas wilayahnya  $\pm 851.000 \text{ km}^2$ . Dari luas wilayah tersebut ternyata wilayah lautnya mencapai seluas  $765.272 \text{ km}^2$  (90% ) sedangkan wilayah daratannya hanya  $85.728 \text{ km}^2$  (10%). Pada masa lampau di wilayah-wilayah itu tumbuh kerajaan-kerajaan besar yang unggul di sektor kelautan, seperti kerajaan Ternate dan Tidore di Maluku Utara serta Banda dan Hitu di Maluku Selatan (Provinsi Maluku sekarang).

Nasib dari kerajaan-kerajaan di dua wilayah provinsi itu tidak bedanya dengan kerajaan-kerajaan lainnya di Nusantara. Orientasi ke dunia maritim semakin surut bersamaan dengan hadirnya Portugis, Belanda dan Inggris dengan armada-armada besar yang mampu melintasi pesisir benua dan samudera, untuk kemudian melakukan tindakan monopoli pelayaran diperairan Nusantara. Kendati demikian sisa-sisa dunia kebaharian masyarakat Maluku masa lampau itu masih dapat kita temukan di wilayah-wilayah pesisir di kedua propinsi tersebut.

Walaupun harus diakui, bahwa dewasa ini kelompok masyarakat itu tidak dapat digolongkan lagi sebagai masyarakat bahari, karena orientasi ke darat sudah jauh lebih kuat dari orientasi ke laut. Salah satu dari masyarakat bahari masa lampau itu dapat kita temukan sisa-sisanya di wilayah Kecamatan Banda Maluku tengah.

Kecamatan Banda yang terdiri dari 11 buah pulau kecil itu dapat digolongkan sebagai kecamatan kepulauan. Luas wilayah Kecamatan Banda seluruhnya adalah 2.568 km<sup>2</sup> yang terdiri atas luas wilayah daratan 180,59 km<sup>2</sup> (7,5%) dan luas wilayah lautannya mencapai 2.387,51 km<sup>2</sup> (82,5%). Pengertian luas lautan yang dimaksudkan hanya terbatas pada perairan laut sekitar kepulauan Banda. Sedangkan luas laut Banda keseluruhan yang berada dalam lingkup wilayah provinsi Maluku adalah ± 470.000 km<sup>2</sup>.

Sebagai daerah produsen buah pala, Kepulauan Banda sudah terkenal di dunia internasional sejak sebelum abad ke-15. Kontak awal terjadi dengan bangsa-bangsa Asia, seperti para pelaut dan pedagang Melayu, Cina dan Arab. Orang-orang Banda selain menjual pala dan fulinya, juga ikut serta dalam pelayaran perdagangan itu sampai ke Malaka, tempat dimana berkumpul berbagai armada dagang. Tome Pires dalam Sartono Kartodirdjo (1993 : 11) menyebutkan salah satu kelompok pedagang yang ada di Malaka ketika itu adalah Maluku dan Banda. Orang-orang Banda selain ikut serta dalam pelayaran niaga, juga memiliki armada dagang sendiri yang mengangkut hasil-hasil bumi dari pulau-pulau lain ke Banda (Burger ; 1962 : 52).

Informasi historis tersebut diatas, memberi gambaran bahwa daerah kepulauan Banda selain berfungsi sebagai produsen tunggal pala dan fuli, juga masyarakatnya memiliki armada dagang. Dengan kata lain mereka memiliki sarana angkutan laut (jung-jung) yang mampu mengangkut barang dari pulau-pulau lain ke Kepulauan Banda. Dari latar historis juga diketahui bahwa orang Banda memiliki armada perang laut yang dikenal dengan istilah "Korakora" atau Belang (Willard, 1978 :34).

Di Kepulauan Banda sampai dengan dekade 1970-an masih dikenal beberapa sarana angkutan laut, seperti arumbai, kolekole, tambangan, jungku,

belang dan rurehe. Jenis-jenis sarana angkutan laut tersebut mencerminkan betapa luasnya perbendaharaan alat angkut yang digunakan dalam berbagai aktivitas di laut. Berbagai jenis angkutan laut itu memiliki fungsi dan tingkat kelaikan laut yang berbeda-beda. Ada yang terbatas pada areal penangkapan ikan di sekitar kepulauan Banda, ada yang berfungsi melakukan pelayaran antar pulau di kepulauan Banda, dan ada pula yang mampu melakukan pelayaran jauh sampai ke Malaysia dan Singapura.

Sejalan dengan kemampuan teknologi pembuatan perahu dalam berbagai jenis, berkembang pula ketrampilan navigasi yang disertai dengan pengetahuan geografi untuk mengenal lokasi-lokasi yang dikunjungi serta hidrologi untuk mengetahui arus laut pada waktu-waktu tertentu. Demikian pula meteorologi untuk mempelajari gerak angin yang bisa dimanfaatkan, serta astronomi untuk memahami peredaran bulan dan bintang yang dapat menjadi pegangan dalam menentukan arah dalam pelayaran. Pengetahuan tradisional yang berkembang itu telah mampu memenuhi keperluan penyelenggaraan pelayaran, perdagangan antar pulau dan penangkapan ikan. Semua ini menjadi bagian dari upaya untuk mengetahui dunia kemaritiman masyarakat di kepulauan Banda.

Berdasarkan pada latar masalah dan aspek-aspek kajian sejarah maritim, maka berikut ini dirumuskan permasalahan pokok dari penelitian ini adalah ; Bagaimana orang-orang Banda memanfaatkan laut dalam kaitannya dengan aspek perdagangan antar pulau, pelayaran dan teknologi penangkapan ikan ?. Untuk menjelaskan masalah itu, maka beberapa persoalan sekitar latar historis dan struktur sosial masyarakat Banda, pandangan dan pengetahuan kelautan serta faktor-faktor kondisional yang ada dan berkembang dalam perjalanan sejarah orang-orang Banda akan dikaji sebagai bagian dari studi ini.

### **METODE**

Penelitian ini menggunakan pendekatan ilmu sejarah yakni berupaya memahami gerak perubahan dalam proses perjalanan sejarah masyarakat Banda, khususnya aspek kemaritiman (sejarah maritim). Untuk mendapatkan data yang berhubungan dengan perdagangan antar pulau, pelayaran, teknologi pembuatan

perahu dan teknologi penangkapan ikan dilakukan melalui observasi, wawancara mendalam, studi kepustakaan dan studi dokumen sejarah. Khusus untuk studi dokumen sejarah, penulis menggunakan tahapan-tahapan dalam penelitian sejarah yakni mulai dari heuristik, kritik (internal dan eksternal)), interpretasi dan historiografi. Sedangkan data-data yang diperoleh melalui observasi dan wawancara mendalam dianalisis dengan berpedoman pada analisis interaktif, dimana proses pengumpulan data, reduksi data, sajian data dan penarikan kesimpulan/ verifikasi dilakukan secara simultan pada saat penelitian berlangsung maupun pada saat penulisan laporan.

## **HASIL**

### **Pelayaran Niaga Orang Banda**

Pala dengan fullinya (bunga pala) merupakan komoditi yang sangat dibutuhkan di pasar internasional, terutama di Eropa dan China. Akan tetapi untuk sampai ke daerah konsumen itu dibutuhkan sebuah jaringan pelayaran niaga antar pulau yang cukup panjang, disamping risiko laut yang harus dihadapi oleh para pedagang. Risiko laut yang dihadapi antara lain seperti gelombang besar yang berakibat perahu tenggelam atau terdampar, juga perompakan di laut oleh kelompok-kelompok bajak laut. Jaringan pelayaran niaga yang panjang dengan banyak pedagang perantara serta risiko-risiko laut yang dihadapi oleh para pedagang itu merupakan dua faktor yang menyebabkan perbedaan harga pala yang begitu mencolok antara daerah produsen (Banda) dengan daerah konsumen (Eropa).

Kepulauan Banda menjadi penting dalam percaturan niaga regional maupun internasional, karena buah pala yang menjadi komoditi yang sangat mahal dan dibutuhkan ketika itu hanya terdapat di Kepulauan Banda. Dalam konteks itu orang-orang Banda tidak saja bertindak sebagai petani produsen, tetapi juga terlibat dalam jasa pengangkutan cengkih dari Ternate. Cengkih dibawah dari Ternate ke Banda Neira untuk kemudian dijual kepada pedagang disana. Orang-orang Banda selain menjual pala kepada para pedagang pembeli, juga membawa

sendiri pala ke pelabuhan-pelabuhan dagang seperti Gresik, Banten, Jepara dan Malaka.

Pada awal abad ke-17 Gresik dan Giri di Jawa Timur membangun hubungan dagang yang bersifat interdependensi dengan orang Maluku. Tercatat bahwa pada tahun 1615 harga beras di Jawa rata-rata hanya 9 – 10 real per koyang (2 ton). Sedangkan di Maluku harganya bisa mencapai 50 – 60 real per satu ton. Itulah sebabnya Gresik menyiapkan pelabuhan bagi kapal-kapal berukuran 40 – 100 ton untuk berlayar ke Maluku pulang pergi. Mereka menjual beras kepada orang-orang Maluku terutama Banda, Ambon (Hitu) dan Ternate, kemudian membeli pala dan cengkih dari Maluku. Disini terjadi interdependensi hidup antara orang Maluku dengan orang Jawa. Laporan-laporan Belanda mencatat pada masa itu sejumlah 60 kapal besar dan kecil tiba di Gresik setiap tahun dengan muatan rempah-rempah dari Maluku. Dari sumber lain diketahui bahwa paling banyak 7 jung besar mengangkut pala setiap musim dari Banda ke pulau Jawa, selebihnya diangkut oleh kapal-kapal berukuran kecil. Pada umumnya kapal-kapal Banda sendiri yang mengangkut rempah-rempah itu ke Gresik, dan seterusnya diangkut dengan kapal-kapal lain ke Malaka, Sumatera, Kalimantan, Patani sampai ke Siam. Tome Pires dalam Lapien (1990 ; 43) menyebut diantara pengunjung kota Malaka terdapat orang Banda. Selain itu disebut pula bahwa diantara 4 orang syahbandar di kota Malaka, ada seorang yang khusus melayani pedagang dari Jawa, Maluku, Banda, Palembang dan sebagainya. Dari sini dapat diambil kesimpulan, bahwa setidaknya sejak permulaan abad ke-16 orang-orang Banda sudah memiliki pemukiman di Malaka.

Armada pelayaran niaga Banda menurut Tome Pires dinilai tidak terlalu baik jika dibandingkan dengan kapal-kapal Jawa. Kapal-kapal Banda hanya mempunyai jangkar kayu yang diikat dengan pemberat batu. Perjalanannya menghabiskan waktu yang lama dan banyak diantara kapal-kapalnya yang tenggelam (Lapien, 1990 : 40). Pelayaran dari Malaka ke Banda biasanya meliwati pantai Timur Sumatera dan menyusur pantai Utara Jawa (Banten, Jepara dan Gresik). Kemudian kapal-kapal tersebut berlayar melalui Bali, Lombok dan

Nusa Tenggara terus ke Banda. Itulah sebabnya pelabuhan pelabuhan di pantai Utara Jawa, seperti Banten, Jepara dan Gresik tumbuh dengan sangat pesatnya.

Sejak dulu Banda sudah menjadi pusat perdagangan di perairan Maluku Tengah. Pedagang-pedagang luar daerah tertarik untuk datang dan berdagang di kepulauan Banda, karena di sini mereka dapat bertransaksi dagang cengkih dan pala yang sangat dibutuhkan di pasar Eropa ketika itu. Sebagaimana diketahui, Banda hanya memproduksi pala dan tidak menghasilkan cengkih, tetapi kapal-kapal Banda sendiri turut serta dalam pengangkutan hasil-hasil dari pulau-pulau lain ke Banda (Burger, 1957 : 59). Tome Pires mencatat bahwa Kepulauan Banda dapat menjamin muatan 500 bahar fulli (bunga pala) dan 6000 – 7000 pala setahun. Walaupun angka-angka ini dianggap tinggi, namun tidak ada data lain yang dapat dijadikan pembandingan. Sumber Belanda abad ke-16 (dari eyer Cornelisz, akhir abad ke-16) memberi angka yang sama. Menurutny para pedagang asing lebih suka membeli bunga pala dari pada biji pala. Oleh sebab itu orang Banda mengeluarkan peraturan, bahwa bunga pala hanya dapat diperoleh apabila dibeli bersama dengan biji pala, dengan perbandingan 7 bahar biji pala untuk 1 bahar bunga pala. Nilai cengkih pun menurun jika dibanding dengan bunga pala. Pada tahun 1600 nilainya masih sama, tetapi pada tahun 1603 perbandingan nilai antara cengkih dengan bunga pala adalah 7 : 10 yakni 7 bahar bunga pala sebanding dengan 10 bahar cengkih.

Jika pelayaran orang-orang Banda dari Malaka ke Maluku (Banda) melalui pesisir Timur Sumatera kemudian ke pantai Utara Jawa dan seterusnya ke Bali – Lombok – Nusa Tenggara – Maluku Tenggara dan masuk ke Banda, maka Portugis atas saran Tome Pires menggunakan jalur lain yakni dari Malaka menuju Kalimantan Selatan kemudian menyeberang ke Sulawesi Selatan (Makassar) dan terus berlayar ke Maluku. Jalur pelayaran Portugis ini mendorong tumbuhnya pelabuhan Makassar menjadi sebuah emporium di Timur Indonesia. Karena sesudah Portugis orang-orang Belanda dan Inggris juga meliwati jalur pelayaran yang sama, bahkan kemudian diikuti oleh pelaut-pelaut Nusantara lainnya.

Seperti diketahui pelaut bangsa Asing pertama yang sampai ke Banda adalah dua buah kapal Portugis yang dipimpin oleh Antonio de Abreu dan Francisco Serrau. Setelah membeli pala dalam jumlah yang besar, mereka kemudian meninggalkan Banda Neira. Dalam buku harian kapal, Francisco Serrau mengisahkan ;

*“Kami berlayar dari Malaka pada 11 November 1511 pada musim bertiupnya angin Barat. Sewaktu meninggalkan Malaka kami tidak banyak membawa bekal, karena perang dengan Sultan Melayu masih berlangsung. Ternyata dalam pelayaran dua bulan lebih itu bekal yang kami bawa habis. Untuk mempertahankan hidup terpaksa segala yang ada di kapal dijadikan makanan, termasuk kecoa, tikus kapal dan keju busuk. Setelah dua bulan berlayar, pada pertengahan Januari 1512, tibalah kami di kepulauan Banda Neira yang begitu indah. Begitu banyak petualang Barat berupaya menemukan kepulauan yang bagaikan surga di dunia ini, yang kaya dengan pala, namun kami yang berjasa sukses menemukannya” (Alwi,2005 : 28-29).*

Tampaknya kesengsaraan Francisco Serrau dan anak buahnya selama pelayaran dari negerinya ke Kepulauan Banda memperoleh keuntungan yang besar di darat. Namun bukan Banda atau Hitu yang dipilih menjadi pangkalan operasi untuk masa-masa mendatang, tetapi Ternate di Maluku Utara. Untuk mendapatkan pala dari Banda, Portugis membeli dari para pedagang regional.

Kepulauan Banda tetap terbuka untuk berbagai bangsa yang datang mengaduh nasib mencari keuntungan. Pada tahun 1599 pelaut dan pedagang Belanda tiba di Kepulauan Banda. Menyusul kemudian para pelaut Inggris yang tiba pada tahun 1601. Pelaut Belanda yang datang dengan dua buah kapal yakni Gelderland dan Zeeland berlabuh di lepas pantai Orantata, sebuah kota kecil di Pulau Banda Besar pada Maret 1599. Berbagai persyaratan ditawarkan oleh para Orang Kaya dan Syahbandar, jika Belanda ingin membeli pala dari rakyat Banda. Jacob van Heemskerck yang memimpin armada dagang Belanda menyatakan persetujuan atas syarat-syarat yang diajukan yakni secara berkala harus memberikan hadiah berupa cermin, pisau, gelas kristal, beludru merah dan meriam kecil dan bahan mesiuinya kepada Orang Kaya dan membayar upeti kepada Syahbandar (penguasa pelabuhan). Heemskerck kemudian membuka dua

buah pos dagang (loji) dan menugaskan kepada para pedagang yang ikut serta dengannya untuk mengelola dan memulai tawar menawar untuk pembelian pala, bunga pala dan cengkih, baik dari orang-orang Banda maupun pedagang regional yang berada di Banda Neira.

Dalam percaturan niaga di Banda Neira, orang-orang Banda menganut prinsip perdagangan bebas. Mereka bebas menjual kepada pedagang mana saja yang berani menawarkan harga tinggi. Demikian pula pelayaran pengangkutan cengkih dan pala. Sementara Belanda menghendaki prinsip monopoli pembelian dan pengangkutan. Perbedaan prinsip inilah yang menimbulkan konflik, tidak saja antara Orang Banda dengan Belanda tetapi juga antara Belanda dengan pedagang-pedagang regional, seperti Jawa, Bugis dan Makassar.

Dibandingkan dengan para pedagang Portugis dan Asia lainnya yang secara tetap berdagang dengan Orang Banda, haruslah diakui bahwa Inggris terutama Belanda memang berupaya mati-matian untuk menguasai kepulauan tersebut. Saling ancam sangat sering terjadi antara kedua pendatang Eropa itu. Namun Belanda yang secara terus menerus memperkuat armada perangnya berhasil menaklukkan kepulauan yang kaya akan buah pala itu pada tahun 1621. Penduduknya sebagian diasingkan ke Batavia dan sebagian besar lainnya melarikan diri ke pulau Seram, ke pulau-pulau antara Seram bagian Timur dengan Kepulauan Kei sampai ke pulau Kei Besar di Maluku Tenggara. Namun sebagian kecil penduduknya tetap bertahan di Kepulauan Banda dan tunduk kepada kekuasaan Belanda. Mereka inilah yang melanjutkan tradisi masyarakat Banda baik sebagai petani pala maupun sebagai pelaut-pelaut yang tangguh.

Kepulauan Banda dengan penduduk yang sangat minim itu, kemudian oleh Belanda (VOC) didatangkan penghuni-penghuni baru dari Jawa, Sumatera dan beberapa daerah lain di Nusantara. Kepulauan yang kaya akan buah pala itu, oleh VOC kemudian di bagi-bagikan menjadi 68 persil atau yang disebut "*Perken*" (perkebunan) yang masing-masing persil berukuran antara 12 – 30 Ha. Kepada setiap pemilik perkebunan (*perk*) oleh VOC disediakan 25 orang budak. Kejatuhan Banda tidak berarti musnah pula tradisi orang Banda sebagai pelaut

yang tangguh, sebab beberapa sumber menyatakan bahwa orang-orang Banda yang mengungsi ke pulau Kei Besar (Banda Eli) sering melakukan pelayaran ke kepulauan Banda untuk menjual atau menukar beberapa peralatan masak dari tembikar kepada penduduk di Banda Neira. Bahkan diantara mereka ada yang menetap di Banda sebagai orang-orang bebas. Mereka inilah bersama pribumi Banda yang berstatus budak yang melanjutkan tradisi maritim di kepulauan Banda hingga saat ini. Walaupun harus diakui untuk pelayaran samudera masih didominasi oleh pendatang dari Buton yang sudah menetap di Kepulauan Banda sejak ratusan tahun yang lalu.

### **Jenis Armada Laut Orang Banda**

Luasnya wilayah perairan nusantara dengan berbagai karakteristiknya, memungkinkan masyarakat bahari dapat menciptakan berbagai sarana yang dapat digunakan untuk berlayar. Masa lampau sejarah kemaritiman Indonesia memberi gambaran tentang adanya berbagai sarana yang dapat digunakan untuk berlayar, antara lain; sampan, perahu dan kapal; ataupun dengan menggunakan arumbai, bangka, jukung, galai, gobang, lancang, lepa-lepa, londe, padewakang, pencalang, pinisi, rah, soppe, wangkang, arumbai, rurehe, kolekole dan berbagai sarana angkutan air lainnya.

Jenis-jenis angkutan laut tersebut mencerminkan betapa luasnya kekayaan perbendaharaan alat angkutan yang digunakan dalam aktivitas pelayaran antar pulau. Beberapa diantaranya hanya dikenal dalam lingkungan suku bangsa tertentu, namun beberapa lainnya tersebar di seluruh Nusantara. Berbagai jenis perahu yang disebut itu mempunyai tingkat kelaikan laut yang berbeda-beda. Dengan kata lain aneka sukubangsa di kepulauan nusantara telah mengembangkan kemampuan melaut yang berbeda-beda tingkatannya. Ada yang terbatas pada penangkapan ikan di tepi pantai saja, dan ada pula yang mampu melakukan pelayaran kesuluruh wilayah Asia Tenggara, sebagaimana armada-armada pelayaran niaga Banda yang sudah dapat berlayar sampai ke Malaka, walaupun oleh Tome Pires dilukiskan, bahwa kapal-kapal Banda yang berkunjung ke Malaka kualitasnya masih rendah, jika dibandingkan dengan kapal-kapal Jawa.

Namun ini mengindikasikan bahwa orang Banda setidak-tidaknya sejak ratusan tahun yang lalu telah tumbuh sebagai masyarakat bahari yang mampu membuat kapalnya sendiri.

Lingkungan geografis kepulauan Banda yang terletak ditengah-tengah kebiruan laut Banda, mendorong penduduknya untuk beradaptasi dengan lingkungan laut yang mereka hadapi. Sebagai wilayah kepulauan sudah barang tentu transportasi laut menjadi sangat vital. Demikian pula sebagai masyarakat pesisir, laut dipandang memiliki kesatuan dengan daratan. Oleh karenanya bagi masyarakat Banda pekerjaan sebagai petani, pelaut, nelayan merupakan satu kesatuan dalam kehidupan mereka. Dengan demikian profesionalisasi yang menekan pada satu bidang keahlian tertentu belum dikenal dalam kehidupan masyarakat Banda ketika itu. Seorang pelaut maupun seorang nelayan pada dasarnya mereka juga seorang petani, karena mereka juga menanam pala dan membuat kebun untuk kebutuhan makan keluarga sehari-hari. Namun dewasa ini profesionalisasi itu mulai tampak terutama dikalangan masyarakat nelayan. Tumbuhnya profesionalisasi dikalangan masyarakat nelayan terutama disebabkan oleh, (1) Masuknya investor asing yang membeli hasil tangkapan nelayan dalam jumlah yang tidak terbatas, mendorong sektor ini tumbuh sebagai sebuah profesi. (2) Lahan untuk berkebun bagi para nelayan semakin sempit sementara penduduk semakin bertambah. Oleh karena itu pilihan untuk menekuni satu bidang tertentu khususnya sebagai nelayan *an-sich* menjadi sebuah pilihan yang tepat bagi mereka.

Menurut Anthony Reid (1988 : 208), bahwa sebelum era "*the age of commerce*" yang berkembang di Asia Tenggara pada abad ke-15, orang-orang Banda telah melakukan kontak dagang dengan para pedagang dari Cina, Asia Selatan dan Timur Tengah. Lewat kontak dagang itulah berbagai pengetahuan dan pengalaman kemaritiman diperoleh masyarakat Banda. Mereka mampu berlayar dengan kapalnya sendiri sampai ke Gresik, Jepara, Banten dan Malaka. Kemampuan melakukan pelayaran jarak jauh seperti itu, sudah tentu dibekali

dengan pengetahuan dan pengalaman yang cukup tentang letak geografis suatu lokasi, gerak arus, musim bertiupnya angin serta pengetahuan astronomis lainnya.

Pengalaman yang diperoleh melalui kontak langsung dengan dunia luar itu memungkinkan orang-orang Banda dapat mengembangkan berbagai sarana angkutan laut baik untuk pelayaran jarak jauh maupun kepentingan transportasi lokal antar pulau di Kepulauan Banda. Khusus untuk pelayaran jarak jauh, orang Banda hanya mengenal dua jenis angkutan laut yakni perahu layar (jungku) dan korakora. Bagaimana bentuk perahu layar orang Banda tidak tersedia dokumen-dokumen yang dapat menjelaskan hal itu. Namun bila dilihat dari sisi persebaran teknologi kemaritiman pada zaman itu diperkirakan bentuk perahu layar orang Banda tidak terlalu berbeda dengan bentuk perahu layar orang Jawa. Karena perahu layar orang Jawa termasuk yang paling banyak mengunjungi wilayah kepulauan Banda.

Jika perahu layar menggunakan angin sebagai tenaga penggerak jalannya perahu, maka korakora yang juga dapat melakukan penjelajahan jarak jauh menggunakan manusia (pendayung) sebagai tenaga penggerak. Dari bukti-bukti sejarah yang ditemukan, ternyata kora-kora Banda mampu melakukan pelayaran sampai ke Hitu di Pulau Ambon dalam rangka membantu Hitu berperang melawan Portugis pada tahun 1530 (Keuning, 1973 : 22). Demikian pula korakora Banda dapat menjelajah jauh sampai ke Pulau Seram Bagian Timur dan ke Kepulauan Kei di Maluku Tenggara.

Selain memiliki sarana angkutan jarak jauh, orang-orang Banda juga memiliki sarana angkutan antar pulau di Kepulauan Banda. Sarana angkutan yang dimaksudkan antara lain Arumbae, rurehe, tambangan dan kolekole. Arumbae pada umumnya digunakan untuk mengangkut barang dan orang dari satu pulau ke pulau lainnya. Sedangkan kolekole digunakan untuk menangkap ikan dan sewaktu-waktu dapat digunakan untuk keperluan pribadi. Kedua jenis alat angkut ini menggunakan tenaga manusia (pendayung) sebagai energi penggerak. Khusus untuk kolekole (perahu lesung) terdapat dua jenis yakni jenis bercadik ganda (semang) dan tanpa cadik (Lapian, 1997 : 18-190). Perlu diketahui, bahwa jenis

perahu bercadik ini merupakan ciri khas dari suatu kebudayaan maritim yang terbentang dari sebelah timur laut pasifik sampai ke Samudra Hindia (Madagaskar). Sedangkan perahu bercadik ganda (perahu semang) hanya ditemukan diperairan tempat kelompok masyarakat yang menggunakan bahasa melayu nusantara, termasuk wilayah Maluku.

Belum diketahui secara pasti apakah perahu bercadik ganda dan tunggal yang dimaksudkan itu adalah perahu-perahu berukuran besar yang melakukan pelayaran samudera dengan menggunakan layar, ataukah perahu lesung yang hanya menjelajah daerah pesisir. Namun yang pasti perahu lesung orang-orang Banda selain bercadik ganda juga ada yang tanpa cadik. Sebaliknya jika yang dimaksudkan perahu bercadik itu adalah perahu layar yang melakukan pelayaran samudera, maka kemungkinan besar perahu- perahu Banda dan Jawa juga menggunakan cadik, yakni cadik ganda. Akan tetapi relief perahu yang terdapat pada candi Borubudur tidak memberi gambaran adanya cadik, baik cadik ganda maupun cadik tunggal. Dengan demikian kemungkinan besar perahu layar Banda maupun Jawa tidak menggunakan cadik.

Dua jenis sarana yang bentuknya hampir sama dan ukurannya tidak berbeda, namun fungsi berbeda adalah arumbae dan rurehe. Arumbae berfungsi untuk mengangkut orang dan barang dari satu pulau ke pulau lainnya di kepulauan Banda, sedangkan rurehe berfungsi sebagai sarana penangkapan ikan dilaut lepas. Kedua jenis sarana laut ini menggunakan energi penggerak tenaga manusia dan angin. Perbedaan fungsi berindikasi pada perbedaan asesoris. Arumbae sebagai sarana angkutan antar pulau memiliki sejenis bangunan kecil (rumah) pada bagian tengah, sedangkan rurehe sifatnya terbuka, tanpa memiliki bangunan rumah.

Diduga arumbae merupakan jenis angkutan laut yang mendapat modifikasi dari bentuk awal kora-kora. Pada awal abad ke-19 sampai dengan pertengahan abad ke-20 setiap pemilik perkebunan pala (perkeniers) Belanda memiliki arumbae (arumbae perk) yang berfungsi mengangkut pala dari masing-masing perkebunan untuk dibawa ke gudang penampungan pala di kota Neira atau langsung dikapalkan untuk diangkut ke luar negeri. Ini sangat berbeda dengan

rurehe yang hanya digunakan untuk usaha penangkapan ikan dilaut lepas, khususnya jenis ikan munggai / cakalang (katsuwonus pelamis) dan dundiu / tatihi (thunus albacores). Nelayan-nelayan Banda sampai saat ini sangat terkenal sebagai penangkap kedua jenis ikan tersebut.

Jenis angkutan laut antar pulau lainnya yang dikenal dalam dunia maritim orang Banda adalah Timbangang. Timbangang termasuk jenis perahu papan bersusun yang menggunakan layar utama dan layar depan (jip) Timbangang berbeda dengan jungku (perahu layar). Timbangang walaupun termasuk jenis perahu layar, namun struktur bangunannya berbeda jika dibandingkan dengan perahu layar biasa (jungku). Pada umumnya jungku-jungku Banda menggunakan anjungan (rumah) sebagai tempat tidur penumpang, sedangkan Timbangang tidak menggunakan anjungan. Demikian pula struktur haluan dan buritan juga berbeda antara timbangang dan jungku.

Istilah “timbangang” mungkin berasal dari bahasa Jawa “tambangan” , karena jenis angkutan umum yang satu ini baru dikenal ketika orang-orang Jawa didatangkan ke kepulauan Banda oleh Belanda untuk dijadikan buruh kontrakan di perkebunan-perkebunan pala milik Belanda. Timbangang merupakan satu-satunya jenis angkutan laut milik pribadi-pribadi tertentu yang khusus digunakan untuk mengangkut orang dan barang. Jenis perahu timbangang ini khusus melayari pulau Banda Besar – pulau Neira (ibukota) pulang pergi. Pulau Banda Besar merupakan pulau yang terbanyak memiliki perkebunan pala sekaligus pulau yang terbanyak penduduk berasal dari keturunan orang-orang Jawa kontrakan.

Pada dekade 1960-an, beberapa perahu timbangang yang berukuran besar mendapat modifikasi oleh pemiliknya yakni dengan menambah anjungan dibagian lambung perahu untuk kemudian dipakai sebagai armada dagang untuk menjual hasil-hasil dagangan orang Banda keluar kepulauan Banda seperti ke pesisir Selatan pulau Seram, pulau Saparua, Nusalaut, Haruku sampai ke Masohi dan Ambon. Hasil-hasil yang diperdagangkan antara lain ikan asin (cakalang Banda), pisang, talas, kenari dan kayu manis. Dengan masuknya teknologi mesin sebagai alat penggerak perahu, maka bersamaan dengan itu pula perahu timbangang

mengalami pemudaran, bahkan sudah tidak digunakan lagi hingga dewasa ini. Beda dengan perahu layar yang dengan masuknya teknologi mesin mampu memodifikasi bagian belakang perahu untuk ditempatkan mesin.

### **Teknologi Penangkapan Ikan**

Kepulauan Banda yang terletak pada bagian sentral laut Banda memiliki perairan yang cukup luas dan tergolong sebagai perairan laut dalam. Selain mempunyai spesifikasi sebagai perairan laut dalam, Laut Banda juga memiliki proses “*up welling*” yang terjadi pada bulan Juni, Juli dan Agustus. Adanya proses *up welling* ini menyebabkan perairan laut Banda terutama pada lapisan permukaan menjadi kaya akan unsur zat hara (nutrients), sehingga perairan inipun dikenal sebagai perairan yang subur dan kaya akan jenis-jenis ikan pelagis terutama jenis ikan Tuna dan Cakalang.

Bagi nelayan-nelayan Banda yang taraf usahanya masih tergolong usaha perikanan berskala kecil, umumnya usaha penangkapan ikan masih ditentukan oleh musim, yakni musim Timur, musim Barat dan musim pancaroba. Pengetahuan penangkapan ikan yang didasarkan pada musim diperoleh berdasarkan pengalaman yang diperoleh secara turun temurun. Musim Timur yang berlangsung dari bulan Juni sampai dengan September berbagai alat penangkapan ikan yang mereka miliki dapat dioperasikan. Jenis alat tangkap yang dimaksudkan adalah berbagai jenis jarring, pancig dan alat tangkap berupa bubu. Menurut para nelayan jenis-jenis ikan yang dapat ditangkap pada musim Timur antara lain; ikan madidihang (*thunnus albacores*), cakalang (*katsuwonus pelamis*), ikan layang (*dekapterus macrosoma*), pisang-pisang (*caesio spp*), ekor kuning (*caesio erythromaster*), ikan kuwe (*caranx sexfasciatus*), pukah putih (*caranx melampygus*), cendro (*tylosurus spp*) dan beberapa jenis ikan dasar lainnya.

Pada musim Barat yang berkisar antara bulan Desember sampai dengan bulan Maret terdapat sejumlah alat tangkap yang dapat dioperasikan. Alat tangkap itu antara lain; huhate, pancing tonda, pancing ulur, jaring tanuar, jaring tutu meti, jaring pukul air dan alat tangkap bubu. Keadaan angin dan gelombang pada musim ini cukup besar, namun gejalanya tidak merata sepanjang musim.

Kondisi ini memungkinkan nelayan dapat turun kelaut pada saat-saat angin dan gelombang mulai teduh. Bila datang angin kencang pengoperasian alat tangkap terbatas hanya pada jenis-jenis alat tangkap yang dapat dioperasikan pada daerah-daerah pantai yang agak terlindung dari pengaruh angin dan gelombang besar. Jenis ikan yang banyak tertangkap pada musim ini antara lain ; madidihang (*thunnus albacores*), cakalang (*katsuwonus pelamis*), ikan layang (*dekapterus macrosoma*), pisang-pisang (*caesio spp*), ekor kuning (*caesio erythromaster*), ikan kuwe (*caranx sexfasciatus*), pukah putih (*caranx melampygus*), Alu-alu, sunglir dan beberapa jenis ikan dasar lainnya yang berhasil ditangkap dengan beberapa alat tertentu.

Beda dengan musim Timur dan musim Barat, untuk musim peralihan dalam setahun berlangsung dua kali, yakni musim peralihan Timur dan musim peralihan Barat. Musim peralihan Timur berkisar antara bulan April sampai dengan bulan Mei, sedangkan musim peralihan Barat berkisar antara bulan Oktober sampai dengan bulan November. Jenis-jenis ikan hasil tangkapan dan alat tangkap yang digunakan untuk musim ini cenderung mengikuti arah musim yang akan datang.

Berdasarkan pendekatan musim tersebut diatas, para nelayan mengatakan bahwa jenis alat penangkapan yang dapat dioperasikan sepanjang tahun adalah alat penangkapan pancing tonda, huhate, pancing ulur, jaring tanuar, jaring tutu meti dan lainnya. Sedangkan jenis ikan yang tertangkap sepanjang tahun terdiri dari; Madidihang, cakalang, ikan layang, pisang-pisang, ekor kuning, ikan kuwe dan pukah putih.

Pengetahuan penangkapan ikan sebagai sumber mata pencaharian sebagian besar masyarakat Banda diperoleh secara turun temurun. Oleh karena itu penentuan lokasi (areal) penangkapan dan waktu yang dianggap tepat untuk melakukan penangkapan lebih banyak didasarkan pada pengalaman mereka. Misalnya daerah penangkapan jenis ikan-ikan pelagis, terutama jenis yang dominant tertangkap seperti; ikan cakalang, madidihang, ikan layang dan pisang-pisang, wilayah penangkapannya tersebar pada bagian selatan pulau Banda Besar, bagian Barat pulau Gunung Api dan sekitar pulau-pulau lainnya yang tidak

termasuk dalam daerah selat yang terbentuk antara pulau Naira, Gunung Api dan pulau Banda Besar.

Jarak antara daerah penangkapan ikan-ikan pelagis dengan garis pantai berkisar antara 1 meter hingga 37 km. Jarak yang terdekat dari pantai ini banyak terlihat pada operasi penangkapan dengan menggunakan jaring tanuar terutama pada daerah pulau Karaka yang sebagian besar pantainya terdiri dari pantai-pantai curam dengan selat-selatunya yang sempit. Jarak terjauh hanya dijangkau dalam kegiatan operasi penangkapan ikan cakalang dan madidihang dengan menggunakan pancing tonda dan huhate.

Nelayan di Kepulauan Banda menggunakan dua jenis sarana / perahu penangkapan yakni perahu jukung dan perahu papan. Perahu Jukung yang dimaksudkan adalah perahu yang terbuat dari sebatang kayu yang digali bagian tengahnya, Sedangkan perahu papan adalah perahu yang dasarnya terdiri dari lunas, papan dan rusuk-rusuk sebagai tempat menempelnya papan-papan. Dalam kaitannya dengan usaha penangkapan ikan, jenis perahu jukung dapat dibagi dalam 4 kelompok besar sebagai berikut :

Tabel. III.1.  
Beberapa Ukuran Pokok Jenis Perahu Jukung  
Yang Digunakan Nelayan di Kecamatan Banda, 2005

No	Jenis Perahu Jukung	Ukuran pokok (m)		
		Panjang	Lebar	Dalam
1.	Perahu Tonda	8,50	0,90	0,70
2.	Perahu Jaring	6,00	0,65	0,45
3.	Perahu Pancing Ulur	3,80	0,50	0,35
4.	Perahu Bubu (bercadik)	5,00	0,55	0,50

*Sumber : Hasil Pengamatan Lapangan, 2005*

Dari tabel tersebut diatas, terlihat bahwa perahu pancing ulur mempunyai ukuran yang lebih kecil bila dibandingkan dengan jenis perahu jukung lainnya. Ini terutama karena sifat pola usaha yang berbeda, dimana pancing ulur lebih bersifat individual. Sedangkan bila dilihat dari segi tenaga kerja yang digunakan dari keempat jenis perahu jukung tersebut, hanya perahu tonda yang menggunakan mesin temple, sedangkan lainnya menggunakan dayung dan layar sebagai sumber

penggerak perahu. Model perahu seperti perahu tonda, di daerah ini disebut dengan istilah “*bode*”, Sedangkan yang lainnya disebut dengan istilah “*kole-kole*”.

Berbeda dengan perahu jukung, jenis perahu papan di daerah ini lebih banyak digunakan dalam usaha penangkapan ikan cakalang dan madidihang. Sampai dengan tahun 1960’an semua jenis perahu papan masih menggunakan dayung dan layar sebagai tenaga penggerak perahu. Namun dengan masuknya teknologi motor temple secara perlahan-lahan semua perahu papan menggunakan mesin temple. Jenis perahu papan ini oleh masyarakat setempat dinamakan “*rurehe*”. Bentuk *rurehe* sebagai perahu penangkapan ikan cakalang dan madidihang dewasa ini telah mengalami modifikasi bentuk dan fungsinya. Ini sudah tentu disesuaikan kebutuhan penangkapan yang areal jangkanya sudah sangat jauh serta telah menggunakan mesin temple dan mesin alkon. Fungsi mesin alkon ini sebagai alat sirkulasi air dalam memelihara ikan umpan agar tetap hidup selama operasi penangkapan dilakukan.

Dari hasil pengamatan dan wawancara dengan para nelayan dikeahui juga bahwa mereka memiliki sejumlah peralatan penangkapan, baik yang berkaitan dengan berbagai jenis alat pancing, jaring, perangkap dan alat tangkap lainnya. Untuk jelasnya dapat diikuti pada tabel berikut ini;

Tabel. III.2

**Kelompok Alat Penangkapan Ikan dan Kategori Statistiknya  
Yang Terdapat Di Kecamatan Banda, 2005**

No	Kelompok Alat	Kategori Statistik	
		Nama Indonesia	Nama Lokal
1	Pancing	1.1. Pancing Huhate	1.1.1. Kup Siribua
			1.1.2. Kup Gate
			1.1.3. Pancing Layang
		1.2. Pancing Tonda	1.2.1. Tonda
			1.3. Pancing Lainnya
		1.3.2. Jarumbasa	
		1.3.3. Buali	
		1.3.4. goyang	
		1.3.5. Luar-luar	
2	Pukat Kantong	2.1. Pukat Pantai	2.1.1. Jaring hela
			2.1.2. Jaring Jala
3	Jaring Insang	3.1. Jaring insang Hanyut	3.1.1. Jaring Anyok
			3.1.2. Jaring Terbang

		3.2. Jaring insang Tetap	3.2.1. Jaring Tanuar
			3.2.2. Jaring Karang
			3.2.3. Jaring Tutumeti
			3.2.4. Jaring Pukul Air
		3.3. Jaring Insang Lingkar	3.3.1. Jaring serui
4	Jaring Angkat	4.1. Jaring Angkat Lain	4.1.1. Jaring Siru
5	Perangkap	5.1. Bubu	5.1.1. Bubu wakong
			5.1.2. Bubu Kambat
			5.1.3. Bubu Muriat
		5.2. Penangkap lainnya	5.2.1. Sero Bambu
			5.2.2. Seru Batu
6	Alat Lainnya	6.1. Senapan Ikan	6.1.1. Panah Ikan
			6.1.2. Tukel Udang

Sumber ; Hasil Pengamatan dan wawancara lapangan, 2005

Dari tabel tersebut diatas terlihat bahwa jenis jaring merupakan kelompok alat tangkap dengan variasi jenis yang terbanyak di daerah ini, terutama nama lokalnya. Pada dasarnya nama lokal dari berbagai jenis jaring yang terdapat di kepulauan banda ini ditentukan berdasarkan ; (1) Metode Penangkapan : termasuk didalamnya jaring anyok, jaring pukul air dan jaring hela. (2) Daerah Penangkapan : termasuk jaring karang dan jaring tutu meti. (3) waktu penangkapan, seperti jarring tanuar, dan (4) Jenis ikan yang menjadi tujuan utama penangkapan, seperti raring terbang dan jaring serui.

Hasil tangkapan ikan nelayan-nelayan Banda pada umumnya disalurkan melalui dua jalur pemasaran yakni jalur pemasaran lokal dan jalur pemasaran antar pulau (inter insuler). Produksi ikan yang dipasarkan lewat pemasaran lokal sebagian besar berupa ikan segar. Sedangkan pemasaran inter insuler dipasarkan dalam bentuk ikan asin, abon ikan serta bakasang ikan. Produksinya ke kota Ambon, Tual, Seram Selatan dan beberapa daerah lainnya.

## KESIMPULAN

Dari latar historis diketahui, bahwa dunia maritim orang-orang Banda tidak saja ditentukan oleh posisi kepulauan Banda yang letaknya pada sentral laut Banda yang luas itu, tetapi lebih ditentukan oleh orientasi kehidupan masyarakatnya yang ke laut. Walaupun buah pala tumbuh di hutan-hutan kepulauan Banda dan menjadi komoditi andalannya, namun untuk

memperdagangkannya dibutuhkan armada laut. Dalam konteks inilah orang Banda menciptakan perahu-perahu dalam berbagai ukuran dan kepentingan.

Sebagai masyarakat pesisir, orang Banda memandang laut sebagai bagian yang tak terpisahkan dari daratan. Bagi mereka Laut dan daratan merupakan satu kesatuan. Itulah sebabnya bagi orang Banda pekerjaan sebagai petani, nelayan dan pelaut menjadi satu kesatuan dalam kehidupan budaya mereka. Pada saat-saat tertentu mereka bekerja sebagai petani dan pada saat lainnya mereka bekerja sebagai nelayan maupun pelaut.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Alwi Des. 2005. *Sejarah Maluku : Banda Naira, Ternate, Tidore dan Ambon*. Gramedia. Jakarta.
- Burger. H & Prajudi, 1962 ; *Sejarah Ekonomis Sosiologis Indonesia*, Jilid I, Pradnya Paramita, Djakarta.
- Chaudhuri K.N, 1983 ; *Trade and Civilisation in the Indian Ocean : An Economic History From the Rise of Islam to 1750*, Cambridge University Press, London & New York.
- , 1989 ; *Asia Before Eropa : Economy and Civilisation of the Indian From the Rise of Islam 1750*, Cambridge University Press, London & New York.
- Hanna Willard, A 1978 ; *Colonialism And Aftermath in the Nut Meg Islands*, Copyright, Philedhelphia.
- Kartodirdjo Sartono , 1976 ; *Sejarah Nasional Indonesia*, Jilid III, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Jakarta.
- , 1987 ; *Pengantar Sejarah Indonesia Baru (1500-1900) Dari Emporium ke Imperium*, Gramedia, Jakarta.
- Leirissa, R.Z., 1995 ; *Emporium Banten : Suatu Kajian Historiografi*, Makalah, Puslitakernas, Pemda Serang.
- , 1997 ; *Ternate Dalam Jalur Sutra*, Makalah, Membangun Kembali Peradaban Bahari, Fakultas Sastra Universitas Indonesia, Jakarta.
- Lapian A.B, 1992 ; *Sejarah Nusantara Sejarah Bahari : Pidato Pengukuhan Guru Besar Luar Biasa*, Fakultas Sastra Universitas Indonesia, Jakarta.
- , 1997 ; *Dunia Maritim Asia Tenggara*, Artikel, Dalam Sejarah Indonesia : Penilaian Kembali Karya Utama Sejarawan Asing, PPKB Lemlit Universitas Indonesia, Jakarta.
- Ponto, Ch.D, 1997 ; *Sejarah Pelayaran Niaga Di Indonesia*, Jilid I, Yayasan Pusat Studi Pelayaran Niaga Indonesia, Jakarta.

Swasono Meutia F, 1997 ; *Masyarakat Bahari Indonesia : Masa Lalu, Kini dan Tantangan Masa Depan*, Makalah “ Membangun Kembali Peradaban Bahari”, Universitas Indonesia.