



Direktorat
Kebudayaan
347

JENIS JENIS PERAHU BUGIS MAKASSAR

Proyek Pengembangan Media Kebudayaan
Direktorat Jendral Kebudayaan Departemen P & K

623.820891
R10
J

JENIS JENIS PERAHU BUGIS MAKASSAR

Disusun Oleh :

Ridwan Borahima
Muhammad Arfah
Muhammad Salim

Disain Buku :

Bobin A.B.
Ramelan M.S.

Diterbitkan oleh :

**Proyek Pengembangan Media Kebudayaan
Direktorat Jendral Kebudayaan Departemen P & K**

KATA PENGANTAR

Dalam rangka melaksanakan pendidikan manusia seutuhnya dan seumur hidup, Proyek Pengembangan Media Kebudayaan bermaksud meningkatkan penghayatan nilai-nilai warisan budaya bangsa dengan jalan menyajikan berbagai bacaan dari berbagai daerah di Indonesia yang mengandung nilai-nilai pendidikan watak serta moral Pancasila.

Atas terwujudnya karya ini, Pimpinan Proyek Pengembangan Media Kebudayaan kepada semua pihak yang telah memberikan bantuan, mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya.

**PROYEK PENGEMBANGAN MEDIA KEBUDAYAAN
DEPARTEMEN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
PIMPINAN**

KATA PENGANTAR

Sejak dibukanya Museum Sulawesi Selatan di Ujung Pandang, sejak itu pula dicita-citakan untuk memulai suatu gagasan penulisan secara menyeluruh yang menyangkut koleksi dalam museum ini.

Penulisan semacam ini sebenarnya harus disertai oleh ahli-ahli yang telah mengenal tehnik pembuatan perahu, khususnya perahu Pinisi sebagai perahu niaga yang telah dikenal oleh dunia Internasional, di samping jenis-jenis perahu lainnya. Di samping itu pula memerlukan waktu yang cukup untuk mengumpulkan data-data pengalaman/praktek kerja terutama di daerah-daerah lokasi pembuatan perahu di Sulawesi Selatan.

Tulisan yang sederhana ini memuat tentang jenis-jenis perahu Bugis/Makassar termasuk jenis-jenis perahu Bugis Mandar (Majene) dan yang lebih diutamakan adalah jenis perahu yang ada sebagai koleksi dalam Museum di Ujung Pandang.

Team penyusun menyadari bahwa dalam tulisan ini masih terdapat banyak kekurangan-kekurangan, untuk itu team penyusun dengan senang hati mengharapkan kritik yang sifatnya dapat memperbaiki dan menyempurnakan isinya, agar lebih mudah ditelaah dan dimengerti oleh pembaca.

Namun dalam penyusunan ini team tidak lepas dari kesulitan-kesulitan yang senantiasa dihadapi terutamanya di bidang kepustakaan, demikian pula di lapangan. Untuk mengatasi sedikit demi sedikit kesulitan ini, maka penyusun berusaha sedapat mungkin mengumpulkan data-data dalam lokasi pembuatan perahu antara lain di daerah Bulukumba, Jeneponto, Barru, Mandar (Majene), Bone, Luwuk (Palopo) dan di Ujung Pandang sendiri. Dan dalam hal ini penyusun banyak mendapatkan bantuan.

Pada tempatnyalah team penyusun mengucapkan banyak terima kasih kepada Bapak Moh. Nur Rasuly (Kepala Bidang Permuseuman, Sejarah dan Kepurbakalaan) selaku Pimpinan Proyek

Rehabilitasi dan Perluasan Museum Sulawesi Selatan di Ujung Pandang yang telah memberi kesempatan kepada team penyusun, demikian pula bantuan-bantuan rekan-rekan karyawan Bidang PSK Kanwil P dan K. Prop. Sul-sel.

Penyusun tak lupa pula mengucapkan terima kasih yang sebanyak-banyaknya kepada Kepala Kantor Dep. P dan K beserta aparatnya, khususnya Kasi Kebudayaan dari tiap-tiap daerah di mana lokasi yang dikunjungi dalam pengumpulan data-data. Mudah-mudahan bantuan itu semuanya mendapatkan imbalan dari Tuhan Yang Mahaesa.

Kiranya penulisan ini bermanfaat adanya.

Semoga Tuhan Yang Mahaesa memberkati kita sekalian.—

Ujung Pandang, 3—2—1977.
Penyusun,

Ridwan Borahima
Muhammad Arfah
Muhammad Salim

DAFTAR ISI

	Halaman
Bab I: PENDAHULUAN	
A. Perkembangan perahu sebagai alat angkut air di Indonesia	11
B. Tinjauan umum Ara sebagai tempat asal pekerja (panrita) para perahu di Sulawesi Selatan	14
C. Jenis-jenis perahu yang dikenal di Sulawesi Selatan	18
Bab II: JENIS-JENIS PERAHU SEBAGAI KOLEKSI DALAM MUSEUM UJUNG PANDANG.	
A. Perahu Pinisi	21
B. Perahu Lambo dan jenis perahu lainnya ...	56
C. Perahu "Patorani"	56
D. Mengenal berbagai jenis perahu Mandar ...	65
E. Perahu Danau	85
Bab III: Kesimpulan	95
DAFTAR K E P U S T A K A A N	97

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
1. Perahu Pinisi Gb. 1	22
2. Gambar peralatan perahu Pinisi Gb. 2.....	46
3. Alat-alat yang dipakai dalam pembuatan perahu Gb. 3.....	49
4. Dasar pembuatan perahu pinisi atau Lunas Gb. 4 ..	50
5. Pembuatan rusuk Lunas perahu Pinisi Gb. 5	51
6. Pemasangan paku kayu pada papan dinding perahu Pinisi Gb. 6	52
7. Pembuatan geladak bagian depan perahu Pinisi Gb. 7	53
8. Pembuatan geladak bagian belakang dengan pintu masuk perahu Pinisi Gb. 8	54
9. Tiang agung perahu Pinisi Gb. 9	55
10. Perahu Pinisi bersama Lambo Pantak Gb.10	57
11. Pembuatan lunas perahu Lambo Gb. 11	58
12. Perahu Lambo Palari Gb 12	59
13. Perahu Lambo Gb. 13	60
14. Perahu Patorani layar tunggal tergulung Gb. 14 ...	61
15. Perahu Patorani layar tunggal berkembang Gb. 15	62
16. Perahu Patorani layar kembar berkembang Gb. 16	63
17. Perahu Patorani layar kembar tergulung Gb. 17 ...	64
18. Sambatangan (bakal perahu) Gb. 18	66
19. Perahu Sande layar terbuka Gb. 19	67
20. Perahu Sande layar tergulung Gb. 20	68
21. Perahu Baggo dengan layar tergulung Gb. 21	71
22. Perahu Pakur dengan layar berkembang Gb. 22 ...	72
23. Perahu Pakur dengan layar tergulung Gb. 23	73
24. Perahu Olammesa Gb. 24	74
25. Perahu Lepa-lepa Papuka Gb. 25	75
26. Perahu Lete Gb. 26	77
27. Perahu Soppe-soppe layar kembar dilihat dari samping Gb. 27	78

28. Perahu Soppe-soppe layar kembar dilihat dari depan Gb. 28	79
29. Perahu Soppe-soppe dengan layar segi tiga lancip Gb. 29	80
30. Perahu Soppe-soppe layar tunggal berkembang Gb. 30	81
31. Perahu Soppe-soppe tanpa layar Gb. 31	82
32. Pembuatan Lunas perahu Pajala Gb. 32	83
33. Perahu Pajala layar lepas Gb. 33	84
34. Perahu Olang Dua Gb. 34	87
35. Perahu Pambosei Gb 35	88
36. Perahu Pattura-Turang Gb. 36	89
37. Bentuk haluan/buritan perahu Danau Gb. 37	90
38. Perahu Danau yang sedang berlabuh Gb. 38	91
39. Perahu Danau dengan layar Gb. 39	92
40. Bentuk dayung perahu danau Gb. 40	93

BAB. I PENDAHULUAN

A. Perkembangan perahu sebagai alat angkut air di Indonesia.

Sejarah perahu sebagai angkutan air di Indonesia sejak lama berlangsung, sebagaimana dikemukakan oleh Prof. Dr. Burger, bahwa:

Pelayaran bangsa Indonesia sudah tua sekali bahkan boleh dikatakan, bahwa pelayaran bangsa Indonesia jalannya bersama-sama dengan sejarah Indonesia oleh karena bangsa Indonesia datangnya dari seberang lautan, yaitu dari benua Asia Tenggara. ¹⁾

Kenyataan ini nampak pada kita bahwa pelayaran di Indonesia usianya sudah berabad-abad lamanya, karena bangsa Indonesia adalah bangsa yang berpindah dari daratan Asia Tenggara dan perpindahan ini terjadi beberapa gelombang. Gelombang perpindahan itu lazim disebut "Proto Melayu" dan "Deutro Melayu".

Adapun tahap perpindahan serta route yang dilaluinya sebagai berikut:

Gelombang pendatang pertama yang dapat ditemui, terjadinya 3000 tahun sebelum Masehi pada waktu mana pendatang di Tiongkok dan dalam perlawatan mereka terbagi dalam

1) Prof.Dr. Burger; **Sejarah ekonomic dan Sosiologis Indonesia**, Jilid I, terjemahan oleh Prof.Dr. Prajudi Atmodihardjo, Pradnja paramita, Jakarta, 1962, hal. 25.

dua gelombang, yang satu ke India melalui pantai Timur dan lainnya melalui Birma dan Malaya dan akhirnya sampai ke Indonesia dan Maluku. 1)

Kemudian Ir. Soekarno mengemukakan dalam musyawarah Maritim V, bahwa sejarah kemaritiman di Indonesia sudah lama sekali dan dibaginya pula dalam beberapa periode, masing-masing:

Tahap I antara 1500 sampai dengan 500 SM orang-orang Austronesia ke Wilayah Nusantara hingga menjadi orang Indonesia.

Tahap II antara 500 sampai dengan 600, tumbuhnya negara-negara bahari karena penggalan bahari.

Tahap III sekitar 600 sampai dengan 1500 Masehi kerajaan Majapahit, Çriwijaya. 2)

Telah nampak pada kita bahwa sejarah perahu sebagai sarana di Laut di Indonesia sudah mengalami masa yang panjang serta kelangsungan yang patut dibanggakan.

Sebagai pembuktian yang tertua yang dapat diketemukan di Indonesia tentang adanya perahu digunakan sebagai alat sarana di air ditemukan pada prasasti "Kedukan Bukit" yang bertarih 683 M. yang terdiri dari sepuluh baris beraksara Pallawa dan berbahasa Melayu kuno, yang bunyinya sebagai berikut:

- swasti çri çakramawarsatita 605 ekadaçi Çu,
- kalapaksa wulan waicakha dapunta hian naykdi,
- samwan manalap çudhayatra disaptami çuklapaksa,
- wulan jyestha dapunta hiam marlapas dari minanga,
- tamwan mamawa yamwala dualaksa danan koerga,

1) Dr. Amir Sonda; *Perekonomian Indonesia 1500 tahun*, Yayasan Kebudayaan Sulawesi Selatan, Makassar.

2) *Dunia Maritim tahun XIII*, 18-19 Oktober, Nopember, Departemen Perhubungan Laut Jakarta, 1963, hal. 178

- dua ratus cara di samwau danan jalan sariwu,
- tlu ratus sapulu dua wanakna datam dimata yap,
- sukha çitta dipançami cuklapaksa wulan.
- langhu mudita datam marwuat wanua .
- Criwijaya jaya sindhayatra subhiksa .

artinya:

- selamat tahun çaka telah berjalan 605 tanggal 11,
- paro terang bulan Waiçakha, yang dipertuan Hiyang naik di
- perahu mengambil perjalanan suci, pada tanggal 7 paro terang
- bulan jyesta yang dipertuan Hiayang berangkai dari minanga
- tamwan membawa bala (tentera) dua puluh ribu dengan peti
- dua ratus berjalan diperahu dengan jalan (daratan) seribu
- tiga ratus sepuluh dua banyaknya datang di Matayap (?)
- bersuka cita pada tanggal 5 bulan .
- (dengan) mudah dan senang datang membuat kota .
- Criwijaya (dari sebab dapat) menang (karena) ¹⁾

Dari isi prasasti di atas nampak, perahu sudah menjadi kenaikan raja masa itu dan sudah menduduki posisi penting dalam masyarakat Indonesia.

Kemudian dapat dikemukakan di sini, bahwa pada kaki candi Borobudur juga ditemukan relief perahu yang diperkirakan adanya bersamaan dengan didirikannya candi tersebut sekitar abad ke-delapan Masehi oleh dynasti Çailendra, yang menandakan telah adanya kegiatan pelayaran di Jawa pada masa itu.

¹⁾ Prof.Dr. Poerbatjaraka, *Riwayat Indonesia I*, Stensilan, FKIS – Ikip Ujung Pandang, 1970, hal. 16

Bentuk perahu yang tertua adalah jenis perahu yang di-geronggang yang lazim pula disebut "perahu lesung". Jenis perahu ini umum dijumpai di kepulauan Nusantara Indonesia, Micronesia dan kepulauan Melanesia.

Jenis perahu yang dikenal di Indonesia dilihat dari fungsinya ada dua jenis:

1. *Jenis perahu sekonar, yaitu jenis perahu yang dipakai sebagai alat perhubungan dari pantai ke pantai, tegasnya lazim disebut jenis perahu niaga.*
2. *Jenis perahu sangara, yaitu jenis perahu yang dipakai untuk menangkap ikan. ¹⁾*

Dan akhirnya sejarah pelayaran di Sulawesi Selatan dengan menggunakan perahu diperkirakan mulai pada sekitar abad ke-X. Hal ini diperkuat pendapat dari Emmanuel, bahwa pelayaran di Sulawesi Selatan sudah ada sekitar abad-abad IX dan X sesudah Masehi, yang kemudian mengalami kepesatan pada masa bangkitnya Gowa sebagai kerajaan Maritim di Indonesia bahagian Timur pada masa pemerintahan Sultan Hasanuddin.

B. Tinjauan umum tentang Ara sebagai tempat asal pekerja (panrita) perahu di Sulawesi Selatan.

1. Sejarah singkat Ara.

"Ara" adalah merupakan desa pantai dari Kecamatan Bontobahari Kabupaten Bulukumba, yang pada waktu masa kebesaran kerajaan Gowa merupakan daerah wilayah dari kerajaan Gowa. Sebagaimana dikemukakan oleh Drs. H.Dg. Mangemba:

1) Dra.Ny. Nurhajati Nainggolan, **Bahan kuliah** pada jurusan sejarah FKIS – IKIP Ujung Pandang, tahun 1965.

*wilayah kerajaan Gowa berdasarkan perjanjian di Caleppa antara Gowa dan Bone pada tahun 1625, berbatas dengan sungai Tangka di bahagian Selatan dan Pangkajene di bahagian Utara termasuk kedalamannya Bulukumba.*¹⁾

Jelas bahwa pada waktu itu Ara yang termasuk ke dalam wilayah geografis Bulukumba bahagian Timur, juga termasuk dalam pengaruh/wilayah kerajaan Gowa yang lazim juga disebut kerajaan "Palili", yaitu kerajaan bawahan. Pengaruh ini nampak pada beberapa segi kehidupan masyarakatnya.

Pada zaman penjajahan Belanda, Ara termasuk ke dalam wilayah Onder Afdeling Bulukumba, sebagaimana bahwa pada waktu itu, Bulukumba termasuk ke dalam wilayah Afdeling Bonthain.

Ara pada waktu itu berstatus Distrik yang diperintah oleh seorang yang berpangkat Kepala Distrik. Keadaan ini berlangsung sampai penjajahan Jepang. Pada zaman Jepang Ara dimasukkan ke dalam wilayah Gunco Sodai Kajang, termasuk didalamnya beberapa Distrik lain di Bulukumba bahagian Timur, antara lain: Distrik Kajang, Lange-Lange, Hero, Batang Bontotanga, Tiro, Ara, Bira, Tana Beru dan Distrik Lemo-Lemo.

Kemudian sesudah proklamasi kemerdekaan Republik Indonesia Ara berdiri sendiri tidak lagi termasuk dalam gabungan wilayah dalam bentuk apapun dan tetap berstatus distrik. Kemudian akhirnya berdasarkan Undang-Undang No. 18/1965 tentang pokok-pokok pemerintahan daerah, maka Ara dilebur ke dalam wilayah Kecamatan Tanah Bale dan berbentuk dua desa, yakni:

1) Drs.H.Dg. Mangemba, 48 tahun, Dosen Fakultas Sastra UNHAS, wawancara, dirumahnya, Jalan Nuri, Ujung Pandang.

- Desa Ara Tinadung dan
- Desa Lembanna.

Dalam pembentukan desa gaya baru, Ara hanya terdiri dari satu desa saja, yakni desa Ara sampai sekarang.

2. Keadaan geografisnya.

Ara yang terletak di jazirah Selatan Sulawesi Selatan merupakan desa kedua paling Selatan sesudah desa Bira. Letaknya \pm 180 km. dari kota Madya Ujung Pandang (ibu kota Propinsi Sulawesi Selatan). Tanahnya terdiri atas bukit kapur dengan padang rumput dan hutan-hutan perdu yang agak jurang. Pada bahagian Timur terdapat lembah yang agak subur yang terdiri atas tanah endapan berwarna hitam kemerah-merahan.

Pada bahagian inilah sedikit sekali kemungkinan diadakan pertanian dengan tanaman Palawija dengan hasil antara lain jagung, kacang dan sebagainya.

Hasil dari lembah ini sama sekali tidak dapat memenuhi kebutuhan hidup penduduk yang menyebabkan penduduk berspesialisasi pada bidang pertukangan utamanya pertukangan perahu. Pada bahagian Timur agak ke pantai terdapat hutan lebat yang ditumbuhi berjenis-jenis kayu liar yang merupakan sumber kebutuhan kayu bakar dari penduduk.

Pantainya terdiri atas pantai curam, pada bahagian ini hampir tidak ditemukan pantai yang landai.

Curah hujan di desa Ara untuk setiap tahun agak kurang, mungkin dikarenakan tidak ada bukit yang berhutan lebat. Curah hujan rata-rata diperkirakan sekitar 1000 – 1500 mm. pertahun.

Luas tanah keseluruhan yang memanjang dari Utara ke Selatan dengan panjang \pm 7 km. dan lebar 5 km = 35 km².

Batas-batas desa Ara, sebelah Utara terdapat desa Tri Tiro Kecamatan Bontotiro Kabupaten Bulukumba, sebelah Timur terdapat Teluk Bone, sebelah Selatan terdapat desa Bira Kecamatan Bontobahari dan sebelah Barat dengan desa Tanah Lemo Kecamatan Bontobahari.

3. Keadaan Penduduk.

Penduduk Ara sebahagian besar terdiri atas masyarakat pertukangan, khusus pembuat perahu yang sifatnya dinamis.

Masyarakat Ara pada dasarnya adalah masyarakat pertukangan sehingga terbuka dan dinamis. Hal ini nampak sekali dalam pergaulan hidupnya sehari-hari.

Penggolongan masyarakat antara klas-klas bangsawan tidak terlalu menonjol, yang ada hanya penggolongan antara kepala tukang dengan sawi, tetapi golongan ini tidak mempunyai jurang pemisah.

Yang merupakan mata pencaharian pokok/utama dari penduduk Ara adalah pertukangan, termasuk seluruh jenis pertukangan kayu. Sebahagian kecil berjual-jualan, tetapi mata pencaharian ini hanya merupakan mata pencaharian sambilan saja.

Kepercayaan penduduk.

Agama yang dianut oleh penduduk desa Ara adalah agama Islam, penganut dari agama lain sama sekali tidak ditemukan. Hal ini boleh jadi dimungkinkan karena desa ini berdekatan dengan Bontotiro, yaitu sebagai pusat penyebaran agama Islam di Kabupaten Bulukumba oleh Datuk Tiro salah seorang dari tiga ulama besar yang menyebarkan agama Islam di Sulawesi Selatan.

Pendidikan dan kebudayaannya.

Tingkat kemajuan pendidikan dari penduduk desa Ara termasuk agak pesat ditandai dengan kecilnya prosentase penduduk yang buta huruf.

Bahasa pengantar sehari-hari yang dipergunakan adalah bahasa Makassar dialek Konjo. Bahasa Makassar dialek Konjo adalah bahasa yang digunakan oleh penduduk wilayah Bulukumba bahagian Timur termasuk desa Ara. Bila dibandingkan dengan bahasa Makassar yang dipergunakan di sebahagian besar daerah Kabupaten Bantaeng nampak sedikit ada persamaan, hanya pada tekannya agak berbeda.

Selanjutnya untuk daerah Kabupaten Jeneponto, pada daerah ini bahasa Makassar yang dipergunakan agak keras tekannya, sebagai watak darahnya yang keras, serta nampak tipisnya pengaruh bahasa Bugis.

Kesenian.

Masalah kesenian dalam masyarakat desa Ara merupakan hal yang merata serta mendapat tempat yang istimewa. Hal ini, yang menyebabkan penduduk desa Ara mampu menciptakan karya seni yang indah, termasuk perahu "Pinisi" yang dikagumi itu. Seni ukir kayu hampir ditemui pada setiap rumah penduduk. Ragam hias yang digemari ialah ragam hias spiral, tumbuh-tumbuhan dan hewan.

Seni tari sejak dahulu merupakan suatu keharusan apabila ada upacara-upacara adat yang dilangsungkan. Tarian yang paling populer antara lain tarian "Pakarena Salonreng", tarian Pakarena Assiusiri (tari perkawinan). Kedua tarian ini menurut ceritera orang Ara sudah lama sekali sebagai akibat pengaruh dari kerajaan Gowa.

Demikian sekedar uraian singkat tentang desa Ara sebagai pusat asal pekerja perahu pada umumnya di Sulawesi Selatan.

C. Jenis-jenis perahu yang dikenal di Sulawesi Selatan.

Pada bahagian ini akan diuraikan jenis-jenis perahu yang dikenal di Sulawesi Selatan, yang tidak termasuk ke dalam jenis

perahu Pinisi dengan membatasi kepada:

1. Jenis perahu yang dibuat dari sebatang pohon dengan pembuatannya yang masih sederhana atau lazim disebut perahu geronggang atau perahu lesung.

Jenis ini rata-rata hanya mempunyai daya muat yang kecil, geladak memakai satu atau dua yang terdapat pada sebelah kanan atau sebelah kiri dari badannya, layarnya sering berbentuk segi empat (sombala tanja), sering pula berbentuk segi tiga (sombala lete). Fungsinya sebagai perahu yang dipakai untuk menangkap ikan atau sebagai alat komunikasi dari pantai ke pantai.

Termasuk jenis ini, antara lain:

- Sampan
 - lepa-lepa
 - Soppe'
 - Sande'
 - Balolang
 - Jarangka' dan lain-lain sebagainya.
2. Jenis perahu yang dibuat dari beberapa bilah papan dan memakai lunas.

Jenis perahu ini di samping terbuat dari beberapa bilah papan dan lunas juga memakai geladak pada bahagian muka dan bahagian belakangnya. Perahu jenis ini mempunyai daya muat yang besar, sekitar 6 (enam) ton sampai 200 (dua ratus) ton, dan ada kalanya memakai tiang layar 2 (dua) buah, memakai tulang atau gading pada bahagian dalam, serta layarnya terdiri dari beberapa lembar dan bentuknya bermacam-macam.

Ada yang berbentuk segi tiga ada yang berbentuk trapesium. Layar tersebut biasanya tidak dipasang mati pada tiang layar, melainkan diturun-naikkan atau sewaktu-waktu dapat dilepas. Layar ini lazim disebut sombala runtungan. Fungsinya seba-

gai alat perhubungan antar pulau atau biasa disebut perahu niaga.

Untuk jenis ini dibedakan dengan ada yang memakai geladak dan ada yang tidak.

Yang memakai geladak, antara lain:

- perahu pajala
- perahu patorani
- perahu pagatan.

Untuk jenis ini hanya memakai sombala tanja (layar segi empat). Jenis yang lain yaitu yang memakai geladak dan kadang kala memakai "ambing" (bahagian yang dilebihkan dan agak tinggi pada bahagian belakang atau buritan perahu), jenis perahu ini, antara lain:

- perahu Lambo
- perahu Palari
- perahu Ba'go dan lain-lain sebagainya.

Perahu jenis ini mempunyai daya muat besar sekitar 10 (sepuluh) sampai 200 (dua ratus) ton.

Layarnya pun kadang kala memakai layar bentuk Pinesi, misalnya untuk jenis perahu Lambo Pinesi ada kalanya juga memakai sombala tanja.

Di samping itu masih ada jenis perahu yang dikenal di Sulawesi Selatan tetapi sudah sukar sekali didapatkan dewasa ini, antara lain:

- perahu Santa' (merupakan perahu yang tertua yang dikenal oleh orang Ara)
- perahu Padewakang
- perahu Kontong
- Perahu Galle' dan lain-lain sebagainya.—

BAB. II JENIS-JENIS PERAHU SEBAGAI KOLEKSI DALAM MUSEUM UJUNG PANDANG

A. Perahu Pinisi.

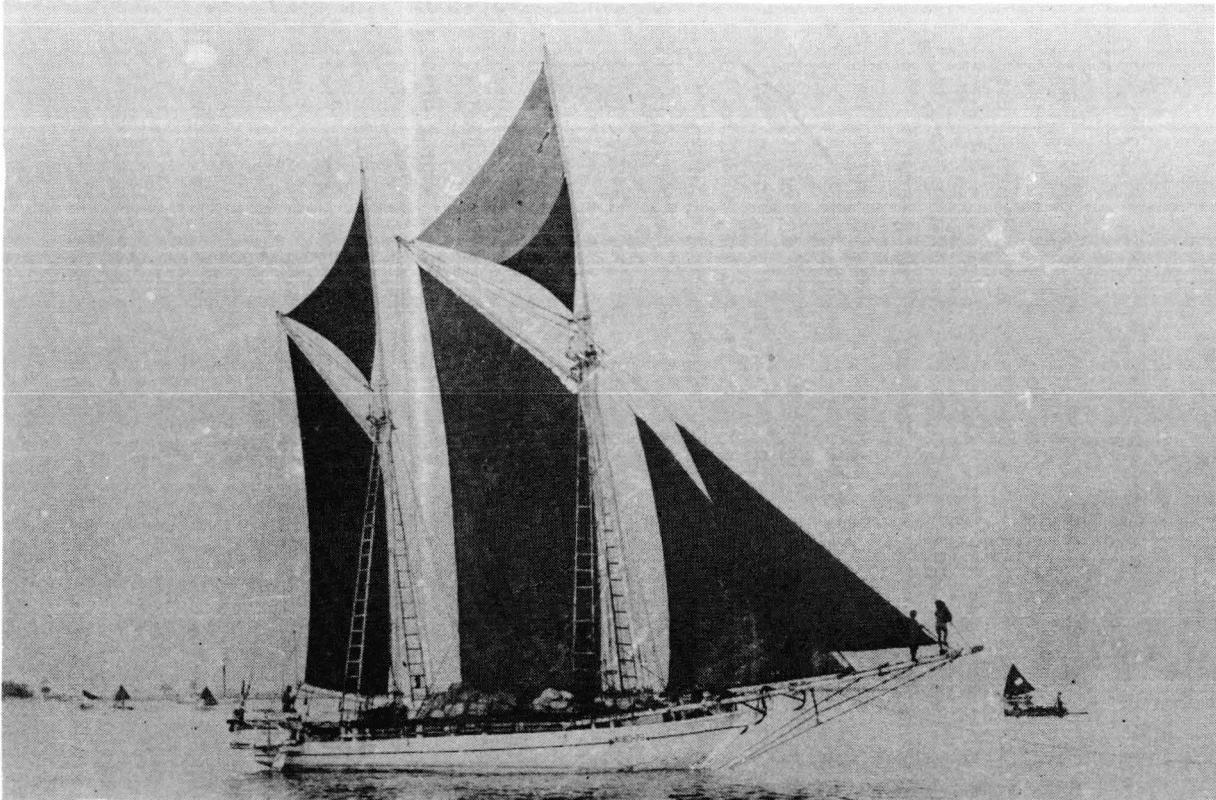
1. Mythologi Perahu Pinisi.

Walaupun sebenarnya orang-orang Ara sudah lama mengenal pertukangan perahu dan jenis "perahu Banta"¹⁾, tapi jenis perahu Pinisi menurut ceritera barulah dikenal oleh mereka sesudah terdamparnya perahu "Sawerigading" di pantai Ara.

Ceritera terdamparnya perahu Sawerigading ini dimulai di Kerajaan Luwu', dan ceritera ini umum dijumpai di Sulawesi Selatan bahagian pesisir, bahkan di Sulawesi Tenggara dan Sulawesi Tengah. Ceritera ini bermula di kerajaan Luwu' sewaktu Sawerigading balik dari perjalanan mempelajari adat istiadat pada negara sahabat.

Dalam perjalan tersebut Sawerigading (Opunnaware) bertemu dengan saudara sepupunya Pallawagau yang jatuh cinta pada saudara kembarnya. Hal ini oleh Sawerigading di hadapan saudara sepupu tersebut dikeritik serta dianggap adalah suatu perbuatan tercela. Setelah Pallawagau menjelaskan serta memberitahukan akan kadaannya sendiri yang lahir

1) banta' = jenis perahu yang paling tua dikenal oleh orang Ara melalui orang Bajo.



Gb. 1 Perahu Pinisi yang sedang berlayar.

dengan kembar dan sampai sekarang belum sempat menyaksikan paras saudara kembar tersebut, niscaya perbuatan Pallawagau tidak akan dicelanya.

Sejak saat itu Sawerigading menjadi bimbang serta dihantui oleh perasaan ingin bertemu muka dengan saudara kembarnya sebagaimana penjelasan dari Pallawagau. Dicarinya jalan untuk sempat bertemu dengan saudara kembarnya itu. Akhirnya pada suatu hari sempatlah dia bertemu serta beradu pandang dengan saudara kembarnya dan membenarkan apa yang dijelaskan padanya. Pada saat itu dimajukan hasrat hatinya, namun ditolak dengan keras oleh saudara kembarnya We'tenri Abeng, karena hal yang demikian tidak pernah terjadi dalam sejarah Luwu' dan bila ini terjadi, maka negara akan hancur serta rakyat akan punah. Dibujukannya saudara kembarnya, akan tetapi We'tenri Abeng tetap pada pendiriannya. Hal ini akhirnya sampai ke telinga Raja dan permaisuri raja menjadi murka karenanya. Dipanggilah seluruh anggota adat serta pembesar kerajaan untuk membicarakan hal tersebut dan keputusan akan hal tersebut dikembalikan kepada keduanya.

Sawerigading datang pada saudara kembarnya We'tenri Abeng untuk meminta bagaimana pendapatnya tentang keputusan musyawarah pimpinan kerajaan. Oleh We'tenri Abeng dinasehatkan kepada Sawerigading agar ia pergi ke tanah Cina mencari jodoh yang wajah serta bentuk tubuhnya sama dengan dirinya, yaitu We'cudai puteri Oponna-Cina.

Hal itu dijawab oleh Sawerigading bahwa untuk mengharungi tanah Cina sudah tidak mungkin sebab perahunya sudah tua dan rapuh. Kemudian diserahkan pula kepada We'tenri Abeng agar mengganti dengan perahu baru, ditunjukkanlah pohon "Welengrenge" di Mangkuttu; yaitu sebuah pohon dewata sebagai ganti perahu yang sudah rapuh guna perjalanan tersebut.

Diputuskanlah hari penebangan Welenrenge di Mangkutu'. Setelah dicoba ditebang ternyata tidak bisa, akan tetapi atas saran We'tenri Abeng diadakanlah upacara besar-besaran dan kemungkinan dari sinilah mula adanya upacara pada setiap penebangan kayu untuk membuat perahu yang berlaku sampai sekarang. Setelah pohon dewata Welenrenge roboh, pohon tersebut langsung masuk ke perut bumi, raja menjadi harap-harap cemas, namun nenek Sawerigading mengikut turun ke perut bumi dan didapatinya pohon itu telah selesai dibuat perahu oleh orang-orang di sana, oleh karena hanya orang-orang disanalah yang dapat membuat perahu. Kemudian perahu itu diapungkan ke atas permukaan laut di pantai kerajaan Luwu'.

Bila hari pemberangkatan telah ditentukan bersiaplah Sawerigading dengan perahunya serta segala perlengkapannya dan sejak itu Sawerigading bersumpah tidak akan menginjak lagi tanah Luwu', kecuali tulang yang dibawa oleh tikus serta berita yang dibawa oleh angin lalu masuk ke tanah Luwu'. Bergeraklah perahu Sawerigading dengan megahnya. Setelah melalui berbagai rintangan dengan peperangan di laut lepas, maka sampailah Sawerigading dengan perahunya di pantai pelabuhan negeri Cina. Dengan menyamar sebagai pedagang sempatlah ia bertemu pandangan dengan We'Cudai, puteri Opunna Cina dan membenarkan penjelasan yang telah diberikan kepadanya oleh saudara kembarnya We'tenri Abeng. Sesudah itu diadakanlah persiapan untuk melamar We'Cudai. Pada mulanya lamaran diterima dengan senang hati, tetapi karena ulah dari dayang-dayang We'Cudai, akhirnya We'Cudai menolak tidak mau dikawinkan dengan Sawerigading. Terjadilah peperangan yang hebat antara Sawerigading dengan Opunna Cina yang berakhir dengan kekalahan pihak Opunna-Cina, maka dilaksanakanlah perkawinan antara Sawerigading dengan We'Cudai secara besar-besaran.

Setelah Sawerigading agak lama berdiam di Tanah Cina tergugahlah hatinya, tanpa mengingat sumpahnya dulu sewaktu meninggalkan pelabuhan Luwu'. Dalam perjalanannya pulang ke tanah asalnya, perahunya pecah dan terdampar di tiga tempat, yaitu di Ara terdampar seluruh papan serta lunasnya, itulah sebabnya menurut ceritera orang-orang Ara pintar membuat perahu Pinisi. Tali-temali serta layarnya terdampar di Bira yang mewariskan kepada orang-orang Bira daerah pelaut yang ulung dari dulu sampai sekarang, Sottingnya ¹⁾ terdampar di Lemo-lemo dalam hal ini membentuk sotting patut diandalkan kepada orang-orang Lemo-Lemo. Dari ceritera rakyat ini timbullah suatu pemeo yang berbunyi:

Panre patanga'na Bira,
Pasingkolo tu Arayya,
Pabingkung tu Lemo-Lemoa.

Artinya:

Ahli melihat dari Bira,
Ahli memakai singkolo (alat untuk merapatkan papan) dari
Ara, serta
Ahli menghaluskan dari Lemo-Lemo.

Maksudnya dari perpaduan ahli dari ketiga daerah tersebut di atas, bila bertemu pada sebuah perahu, maka niscaya perahu tersebut tidak akan bercacat lagi.

Suatu hal yang tumbuh dari persatuan tiga daerah tempat terdampar kepingan perahu Sawerigading tersebut, bahwa bila unsur tiga daerah ini bertemu pada sebuah perahu biasanya perahu itu akan berusia panjang dan kuat.

Demikianlah sekelumit ceritera mula pertama orang-orang Ara mengenal perahu Pinisi menurut ceritera-ceritera orang-orang tua di sana.

¹⁾ Sotting = pamarung (Bugis) = lunas pada bagian buritan dan haluan perahu Pinisi.

2. Pertumbuhan jenis perahu Pinisi.

Tentang pengertian dari segi asal kata Pinisi, segi sejarah dari penamaan tersebut ada beberapa anggapan, antara lain yang patut dikemukakan adalah:

1. Penamaan Pinisi itu berasal dari sebuah bandar di lautan Tengah yaitu di Italia yang bernama "Venice". Bandar tersebut merupakan bandar yang ramai dikunjungi oleh saudagar-saudagar dari berbagai penjuru dunia termasuk Indonesia, yang pada waktu itu sedang ramai-ramainya perdagangan rempah-rempah dari Maluku ke Eropah melalui bandar Venice dan route jalan niaga rempah-rempah Indonesia Timur yang pada masa itu melingkupi wilayah Sulawesi Selatan sebagai salah satu pusat perdagangan rempah-rempah di Indonesia bahagian Timur yang secara otomatis melibatkan suku Bugis-Makassar dalam arus perdagangan tersebut. Hal ini kemungkinannya tak dapat disangkal, karena pelaut-pelaut Bugis-Makassar dalam petualangan serta perjalanan perdagangannya, juga berhasil berkunjung ke bandar tersebut, dan merupakan kebiasaan bagi suku Bugis-Makassar mengabadikan nama-nama tempat yang mempunyai kesan yang istimewa bagi mereka. Dan per kunjungan suku Bugis-Makassar tersebut ke bandar Venice tersebut mendorong mereka memberi nama bagi perahu yang dipakainya dengan nama "Pinisi", sesuai dengan nama bandar niaga yang dikunjungi itu. ¹⁾
2. Anggapan lain yang mengatakan, bahwa nama Pinisi itu, berasal dari nama sejenis ikan yang sudah lama dikenal oleh suku Bugis-Makassar serta mempunyai kecepatan lari dalam air. Dari kecepatan lari perahu Pinisi, maka sering juga dijuluki oleh suku Bugis-Makassar sampai sekarang nama nama perahu palari atau "Pinisi Palari".

1) Abdurrahim Mone, Ex. Kepala LSA Cabang II Ujung Pandang, wawancara di rumahnya, Jalan Salemo 37 Ujung Pandang.

Asal mula perahu Pinisi pada dasarnya adalah jenis perahu yang memakai papan-papan lamma yang ber-adara,¹⁾ dari bentuk jenis perahu Pinisi yang di adarak ini akhirnya dicapailah bentuk perahu pinisi yang nisikkok (diikat). Dari bentuk nisikkok ini dicapailah bentuk perahu Pinisi yang tua, yaitu "Pinisi Salompong".²⁾

Perahu Pinisi Salompong hanya mempunyai daya muat 50 sampai 90 ton. Bentuknya agak bundar dan kecepatan larinya agak lambat. Bentuk semacam ini masih diketemukan di desa Bira (Bulukumba).

Dengan perkembangan dan tuntutan jaman maka dari bentuk perahu Salompong dicapailah bentuk perahu Pinisi yang baru, yaitu "Pinisi Jonggolang"³⁾ memiliki kecepatan lari yang kuat dan daya muat yang besar. Jenis perahu Pinisi inilah yang banyak ditemui di seluruh pelabuhan pelosok tanah air.

Dari perkembangan tehnik modern di bidang pertukangan perahu di Sulawesi Selatan, maka dikenallah jenis perahu Pinisi yang terakhir adalah jenis perahu "Lambo' Pinisi", yaitu perpaduan antara perahu Lambo dengan perahu Pinisi.

3. Tata cara pembuatannya.

Dalam uraian sekitar tata cara pembuatan perahu Pinisi, akan dibatasi pada hal-hal sebagai berikut:

1. Sekitar tata cara penebangan kayu.

Hal-hal yang dibicarakan sebelum perahu tersebut mulai dikerjakan, termasuk sebelum penebangan kayu adalah antara lain:

1) Adara = disusun dari bawah ke atas tanpa memakai paso'kali = paso (paku kayu) yang jejerannya seperti pagar.

2) Salompong = undakan yang terdapat pada haluan perahu Pinisi masa lalu.

3) Jonggolang = dataran yang terdapat pada haluan perahu Pinisi yang membungkus sotting yang tadinya telanjang.

- a. Ukuran perahu yang akan dikerjakan itu, biasanya memakai ukuran depa.
- b. Upah, sebab biasanya ada sistim upah bertingkat di samping upah borongan, misalnya:
 - 1). Upah sampai tingkat selesai pekerjaan papan terasa (papan dasar yang terdiri dari potongan papan pendek) sering diistilahkan tepu terasa.
 - 2). upah sampai tingkat selesai pekerjaan papan tari ¹⁾ cikiran buku ²⁾.
 - 3). upah sampai tingkat selesai anjong (diistilahkan tepu anjong. ³⁾)
 - 4). upah sampai tingkat selesai semua pekerjaan dasar pada perahu tersebut (sering diistilahkan dengan terima tepu komplet).
- c. Konsumsi, sebab biasanya menjadi kelaziman buat tukang-tukang perahu yang berasal dari Ara bila bekerja perahu, maka keseluruhan kebutuhannya ditanggung oleh pemilik perahu, kecuali bila pemilik dan kepala tukang sepakat untuk hanya menyediakan bahan saja dan tukang sendiri yang mengolahnya atau seluruh kebutuhan itu ditaksir dengan uang.

Selanjutnya bila segala hal tersebut di atas telah disepakati, maka direncanakanlah saat yang baik untuk memulai pekerjaan, termasuk didalamnya yang utama adalah saat untuk memulai penebangan kayu. Pada dasarnya menurut keyakinan orang-orang desa, termasuk orang-orang Ara, bahwa tidak semua hari atau waktu adalah baik untuk memulai suatu pekerjaan, apalagi bila pekerjaan

-
- 1) papan tari: papan yang terdapat di atas papan lama.
 - 2) buku: gading atau tulang.
 - 3) anjong: anjungan.

tersebut merupakan pekerjaan besar dan memakan waktu yang lama. Sebagaimana diungkapkan oleh Prof.Dr.Ph. O.L. Tobing dalam bukunya Hukum Pelayaran dan Perdagangan Ammanagappa, sebagai berikut:

Marilah kita amat-amati seorang tukang besi di desa sebelum mendirikan rumah pertukangannya, dia terlebih dahulu menghubungi seorang dukun untuk memilih hari yang baik untuk pendirian itu. Oleh karena menurut kepercayaannya tidak semua hari yang baik. Ada juga hari yang buruk dalam mana beberapa macam pekerjaan harus ditinggalkan jikalau tidak bencana akan mengancam. ¹⁾

Tetapi pekerjaan dukun dalam pembuatan perahu-perahu pada umumnya, khususnya Pinisi dilakukan sendiri oleh kepala tukang, itulah sebabnya kepala tukang itu sering disebut "panrita" (pandai) biseang (perahu). Bila hari yang baik tersebut sudah ditentukan berangkatlah seluruh tukang yang akan ambil bahagian pada pembuatan perahu tersebut dengan segala perlengkapan sampai di tempat tujuan. Sambil beristirahat kepala tukang meneliti atau mencari pohon yang akan dijadikan "kalebiseang" (lunas), sebab kalebiseang inilah yang pertama sekali dicari dan ditebang yang dilakukan oleh kepala tukang sendiri. Hal-hal yang perlu diperhatikan oleh kepala tukang, antara lain:

- a. menanya pohon tersebut, apakah bersedia ditebang atau tidak. Bila bersedia tandanya pohon tersebut tenang saja walaupun angin meniupnya, bila tidak bersedia maka pohon tersebut goyang tiada hentinya.

¹⁾ Prof.Dr.Ph. O.L. Tobing; *Hukum Pelayaran dan Perdagangan Ammanagappa*, Yayasan Penerbit Kebudayaan Sulawesi Selatan dan Tenggara, Ujung Pandang, 1961, hal. 74-75.

b. menanya seluruh anggota tukang atau sawinya. apakah tidak ada yang kurang enak perasaan. Apabila ternyata ada kurang enak badannya, maka pekerjaan penebangan kayu yang pertama ini ditanggihkan, tapi terdapat perasaan sehat dari anggotanya, maka penebangan kayu kalebiseang ini segera akan dimulai.

Sesudah melakukan hal-hal di atas, maka kepala tukang bersiaplah untuk memulai penebangan pohon tersebut dengan mengikuti ketentuan di bawah ini:

- a. *Memusatkan seluruh perhatian pada pekerjaan tersebut dengan tenang.*
- b. *Mengumpulkan seluruh alat yang akan dipakai dalam pekerjaan penebangan kayu seperti kapak, kemudian menyandarkannya pada pohon yang akan ditebang.*
- c. *Bayangan dari kepala tukang tidak boleh mengenai kapak.*
- d. *Membaca doa, yaitu:*

*Bismillahir Rahmanir Rahim,
Salawat kepada Nabi Muhammad s.a.w.
dilanjutkan dengan membaca:
Kutabbangi kayu lopinna ianu
Sollanna napanai ianu
artinya:*

*Dengan nama Allah yang Pengasih lagi Penyayang,
Selamat kepada Nabi Muhammad S.A.W.
Saya tebang pohon ini hanya untuk perahunya si
Anu
Mudah-mudahan dengan perahu itu si Anu mendapat
rezeki yang banyak dan menjadi kaya.*

- e. *Harus diperhatikan bahwa kapak harus mengiris pohon dari bawah ke atas dengan hikmah; supaya*

perahu yang akan dibuat merupakan penyebab dari pemilikinya untuk bertambah banyak rezeki, tidak terjadi sebaliknya. ¹⁾

Bila penebangan kayu oleh kepala tukang telah selesai, maka keseluruhan anggota tukang atau sawi mulai menebang kayu lainnya sampai jumlah yang dibutuhkan cukup menurut perhitungan kepala tukang.

Disinilah dituntut syarat yang harus dimiliki oleh seorang kepala tukang, yaitu menghitung di luar kepala jenis serta jumlah kayu yang akan diperlukan untuk ukuran perahu yang akan dibuat. Apabila segala kayu-kayu yang sudah ditebang dikumpulkan dan oleh kepala tukang dianggap sudah cukup, untuk selanjutnya diangkut ke "bantilang" (tempat pembuatan perahu).

2. Sekitar tata cara pembuatannya.

Setelah keseluruhan ramuan perahu tersebut terkumpul di bantilang, dicari lagi hari baik dan waktu yang baik untuk memulai pekerjaan pembuatan perahu, yang untuk pertama kali adalah "annatara' kalebiseang" (artinya memotong lunas) yang didahului suatu upacara "ambayangngi" ²⁾ dan sekaligus memberikan "roang dan tambugu" ³⁾ pada kalebiseang itu, sebagai pedoman menentukan ukuran papan terasa "tangnga" (tengah) dari perahu tersebut, misalnya kita akan temui istilah papan tangnga enam itu yang berarti enam roang dan enam tambugu yang dilingkupi oleh papan tangnga itu dan seterusnya.

Upacara selanjutnya adalah upacara annatara' kalebiseang dengan ketentuan-ketentuannya seperti berikut:

1) Alimuddin, 60 tahun, wawancara di rumahnya, di desa Ara Kecamatan Bontobahari Kabupaten Bulukumba, Desember 1976.

2) ambayangngi = melicinkan (menghaluskan).

3) roang tambugu = roang (lekukan), tambugu (tonjolan).

- a. penentuan hari baik, biasanya hari ke 5 dan ke-7 pada perhitungan bulan yang berjalan. Maksudnya dengan angka 5 berarti "naparilimai dalle'na",¹⁾ dengan angka 7 berarti "natujuangngi dalle'na".²⁾
- b. Sewaktu pemotongan lunas, lunas itu diletakkan menghadap ke Timur-laut.
- c. kepala tukang memulai pemotongannya dengan pahat yang dilanjutkan dengan gergaji. Potongan dengan pahat itu harus disimpan oleh pemilik dengan sebaik-baiknya.
- d. kelengkapan upacara antara lain:
 - 1). kain kaci dua meter, sebagai kudung kepala tukang sewaktu *annatara'*, hikmahnya semoga seluruh orang yang ikut ambil bahagian dalam pekerjaan ini senantiasa dilimpahi rahmat oleh Tuhan, demikian pula kesucian serta ikhlas dalam menyelesaikan pekerjaan perahu tersebut.
 - 2). uang satu ringgit.
 - 3). waje' secukupnya, hikmahnya agar seluruh orang yang turut serta pada pekerjaan tersebut senantiasa dalam perasaan gembira, tegasnya perasaan silaturrahmi senantiasa tertanam di kalangan mereka.
 - 4). pecahan kuali yang ditancapkan pada permukaan kalebiseang, hikmahnya agar seluruh orang yang ikut dalam pekerjaan tersebut senantiasa diliputi perasaan serta semangat yang menyala-nyala dan tertuju khususnya pada pekerjaan masing-masing.

1) *naparilimai dalle'na* = rezekinya sudah ditangan.

2) *natujuangngi dalle'na* = selalu mendapat rezeki.

- 5). *kelapa dengan kulitnya serta padi 1 (satu) ikat, hikmahnya semoga semua orang yang ikut dalam pekerjaan itu senantiasa diliputi perasaan persatuan.*
- e. *mengumpulkan segala alat yang akan digunakan dalam pembuatan perahu tersebut, hikmahnya agar semua orang yang ikut mengambil bahagian dalam pekerjaan tersebut senantiasa diliputi rasa persatuan dan alat-alat itu dapat dipergunakan dengan baik, aman dan tak ada cedera.*
- f. *seluruh anggota tukang serta undangan harus berjejer dikiri kanan kalebiseang.*
- g. *agar pemilik naik menjajaki sepanjang kalebiseang, hikmah yang dikandung semoga antara pemilik dengan perahu tersebut senantiasa terjalin ikatan bathin sering diistilahkan "ampasiama" artinya menseseraskan, menghubungkan.*
- h. *memasukkan barang berupa emas ke dalam lubang sambungan kalebiseang bagian muka dan belakang sebagai tanda kecintaan kepada perahu tersebut.*
- i. *pada waktu kalebiseang dipotong dengan pahat, kepala tukang harus menahan napasnya. ¹⁾*

Setelah selesai upacara annatara' kalebiseang dilanjutkan dengan upacara anjarreki (menguatkan) kalebiseang, yaitu memasang papan "panggepe" (pengapit) suatu papan yang mengapit kiri kanan kalebiseang. Suatu hal yang tidak boleh lebih lebar dari papan panggepe. Bila ini terjadi, maka hal ini diistilahkan oleh orang-orang

1) Pailori, 64 tahun, interview di rumahnya di desa Ara Kecamatan Bontobahari Kabupaten Bulukumba, Agustus 1976.

Ara "taripi" (terjepit) yang menurut anggapan orang Ara tidak ada perahu yang berusia panjang serta membawa rezeki yang banyak apabila ternyata hal tersebut terjadi pada sebuah perahu, terutama perahu pinisi.

Selanjutnya dipasanglah papan berikut yaitu papan terasa'. Papan terasa' ini merupakan papan dasar dari perahu yang memakai lunas. Bila papan yang disebut papan terasa ini tersusun mulai dari susunan terbawah dengan lebar yang terkecil sampai susunan teratas makin bertambah lebar, hal ini disebut "siporari" (tersusun seperti anak tangga), dan papan yang paling bawah harus lebih tebal dari papan yang di atasnya. Apabila papan terasa' telah tersusun sampai lima baris atau sepuluh urat (susunan), dimulailah pekerjaan pemasangan buku yang disebut "kelu dan soloro" (tulang paling bawah dari perahu).

Adapun susunan papan terasa' itu mulai dari bawah ke atas adalah sebagai berikut:

- a. urat kesatu terdiri atas papan panggepe' jumlahnya dua lembar.
- b. urat kedua, terdiri atas papan "mula sangkara" (lebar pertama), "kanjai bodo" (papan yang seperti mata pancing pendek) jumlahnya enam lembar.
- c. urat ketiga, terdiri atas papan tangga enam (artinya enam tambugu dan roang yang dilingkunginya, papan papanapu, papan kanjai la'bu jumlahnya delapan lembar.
- d. urat keempat, terdiri atas papan tangga empat, "panapu" (papan penghubung ada yang panjang ada yang pendek) 40 lalang, panapu pantara, "papan bengo" (papan pendek yang menghubungkan papan yang lain dengan sotting)
- e. Urat kelima terdiri atas, papan tangga lima, panapu lalang, panapu pantarak, papan bengo, jumlahnya sepuluh lembar.

- f. urat keenam, terdiri atas papan tangnga empat, panapu lalang, panapu pantara, papan "padolang" (papan yang menggantikan papan bengo pada bagian atas) jumlahnya sepuluh lembar.
- g. urat ketujuh, terdiri atas papan tangnga lima, papan panapu lalang, papan panapu pantara, "mula rakka" (papan yang membentuk tikungan pada perahu bagian buritan dan haluan) jumlahnya sepuluh lembar.
- h. urat kedelapan, terdiri atas papan tangnga empat, papan panapu lalang, papan panapu pantara, papan "panapu gulung-gulung" (papan yang menghubungkan papan yang tengah dengan bengo atau padolang), papan "rakka sala" (papan yang melanjutkan tugas dari pada papan mula rakka pada urutan papan berikutnya) jumlahnya dua belas lembar.
- i. urat kesembilan, terdiri atas papan tangnga lima, papan panapu gulung-gulung, jumlahnya empat belas lembar.
- j. urat kesepuluh, terdiri dari papan tangnga empat, papan panapu lalang, dua papan panapu pantara, papan gulung-gulung, rakka sala jumlahnya enam belas lembar.
- k. urat kesebelas, terdiri atas papan tangnga empat, dua panapu lalang, dua panapu pantara, papan panapu gulung-gulung, papan panapu, papan rakka sala jumlahnya delapan belas lembar.
- l. urat keduabelas, terdiri atas papan sambung tellu, disebut demikian karena tiga saja papan yang bersambung dari kiri ke kanan ditambah empat lembar rakka sala yang sudah sampai ke sotting jumlahnya sepuluh lembar.

Jumlah keseluruhan papan terasa' untuk setiap perahu pinisi, adalah sekitar 126 lembar. Hal ini berlaku pada pembuatan perahu pinisi dahulu, tetapi saat sekarang ini

jumlah itu tidak terlalu dipertahankan disebabkan kurangnya kayu yang berukuran panjang dan lebar. Hanya saja ketentuan serta letak dan nama-nama urutan papan terasa' di atas masih tetap dipatuhi pada setiap pembuatan jenis perahu pinisi.

Susunan serta nama dan tempat papan terasa' itulah yang menjadi perbedaan prinsipil antara pembuatan perahu pinisi dengan jenis perahu lainnya, seperti jenis perahu lambo'. Dasar perbedaan ini mutlak diikuti oleh setiap tukang pembuat perahu pinisi, sebab aturan ini jika tidak dilaksanakan dengan baik menyebabkan bentuk perahu pinisi kemungkinannya tidak berseni, bahkan bisa menimbulkan sanksi moril menurut anggapan para tukang yang tertimpa baik kepada pemiliknya, terutama kepada perahu itu sendiri. Karena ketentuan aturan atas ketentuan susunan serta tempat papan terasa' itulah yang menyebabkan pembuatan perahu pinisi adalah monopoli dari tukang-tukang perahu yang berasal dari Ara Kabupaten bulukumba untuk seluruh Indonesia yang merupakan suatu kenyataan yang tak terbantah sampai saat sekarang ini.

Walaupun sebenarnya pertukangan perahu dengan sistem susunan papan yang terdiri atas bilah papan serta memakai lunas sudah lama dikenal oleh orang Ara bahkan hampir seusia dengan sejarah pertukangan perahu di Ara, tapi untuk aturan susunan papan terasa' dalam pembuatan perahu pinisi barulah dikenal serta dikembangkan kemudian. Dan yang merupakan pelopor dari ketentuan tersebut disebutkan seorang yang bernama RULING. Orang yang bernama Ruling inilah yang meletakkan dasar aturan tentang dasar, nama serta tempat setiap papan terasa' perahu pinisi, hingga aturan pembuatan perahu pinisi itu sering juga disebut ketentuan atau aturan Ruling. ¹⁾

1) Appe, 130 tahun, wawancara di rumahnya di desa Ara, September 1976.

Sesudah pekerjaan pemasangan papan terasa', disusul dengan pekerjaan pemasangan "pandongki" (pantat), baratang (tempat melekatnya kemudi bagian bawah), patti-patti (peti-peti geladak semu di bawah geladak asli), teba-teba (penutup pantat). Pekerjaan selanjutnya dengan pemasangan papan lamma (papan yang terpanjang yang dipakai pada perahu) yang terdiri atas tiga susun atau tiga urat ditambah empat lembar "tungku'-tungku'" (bilah papan yang menghubungkan antara papan lamma dengan sotting). Berikutnya dipasang apa yang dinamakan ambing dua kali, inilah ciri khas yang membedakan antara jenis perahu pinisi dengan jenis perahu lainnya, di samping layar yang kadang-kadang berjumlah tujuh lembar serta dua tiang yang memakai apa yang dinamakan "bau" (kayu yang merupakan tangkai pada tiang agung perahu pinisi).

Sampai pada tingkat ini pekerjaan dilanjutkan dengan pemasangan gading atau buku yang terdiri atas:

- a. kelu (tulang paling bawah yang merupakan pengikat papan terasa' kiri dan kanan).
- b. penyambung kelu (gading penyambung kelu)
- c. soloro' (tulang yang terdapat pada sebelah kiri dan kanan badan perahu).
- d. penyambung soloro' (gading penyambung soloro').
- e. lepe kayu yang menekan gading di atas:
 - 1) lepe kalang (tempat kalang bertumpu)
 - 2) lepe battang (lepe yang terdapat pada bagian perut, jumlah lepe ini sering sembilan susun).
- f. taju', gading yang menonjol pada permukaan balok perahu tempat mengikat kawat-kawat serta tali-tali layar.

g. buah-buaya, yaitu gading yang mengikat soting muka belakang dengan papan terasa'.

Selanjutnya dipasanglah papan yang dinamakan papan tari', yaitu papan yang merupakan pedoman lurus-nya permukaan papan perahu. Selesai pada tingkat ini lazim disebut tepu tari' cikara' buku yang merupakan se- paruh pekerjaan telah selesai.

Adapun pekerjaan tukang yang berikut adalah pema- sangan kalang (kayu tempat dek) atau katabang (dek lantai perahu), bangkeng salara (tempat tiang agung yang ditancapkan), pa'turungang anjong (tumpuan anjong) passidongan anjong (tempat duduk anjong), baratang, lem- ba-lembarang (tempat tumpuan kaki layar belakang). Ke- mudian pekerjaan dilanjutkan dengan pemasangan anjong- anjong serta passipi anjong (penjepit anjong).

Sampai pada taraf ini selesailah sudah pekerjaan tukang, kecuali untuk kewajiban "ammosi" (memberi pusat) bila diminta oleh pemilik perahu, sebab adakalanya pemilik tidak mau memberi pusat perahunya.

Hal-hal yang tidak boleh terjadi dalam pembuatan perahu pinisi itu antara lain:

- a. tariپی' (terjepit), yaitu papan pangepe' lebih sempit dari lebar permukaan kale biseang.
- b. bohong balu, bila tatta keke papan yang di bawah di- tindis oleh paku/paso.
- c. papan yang masih memakai kulit tidak boleh dipasang.
- d. sambungan papan harus ditutup oleh papan di atasnya, tegasnya tidak boleh bersusun.
- e. pantangan memakai papan yang pernah terpakai pada sebuah perahu yang tidak sempat diluncurkan lantas di puli atau dirombak.

- f. pantangan bagi tukang untuk memasang tiga pasu' pada papan terasa' bengo.
- g. pemotongan bangkeng salara bagi perahu yang sedang atau sudah berjalan.
- h. pemotongan sotting muka atau belakang perahu yang sudah pernah berjalan.

Hal-hal tersebut di atas itu semuanya disebut "pasu" (tonjolan pada kayu). Pasu yang tertinggi pada setiap perahu adalah pasu sakit hati, yaitu jika para tukang disakiti hatinya itulah pasu yang paling berat. Dan ini sering merupakan suatu kenyataan pada setiap perahu yang kebetulan memiliki pasu jenis ini sering ketika perahu mau diluncurkan masuk ke dalam air tidak mau bergerak walaupun mendapat tenaga mesin untuk mendorongnya. Kalau perahu itu dapat diluncurkan ke air usianya tidak lama, tenggelamkah atau pecah dalam pelayaran. Adakalanya usia perahu itu dapat pula ditentukan walaupun hanya secara iseng saja, ialah dengan jalan mengukur permukaan kale biseang (lunas perahu) dengan daun kelapa atau lidi untuk selanjutnya diukur ke atas papan terasa' (papan keras), bila menemukan rapatan maka dapat ditentukan sekian saja umurnya. Satu rapatan usianya satu tahun, dua rapatan usianya dua tahun dan seterusnya.

Bila dalam pembuatan perahu pinisi ini terjadi sengketa antara pemilik dan para tukang atau antara kepala tukang dengan para pekerja di manapun mereka berada, persoalan tersebut akan dibawa dan diselesaikan di Ara oleh sebuah Mahkamah pertukangan yang disebut mahkamah ledeng. Mahkamah inilah merupakan mahkamah tertinggi dan sudah berusia tua. Mahkamah ini beranggotakan dipilih oleh sidang kepala-kepala tukang yang terdiri dari:

- a. anggota tetap, terdiri atas lima orang untuk waktu sekarang dipilih untuk masa jabatan seumur hidup kecuali bila meninggal dunia, menarik diri, memihak dalam suatu keputusan persidangan.
- b. anggota tidak tetap, terdiri dari seluruh pemuka-pemuka masyarakat ditambah dengan seluruh kepala tukang yang sedang berada di Ara pada waktu ada persidangan, kecuali bagi mereka yang dikenakan sanksi hukum oleh mahkamah. ¹⁾

Peralatan pembuatan perahu pinisi.

Dalam pembuatan perahu pinisi ini sebenarnya sudah dipergunakan alat modern di samping alat-alat yang masih sangat sederhana, alat-alat itu antara lain:

- a. singkolo, yaitu alat yang terbuat dari tanduk rusa yang ditancapi kawat atau paku pada kedua ujungnya. Alat inilah yang paling menentukan rapat tidaknya susunan papan.
- b. berbagai jenis bor, dahulunya hanya pahat yang diputar atau Pa'otere.
- c. berbagai jenis pahat.
- d. berbagai jenis gergaji.
- e. berbagai jenis ketam.
- f. bassi', yaitu alat untuk menandai kayu yang akan dipotong atau di kampak.
- g. panah-panah, merupakan patron dalam pemasangan gading.
- h. paleppeng (bingkung = cangkul).
- i. timbangan air dan meter.

1) Ahmad Tiro, Ketua Ledeng pertukangan di Ara, 54 tahun, wawancara di desa Ara, September 1976.

j. kapak dan parang.

Pembahagian Upah:

Dalam pertukangan perahu di Ara terdapat keseragaman upah untuk orang dewasa. Hanya kepala tukang diberi upah kelebihan yang lazim disebut kapungganghang (sejenis tunjangan jabatan). Jenis upah yang lain bagi anak-anak dikenal dengan istilah tallung kasusu (tiga perempat upah orang dewasa) serta ruang kasusu (dua perempat upah orang dewasa).

Syarat-syarat untuk menjadi kepala tukang.

Adapun syarat yang dimiliki oleh setiap tukang biasa untuk meningkat menjadi kepala tukang pada dasarnya sama saja dengan syarat yang dituntut untuk menjadi pemimpin pada jenis pekerjaan yang lain, hanya saja pada pekerjaan pembuatan perahu pinisi dituntut keahlian khusus:

- a. mampu menghitung di luar kepala jumlah serta jenis dan tempat kayu yang akan dipakai di perahu tersebut.
- b. mengetahui segala sesuatu prinsip pembuatan perahu terutama ditinjau dari segi unsur magis-religius sebagai syarat kepanritaan bagi setiap kepala tukang.
- c. mengetahui segala sesuatu tentang hakekat perahu.
- d. mengetahui segala peraturan sekitar pembuatan perahu.

Segala sesuatu tentang pertukangan perahu di Ara pada zaman dahulu dimuat dalam sebuah buku himpunan peraturan dan ketentuan yang disebut "Jaya Langkara". Menurut keterangan dari orang-orang tua di Ara, bahwa buku tersebut dipinjam oleh orang Belanda dan sampai sekarang tidak dikembalikan.

4. Sekitar tata cara peluncurannya.

Apabila badan perahu itu telah selesai dikerjakan oleh tukang, maka pekerjaan dilanjutkan oleh sawi, antara lain pekerjaan a'panisi' (memasukkan majun pada selah papan) serta allepa (mempolis badan perahu dengan lepa, yaitu campuran kapur dengan minyak kelapa). Sesudah itu barulah perahu itu disiapkan untuk di pusat. Pada upacara memberi pusat perahu, harus diperhatikan beberapa ketentuan antara lain:

- a. kepala tukang sebagai pelaksana utama upacara tersebut duduk disebelah kiri kalebiseang pada tempat yang akan dipusat.
- b. kepala tukang sewaktu memberi pusat tidak boleh bernapas.
- c. dilaksanakan pada waktu air pasang serta matahari akan naik.
- d. membaca doa' yang berbunyi:
Bismillahir Rahmanir Rahim
Bulu-bulunnako buttaya,
patimbonako bosiya,
kayunnako mukmamul hakim,
laku sareang Nabi Haidir.

Artinya lebih kurang:

Dengan nama Allah Yang Pengasih lagi Penyayang,
kau adalah bulu-bulunya tanah,
tumbuh karena hujan,
kayu dari kekayuan dari Mukmanul Hakim,
saya akan percayakan Nabi air Haidir untuk menjagamu.

- e. bor sewaktu memusat harus rebah kedepan dan ampas bor yang pertama dikunyah oleh kepala tukang sebagian ditadah dengan kwali untuk dicampur dengan minyak untuk disimpan.

f. kelengkapan upacara ammassi' antara lain:

kain kaci dua meter untuk kerundung kepala tukang, kelapa dua biji, kwali, emas yang dikumur oleh kepala tukang, waje selengkapnya, padi satu ikat, ayam untuk panrara/pa'cera'.

Pada malam harinya upacara ini dirangkaikan dengan upacara a'pakangre balla pati atau a'pakangre sawi, atau appassili, dengan mengadakan bersanji serta sedikit berpesta sesuai kemampuan pemiliknya. Kelengkapan-kelengkapannya antara lain:

- a. ka'do' massingkulu, yaitu sejenis makanan yang dibuat dan dibungkus dengan daun bambu (atau daun pisang) yang bentuknya segi tiga.
- b. kanre sangka (makanan lengkap), yaitu sejumlah jenis makanan yang merupakan gabungan dari keseluruhannya yang dibuat khusus.
- c. Ja'jakang, yaitu kumpulan dari berbagai jenis barang, seperti kalomping (daun sirih yang dilipat tiga) beras, kelapa dan sebagainya.
- d. buah-buahan, seperti pisang, kelapa muda disertai pula dengan makanan seperti waje selengkapnya.

Menurut pasal 1 Undang-Undang Pelayaran dan Perdagangan Ammanagappa yang berbunyi:

. ,hanya kelasi tetaplah yang diperkenankan menyorong perahu ke laut, artinya perahu dapat berlayar, jikalau cukup kelasi tetapnya, kelasi bebas serta kelasi penumpang baru berhak kalau perahu telah terapung-apung di laut, artinya orang memberikan prioritas kepada kelasi tetap. Jikalau tidak ada tempat lagi, maka kelasi bebas dan penumpang tidak diterima¹⁾

1) Prof. Dr.Ph. O.L. Tobing, Op. cit, hal 24.

Ketentuan di atas masih tetap berlaku. Apabila sawi tetap sudah lengkap barulah perahu baru itu diluncurkan ke laut. Untuk selanjutnya dilaksanakan pemasangan tiang agung, tali temali, kawat-kawat serta hal-hal lain untuk persiapan berlayar.

Biaya untuk setiap perahu pinisi.

Perhitungan pembiayaan sebuah perahu pinisi pada dasarnya relatif, tergantung pada suasana harga bahan kebutuhan serta lamanya perahu tersebut dikerjakan.

Bahagian-bahagian perahu pinisi.

Adapun bagian-bagian dari perahu pinisi' antara lain:

- a. kalebiseang dan sotting.
- b. papan terasa'
- c. papan lamma.
- d. balok-balok.
- e. buku (gading).
- f. katabang (dek).
- g. anjong.
- h. pallajarang (tiang agung) terdiri atas:
 - 1) panumbu'.
 - 2) pampang.
 - 3) dulang-dulang.
 - 4) tiang.
 - 5) bau.
- i. layar (sombala'), terdiri dari:
 - 1) sombala' bukka (layar tengah).
 - 2) sombala' riboko (layar belakang).
 - 3) cocoro' pantara (layar anjungan bagian luar).
 - 4) cocoro' tangnga (layar anjungan bagian tengah).
 - 5) cocoro' terengke (layar anjungan bagian dalam).
 - 6) temposere muka (layar atas bagian muka).

7) temposere bagian belakang (layar atas bagian belakang).

j. tali temali serta kawat-kawatnya:

- 1) tampera tiang 18 batang.
- 2) tampera anjong 13 batang.
- 3) tuntung bau tengah 4 batang.
- 4) tuntung bau belakang 4 batang.
- 5) penggentung bau belakang
- 6) panggentung bau muka
- 7) panganggo
- 8) tampera jalang.
- 9) tampera possi'.
- 10) pa'beso sombala'
- 11) mantol bong.
- 12) damang sombala'
- 13) pa'beso sombala' cocoro.
- 14) kalla sombala' cocoro'.
- 15) parimpung sombala'.
- 16) pa'beso' tampasere.
- 17) kalla' tampasere.
- 18) tuntung mato' riolo.
- 19) tuntung mato' ritangnga.

k. loporo' (takala) atas decok sebanyak 24 buah, terdiri:

- 1) yang memakai mata dua = empat buah
- 2) yang memakai mata satu = duapuluh buah.

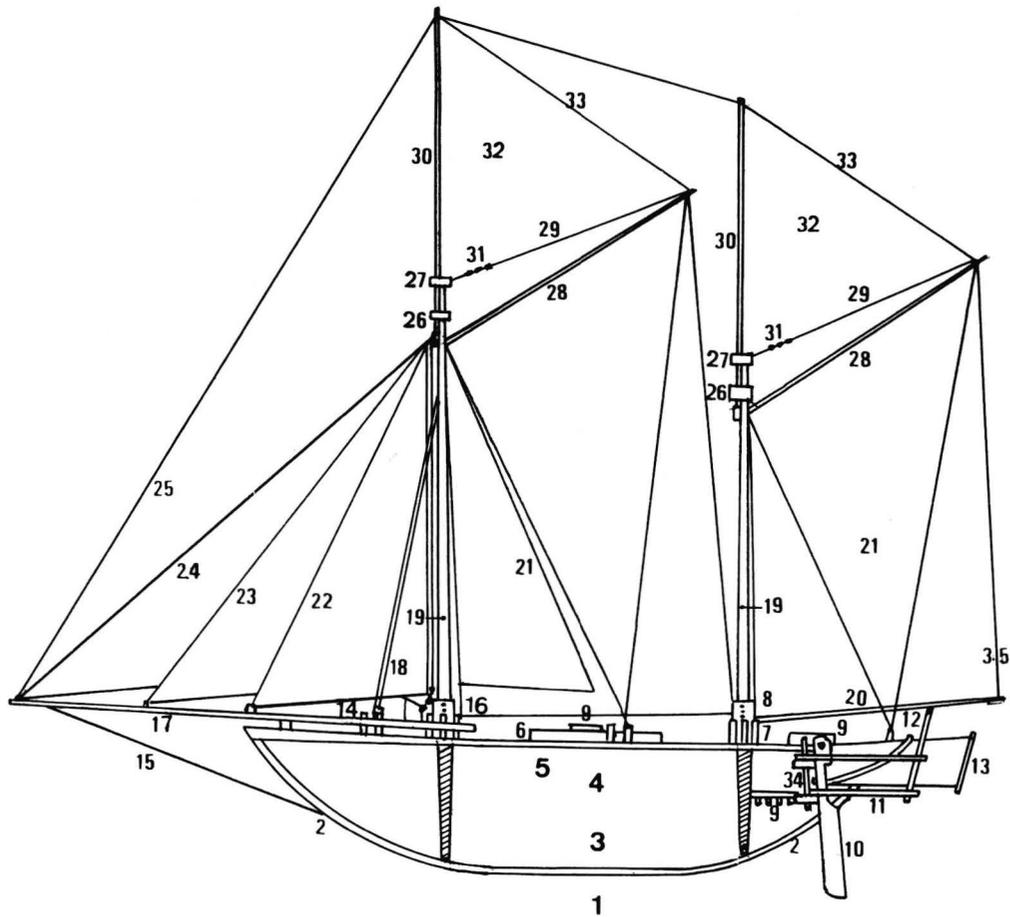
l. jarum keras tiga puluh buah.

m. somparaja (jangkar) tiga buah.

n. kemudi dua buah.

Demikianlah secara singkat sempat diuraikan bagian-bagian perahu pinisi, yang tentunya masih dirasakan jauh dari lengkap dan sempurna.

Untuk mengetahui lebih lanjut tentang bentuk perahu pinisi dapat dilihat pada gambar berikut lengkap dengan bagian-bagiannya.

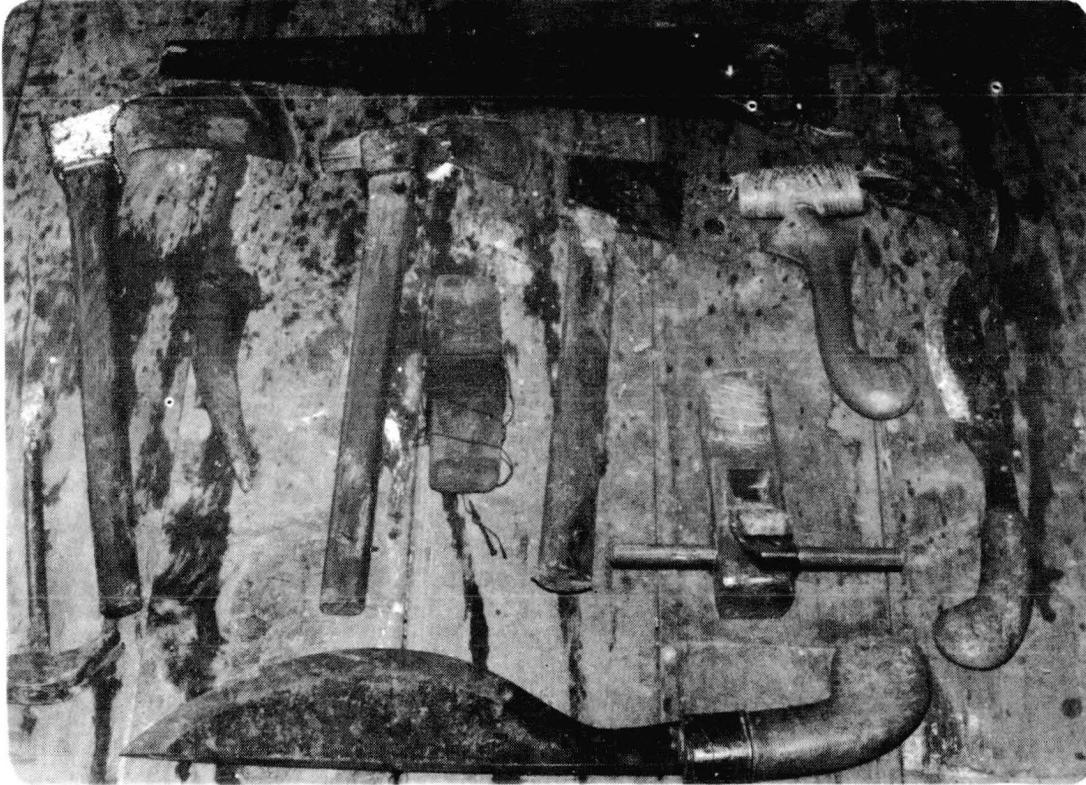


Gb. 2. Gambar peralatan perahu "Pinisi"

Keterangan:

1. kalebiseang (lunas).
2. sotting (lunas bagian depan dan belakang)
3. papan terasa' (papan keras = papan dasar)
4. papan lamma (papan lemah).
5. papan tarik (papan paling atas).
6. balo'-balo' (balok-balok).
7. tahu' (gading yang menonjol).
8. bangkeng salara' (tempat tiang agung melekat).
9. peta' (pintu masuk ke ruang bawah).
10. giling (kemudi).
11. teba (penutup patti-patti = penutup peti-peti belakang perahu).
12. lemba'-lembarang (tempat bong layar belakang).
13. ambing dua kali (penutup bagian belakang perahu).
14. passipi' anjong (penjepit anjung).
15. panganggo' (penahan anjung bagian bawah).
16. pa'turangang anjong (tumpuan anjung).
17. anjong (anjung).
18. panumbu' (tumpuan tiang agung).
19. pallajarang (tiang agung).
20. bong (kaki layar belakang).
21. sombala' (layar besar muka dan belakang).
22. tarengke' (cocoro' bagian dalam).
23. cocoro' tangnga (cocoro' bagian tengah).
24. cocoro' pantara (cocoro' bagian luar).
25. panggentung anjong (kawat penggantung anjung).
26. pampang (tempat tiang melekat).
27. dulang-dulang (kepala tiang agung).
28. bau (cabang tiang agung tempat layar besar tergantung).
29. pa'gentung bau (kawat penggantung bau)
30. tiang (tempat layar tampasere melekat).
31. jarung karrasa' (jarung keras).

32. campasere (layar atas muka belakang).
33. tuntung bau (kawat untuk mengikat anjung bau muka belakang).
34. baratang (tempat melekat kemudi terdiri dari atas bawah).
35. mantel bong (tempat gantung bong layar belakang).-



Gb. 3 Alat-alat yang dipakai dalam pembuatan perahu



Gb. 4 Dasar pembuatan perahu (lunas)



Gb. 5 Pembuatan rusuk lunas perahu Pinisi



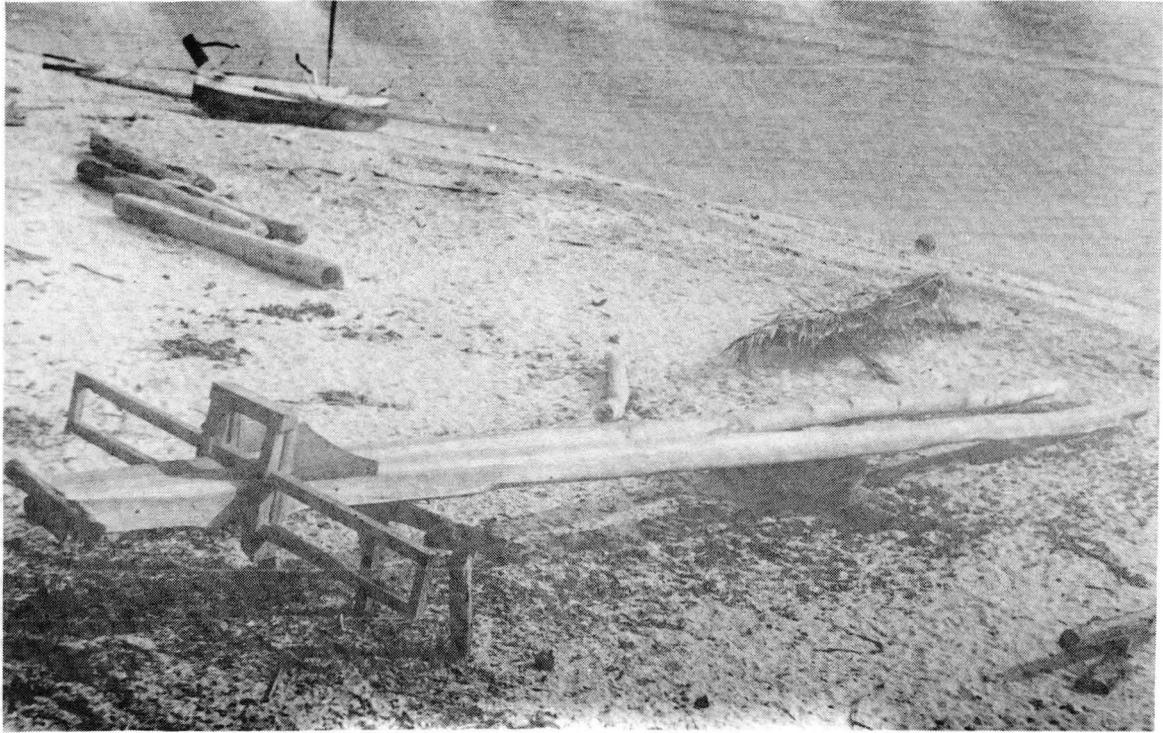
Gb. 6 Pemasangan paku kayu pada papan dinding perahu Pinisi



Gb. 7 Pembuatan geladak bagian depan perahu Pinisi (300 ton)



Gb. 8 Pembuatan geladak bagian belakang dengan pintu masuk perahu Pinisi



Gb. 9 Tiang Agung Perahu Pinisi

B. Perahu Lambo dan jenis perahu lainnya.

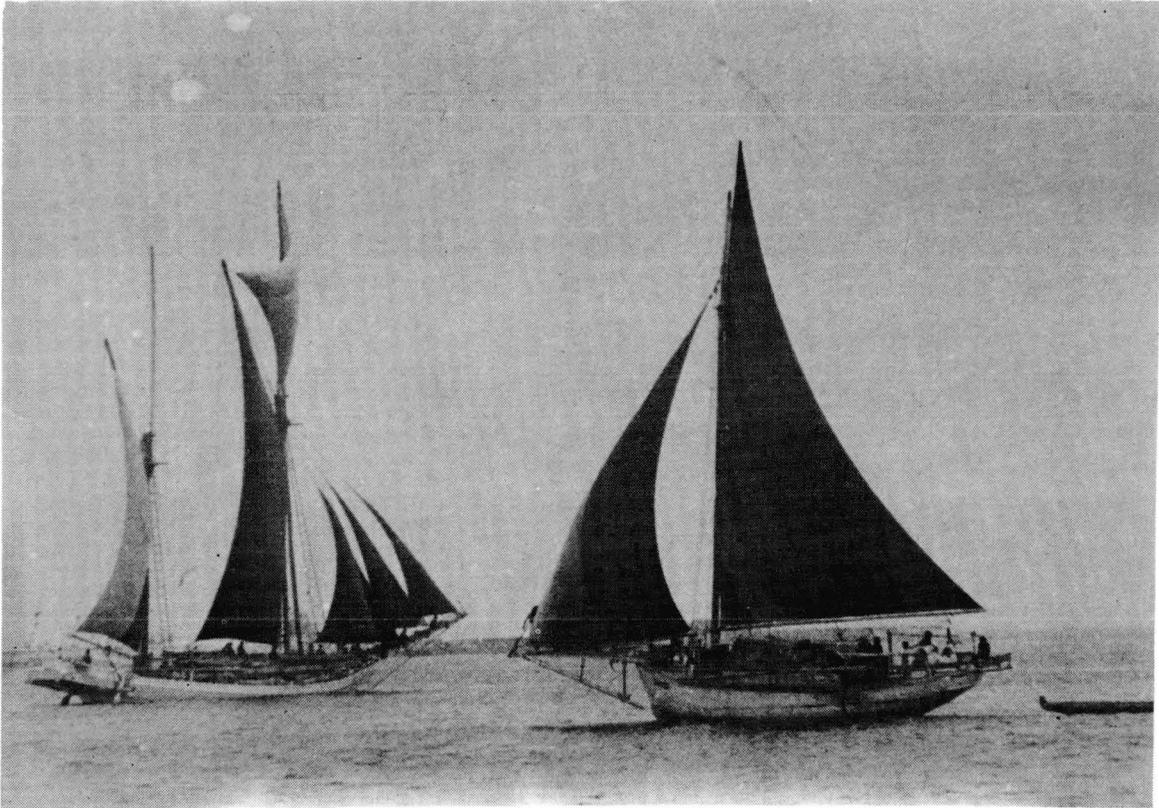
Perahu Lambo hampir sama bentuknya dengan perahu Pinisi, bahkan nama alat-alat, bagian-bagian dan tata cara pembuatannya sama dengan perahu Pinisi. Namun kedua jenis perahu ini mempunyai sedikit perbedaan. Perbedaan peralatannya inilah yang menyebabkan perbedaan nama kedua perahu tersebut. Perbedaan nampak di antara keduanya ialah bentuk, letak dan jumlah layar begitu pula jumlah tiang agungnya. Kalau perahu Pinisi memiliki beberapa buah layar yang terdiri dari dua bentuk (bentuk trapesium dan bentuk segi tiga) begitu pula memiliki dua tiang agung, maka perahu Lambo hanya memiliki dua buah layar bentuk segi tiga siku-siku dan satu tiang agung. Kedua layar Lambo terpasang pada bagian muka dan belakang tiang agung. Perbedaan kedua layar Lambo ini ialah layar bagian depan lebih kecil kalau dibandingkan dengan layar bagian belakang tiang agung.

Lambo ada dua macam ialah Lambo Palari dan Lambo Pantak. Perbedaan kedua Lambo ini jelas kelihatan pada buritannya. Perbedaannya ialah: Lambo Palari memakai 2 buah kemudi di samping kiri kanan buritan sama halnya dengan pemasangan kemudi perahu Pinisi, sedangkan perahu Lambo Pantak hanya memakai satu kemudi (tunggal) pada pertengahan bagian buritan. Di samping itu juga buritan Lambo Palari berbentuk huruf *V* sama dengan buritan Pinisi, sedang buritan Lambo Pantak berbentuk huruf *U* sama dengan buritan kapal laut.

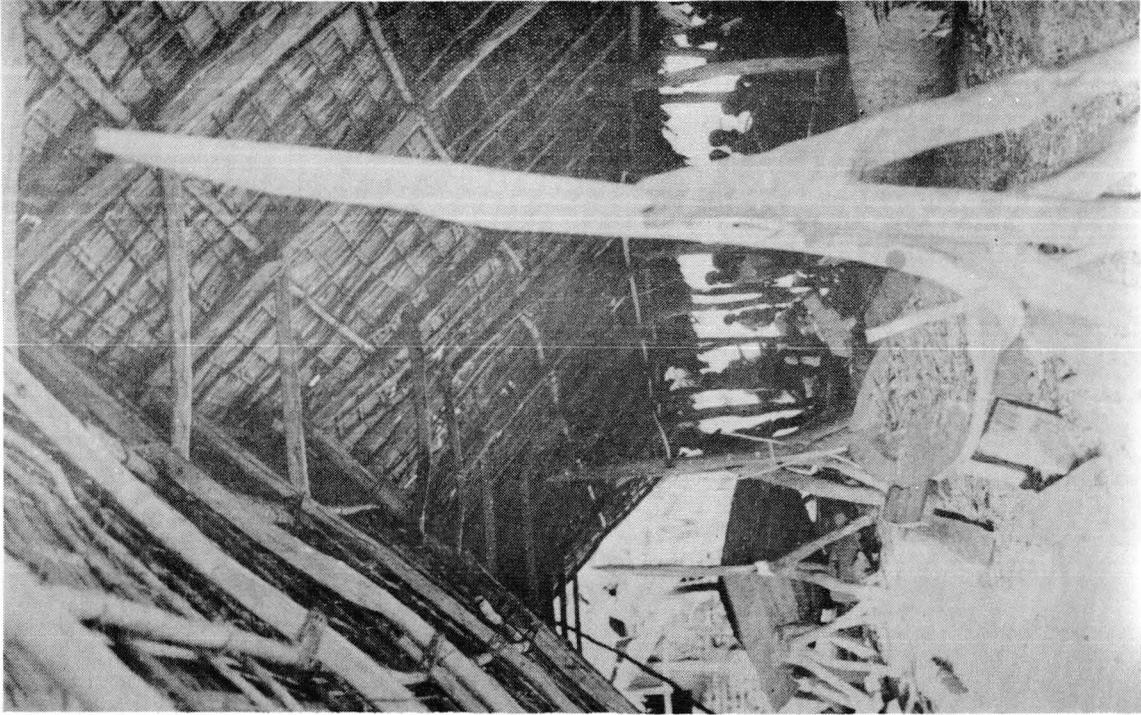
Ukuran perahu Lambo ini cukup besar sama dengan perahu Pinisi yang bisa mempunyai daya muat sampai ratusan ton. Bentuk perahu Lambo ini dapat dilihat pada (foto nomor 9, 11 dan 12).

C. Perahu "Patorani".

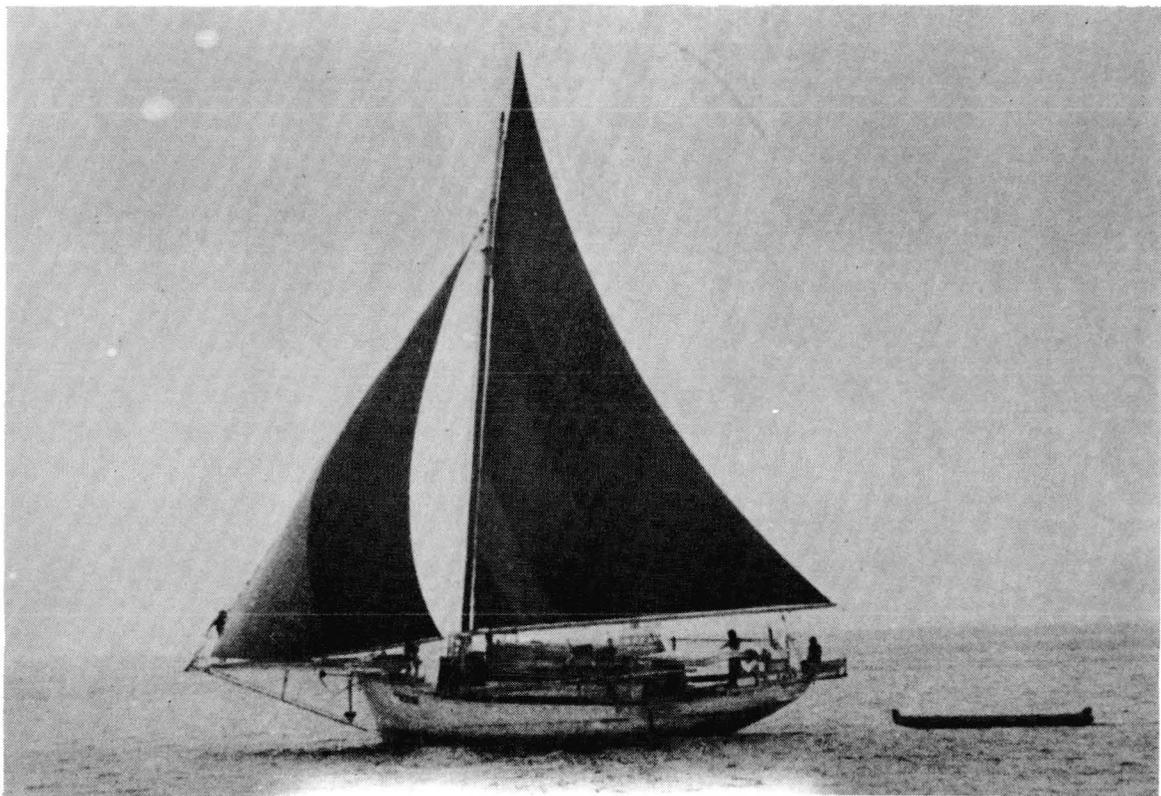
Perahu jenis ini dahulu merupakan armada kerajaan Gowa pada abad 17. Setelah Gowa jatuh sampai saat sekarang ini yang ratusan jumlahnya diperaikan Galesong-Takalar berubah fungsinya sebagai pencari ikan terbang (Patorani) lihat foto 13-16.



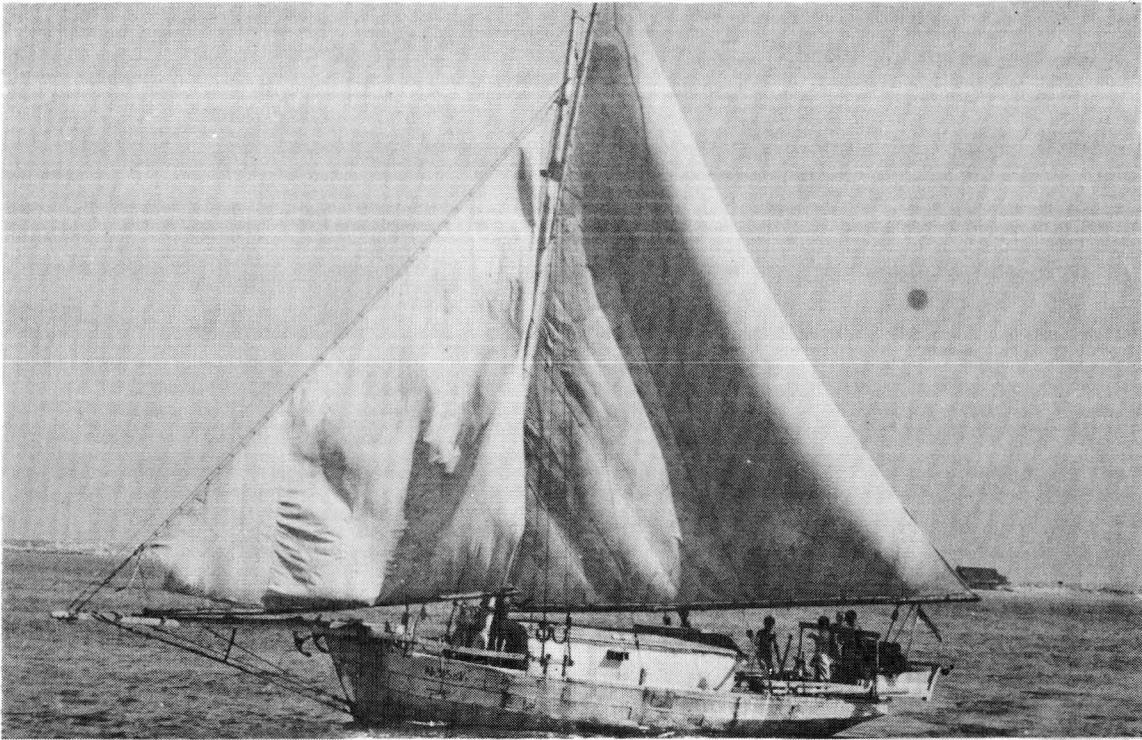
Gb. 10 Perahu "Pinisi" bersama "Lambo Pantak"



Gb. 11 Pembuatan lunas perahu "Lambo"



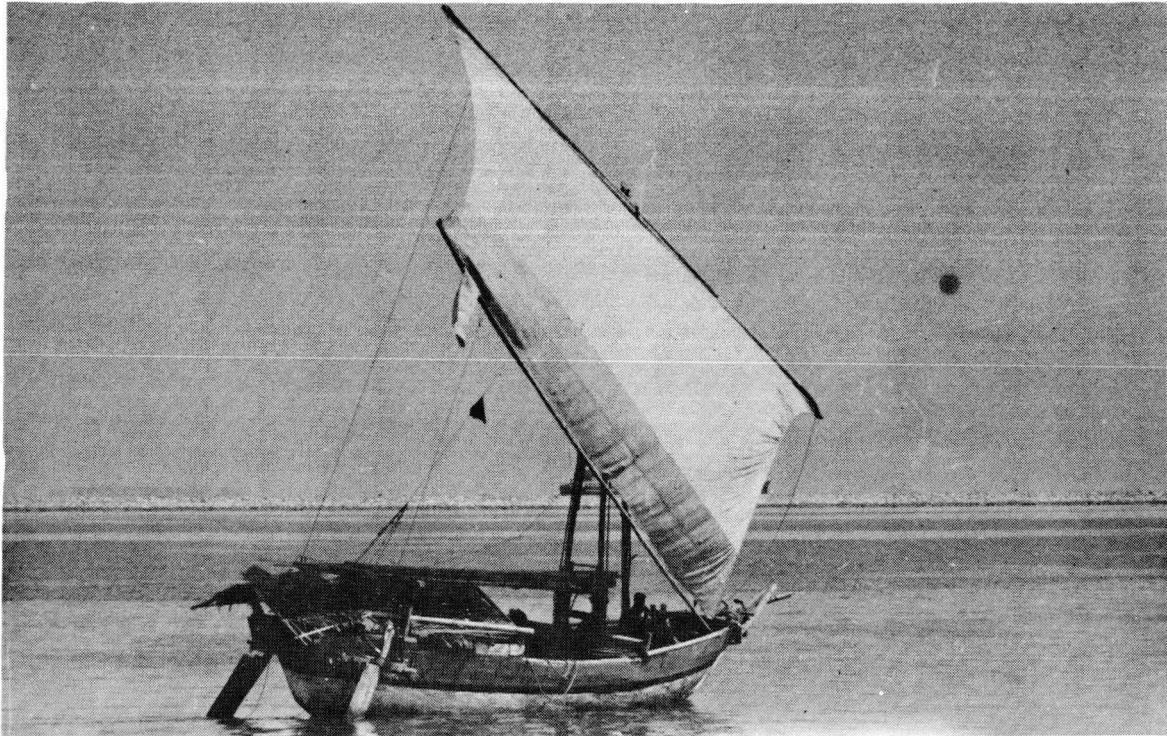
Gb. 12 Perahu "Lambo Palari"



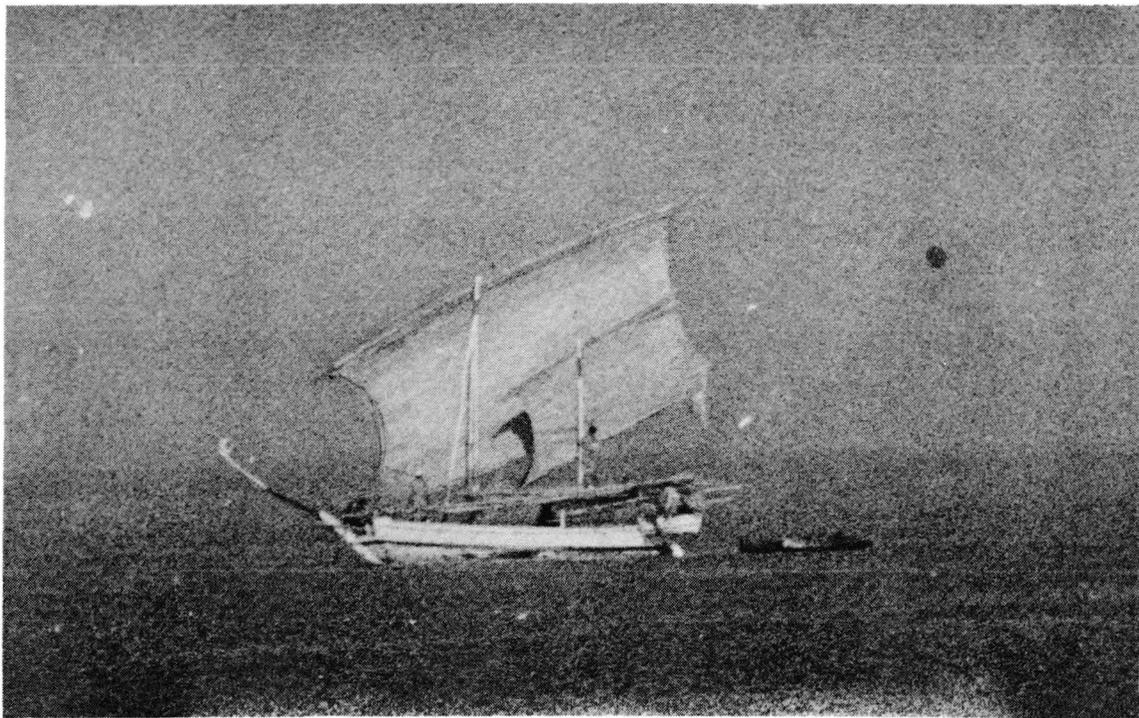
Gb. 13 Perahu "Lambo"



Gb. 14 Perahu Pataroni layar tunggal tergulung.



Gb. 15 Perahu "Patorani" layar tunggal berkembang



Gb. 16 Perahu "Patorani" layar kembar berkembang



Gb. 17 Perahu "Patorani" layar kembar tergulung.

D. Mengenal berbagai jenis perahu Mandar.

Daerah Mandar (Majene) adalah daerah yang terletak di pinggir laut, maka tidak mengherankan daerah ini dulunya, sebagaimana daerah lain di Sulawesi Selatan adalah merupakan daerah para pelaut yang ulung yang dengan perahu mereka mengarungi lautan dan samudera luas. Berikut ini keterangan singkat yang memberikan gambaran tentang beberapa jenis/macam perahu yang dikenal di daerah Mandar (Majene) khususnya ialah:

Perlu dijelaskan bentuk perahu yang paling awal/pertama dikenal oleh orang Mandar ialah SAMBATANGAN, yaitu semacam perahu yang baru dilobangi dan belum memiliki perlengkapan apa-apa dan diperkirakan pertama dikenal pada abad ke 15. Perahu pertama dikenal ini kemudian mengalami perubahan, yaitu dikenal sebagai bentuk yang disebut dengan *paku* yang digunakan dengan memiliki layar, sedangkan perubahan selanjutnya ialah: "pakkarau" yaitu perahu yang dipergunakan untuk perjalanan/pelayaran jauh.

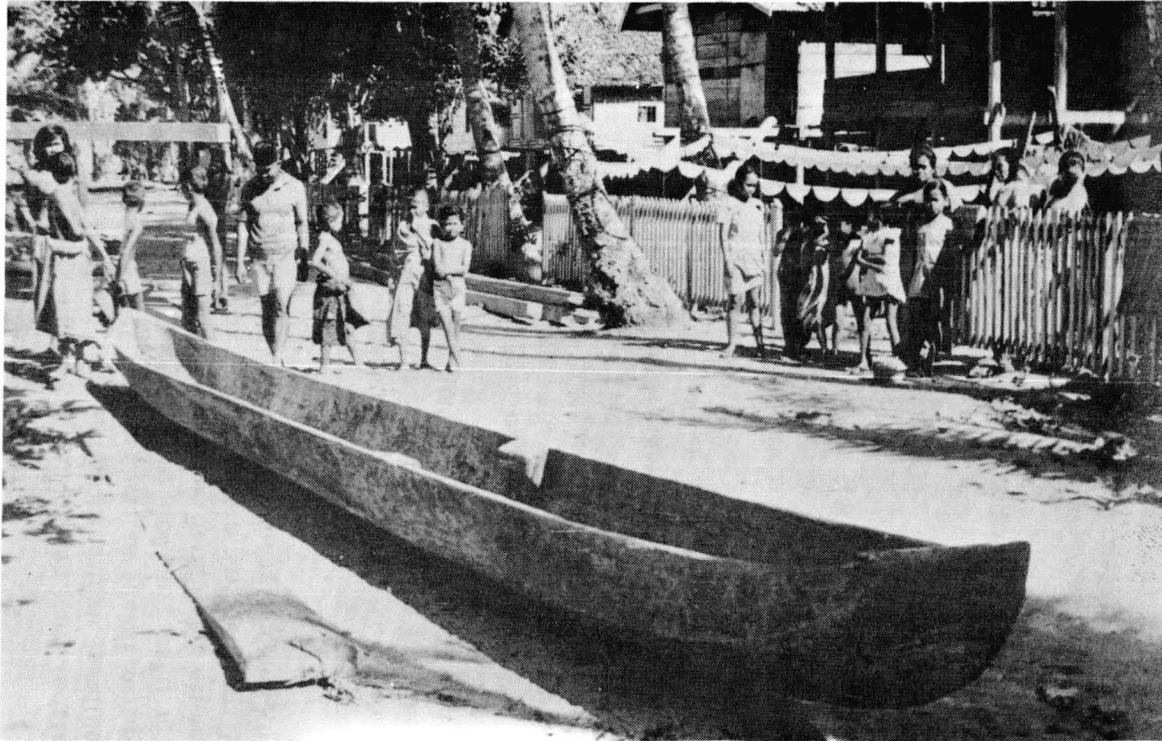
Perahu yang dikenal di Mandar (Majene) diklasifikasikan ke dalam dua bagian yaitu: Perahu "Layar" dan "Dayung"

1. Perahu yang menggunakan layar, yaitu

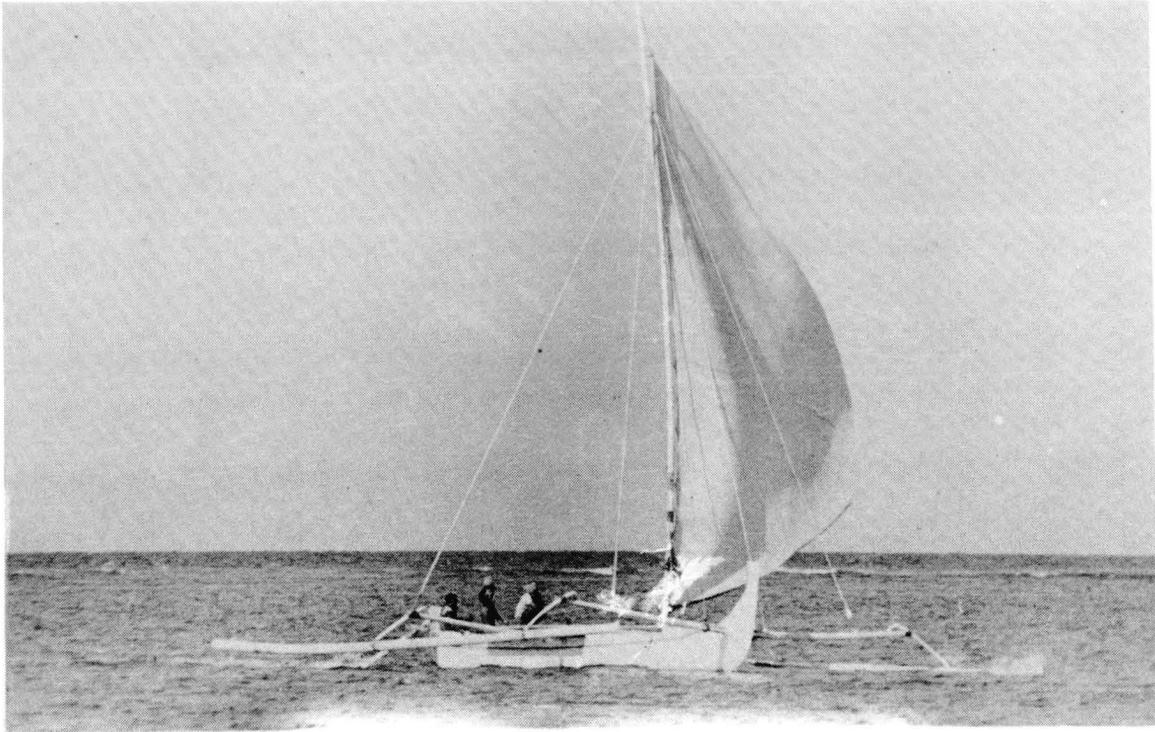
- a. Sande, yaitu jenis perahu layar yang mempunyai pengapung dipergunakan sebagai perahu pengangkut (transport) di pesisir pantai dan sebagai alat penangkap ikan, terutama ikan tongkol.

Beberapa peralatan dari perahu ini:

- layar.
Layar perahu Sande berbentuk segi tiga siku-siku.
- tiang/pallajareng.
Pallajareng terdiri dari dua potong/bahagian. Bahagian bawah terbuat dari bambu, sedang bahagian atas terbuat



Gb. 18 "Sambatangan" bakal perahu.



Gb. 19 Perahu "Sande" layar terbuka.



Gb. 20 Perahu "Sande" layar tergulung.

dari kayu yang disebut "manu'-manu'". Di ujung atas pallajareng (bahagian bambu) dipasang sebuah kerek yang diberi nama takal untuk melancarkan jalannya tali layar apabila akan dikembangkan.

- peloang.
Peloang yaitu sepotong bambu yang dipergunakan untuk merentangkan layar dipasang pada bahagian alas layar sepanjang sisi alas layar.
- panarai (mandar)
adalah tempat meletakkan peloang (bentuknya seperti gawang) yang terpancang pada sanggilang sebelah menyebelah di buritan perahu, pada waktu perahu sedang istirahat.
- barateng.
adalah sayap perahu yang dipasang di pinggir sebelah menyebelah perahu, pada ujung sebelah menyebelahnya dipasang semacam kayu yang bengkok untuk memegang alat pelampung. Kayu bengkok ini disebut bakung.
- pallatto (alat pelampung).
alat pelampung terbuat dari bambu betung (petung). Ujung bambu ini dipasangkan kayu runcing yang bentuknya sedemikian rupa sehingga mudah membelah air laut pada saat perahu sedang berlayar.
- palewa-lewa.
palewa-lewa adalah tempat duduk penumpang/tempat barang yang dipasang pada sisi sebelah menyebelah perahu atau tempat istirahat para awak perahu.
- panrung.
Panrung adalah tempat dalam perahu yang terbuat dari bambu dipasang pada lunas perahu sesuai panjang dan lebar ruang perahu.

- tali-temali.
 - a. tambere, dibuat dari rotan atau kawat besar diikat di sebelah atas pada ujung bambu pallajareng, sedang ujung tali ini diikatkan pula pada tiap-tiap barateng. Dari 2 ujung tali rotan diikatkan pada pertengahan barateng di sebelah depan, sedang 2 ujung lainnya diikatkan pada kedua ujung barateng yang di sebelah belakang.
 - b. tali panusu-layar, ialah tali yang mengikat layar menjelujur pada pallajareng dan peloang.
 - c. bubukang, tali penarik layar untuk mengembangkan layar. Tali ini melalui takal di ujung puncak bambu pallajareng.
 - d. baya-baya, tali yang diikatkan pada pertengahan peloang untuk mengatur cepat lajunya perahu.

- Bahagian-bahagian lainnya:

Ujung haluan dinamai paccong, rusuk perahu dinamai tajo, sedang yang memegang tajo yang membujur sepanjang perahu dinamai "pallepe" Penutup perahu disebut lapar, sedang lubang masuk ke dalam perahu disebut petak.

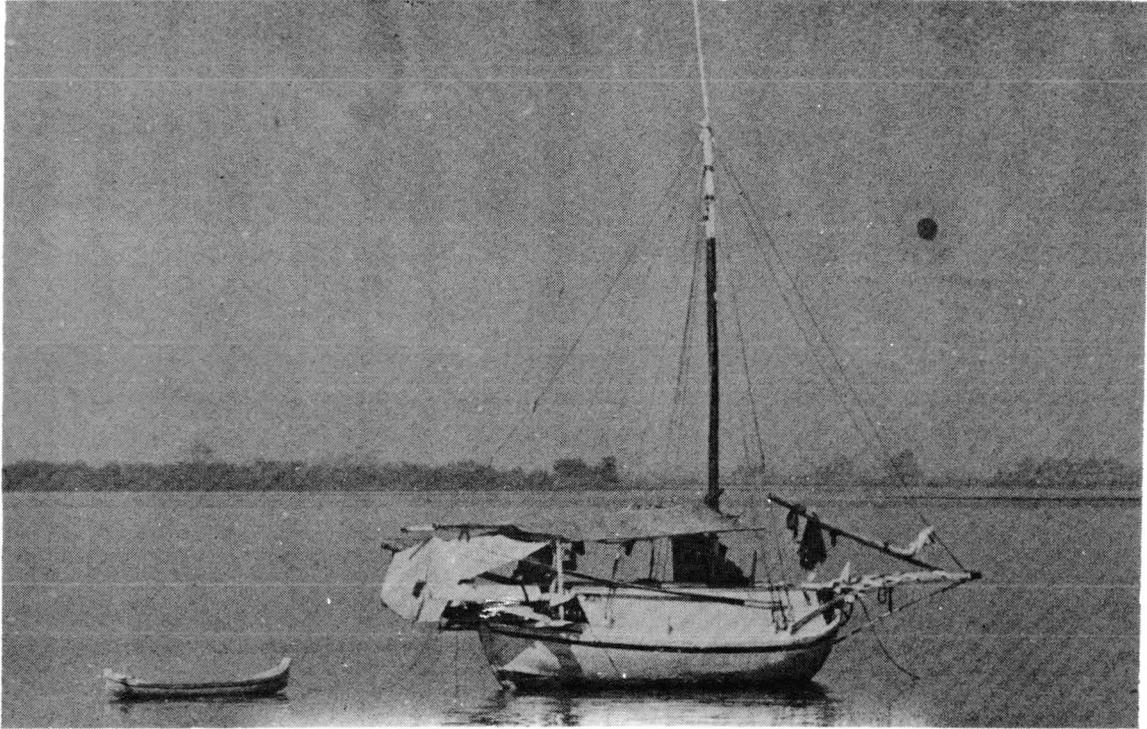
Perbedaan perahu Sande dengan perahu bersayap lainnya, ialah: Sande layar bentuk segi tiga dan berateng sebelah muka tertancap masuk melalui haluan.

b. Pakkola-kola.

Konon pertama dibikin/dikenal pada tahun 1953, fungsinya untuk menangkap ikan terbang dengan mempergunakan pukot. Sedang "sambungan" yang merupakan perahu yang pertama sekali dikenal di daerah Mandar adalah juga berfungsi untuk menangkap ikan dan juga untuk penyeberangan di sungai.

c. Ba'go.

adalah merupakan alat transport jauh antar pulau dan me-



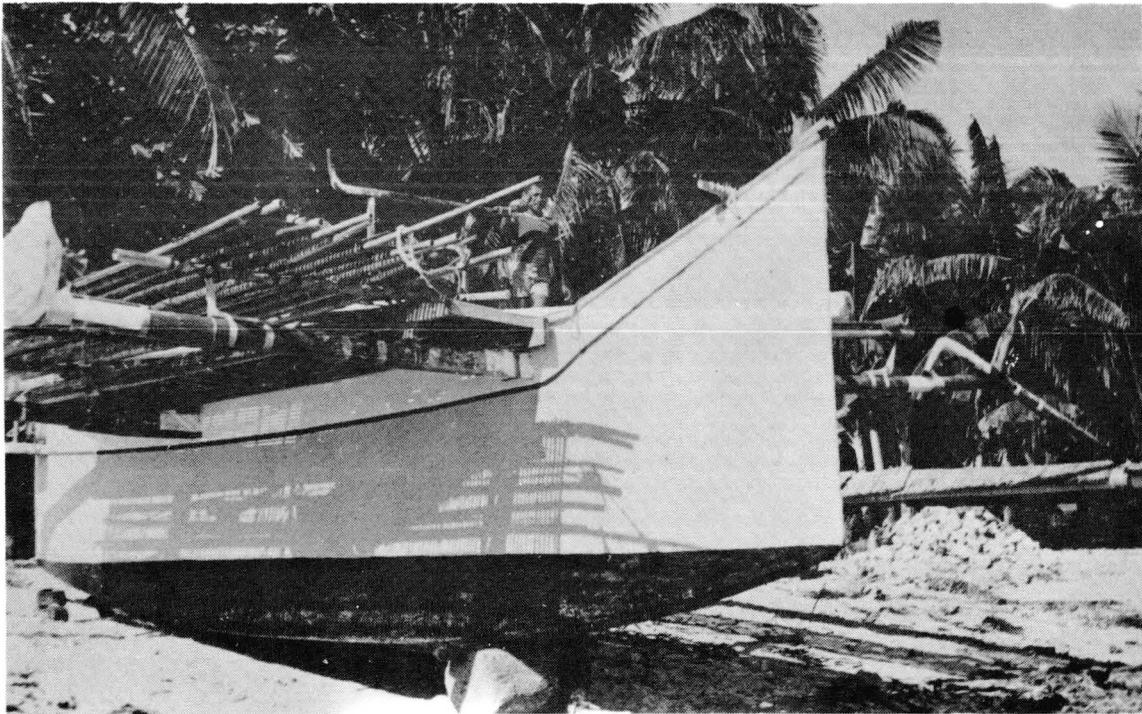
Gb. 21 Perahu "Baggo" layar tergulung



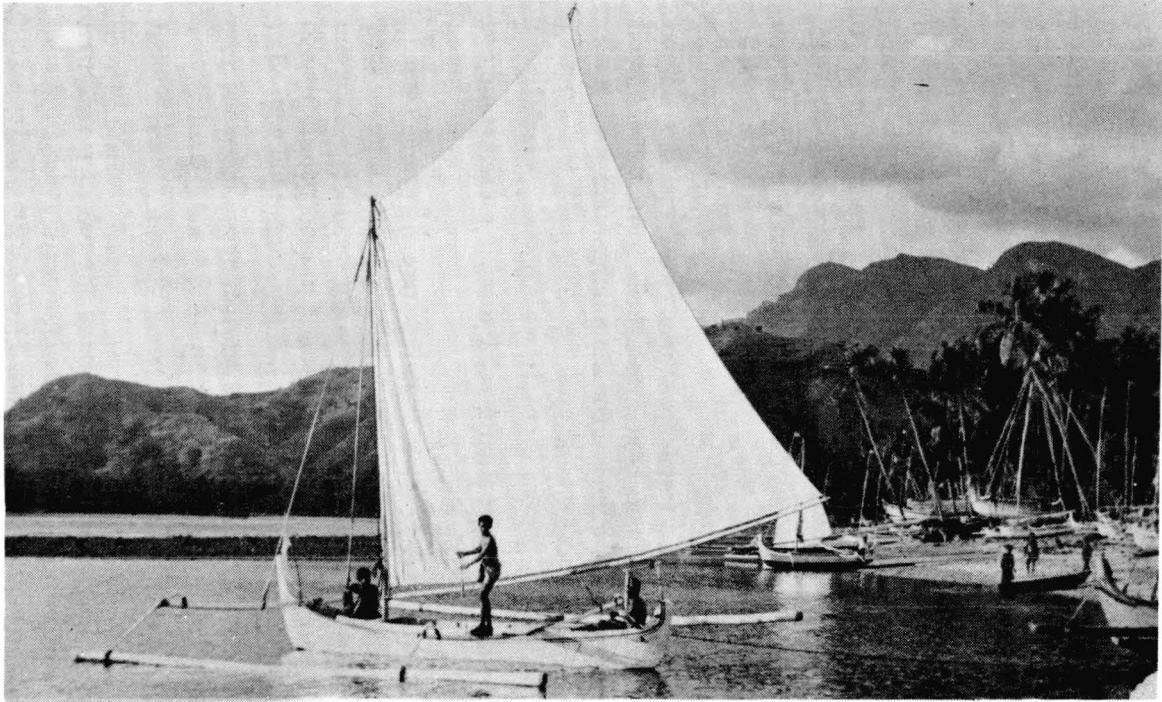
Gb. 22 Perahu "Pakur" layar berkembang



Gb. 23 Perahu "Pakur" layar tergulung.



Gb. 24 Perahu "Olammesa"



Gb. 25 Perahu "Lepa-lepa Papuka"

makai layar. Sedangkan "Pakur" adalah perahu layar yang dipergunakan untuk menangkap ikan dan sebagai alat transport ikan terbang antar daerah Sulawesi Selatan, sama dengan "Olamesa".

d. Bandeceng.

Semacam perahu yang dipergunakan untuk menangkap ikan tongkol dengan mempergunakan pukat.

e. Lapa-lepa pappuka.

adalah sebuah perahu yang dikemudikan oleh tiga orang, biasanya berfungsi untuk menangkap ikan terbang. Dua jenis perahu lainnya yang sama fungsinya dengan Ba'go di atas ialah "Lete dan Sekoci".

f. Soppe.

adalah semacam perahu yang dipergunakan khusus untuk menangkap teripang.

g. Pajala.

Pajala bagi orang Mandar adalah sebuah perahu yang dipergunakan untuk menangkap ikan layang dengan mempergunakan jala. Sama halnya dengan perahu pajala di daerah Makassar.

h. Janggolang.

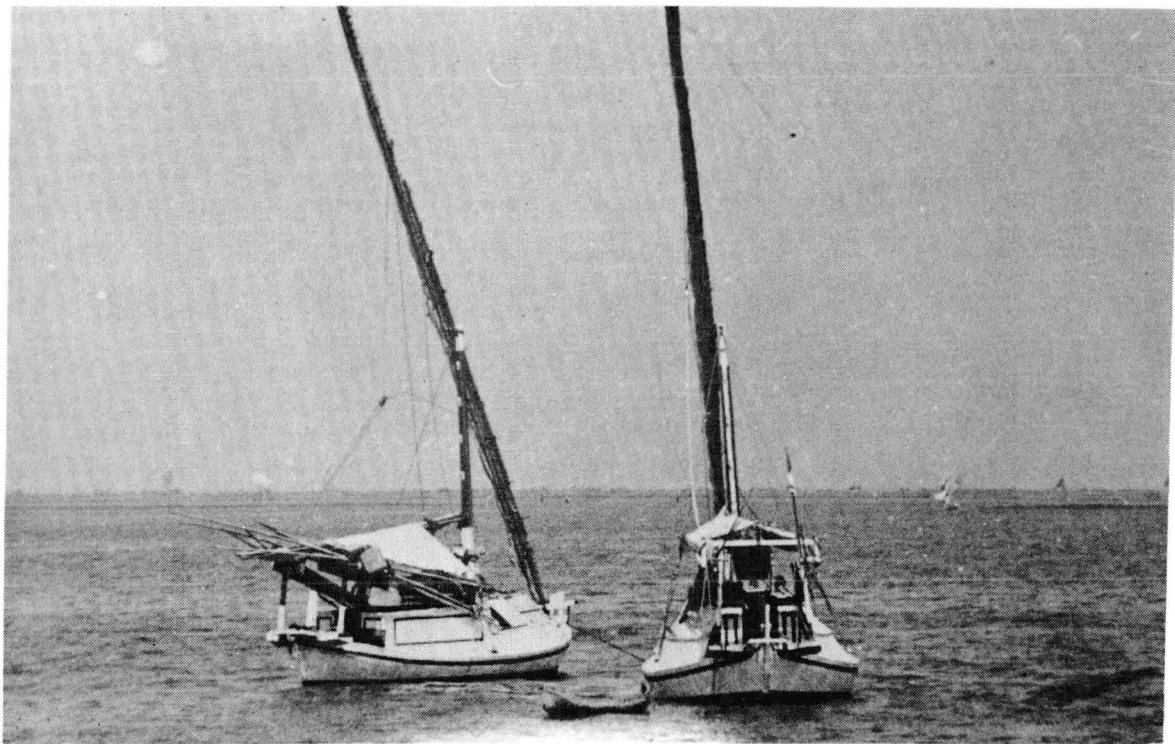
adalah perahu yang sejenis dengan ba'go di atas.

Satu perahu yang dikenal oleh orang Mandar berasal dari Takalar ialah "Palari". Di samping itu pula perahu "Lambo", ialah suatu perahu yang dikenal di daerah Bugis dan Makassar yang berfungsi sebagai alat transport antara pulau. Dan memiliki daya muat yang cukup besar.

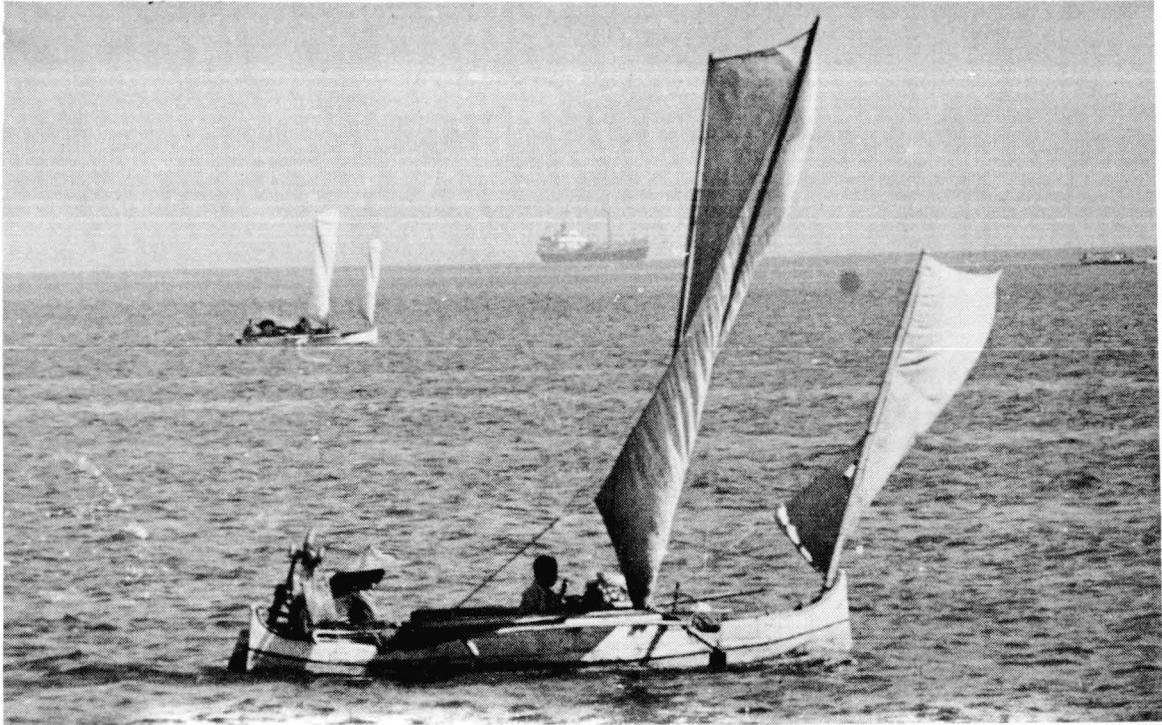
2. Jenis perahu dayung.

a. Kalebasang (olandua) yang didayung oleh dua orang, fungsinya untuk mengejar ikan tongkol.

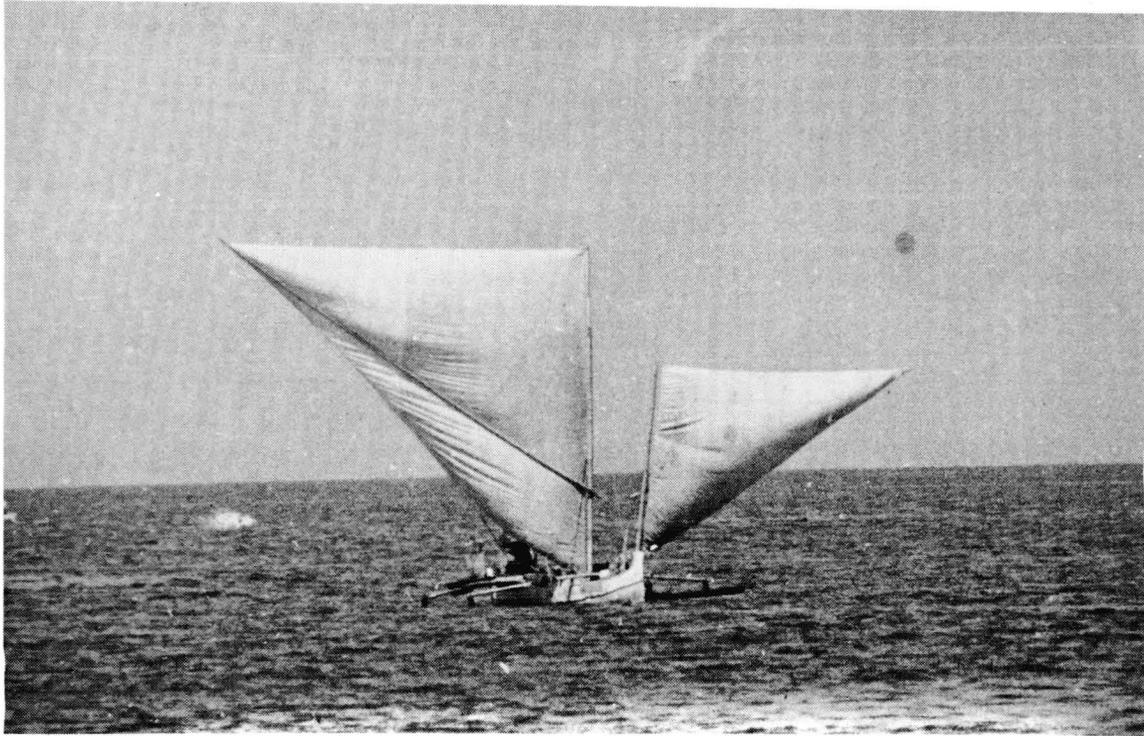
Jenis lain yang fungsinya sama ialah "Pambose" yang hanya didayung oleh satu orang saja. Bisa dibayangkan



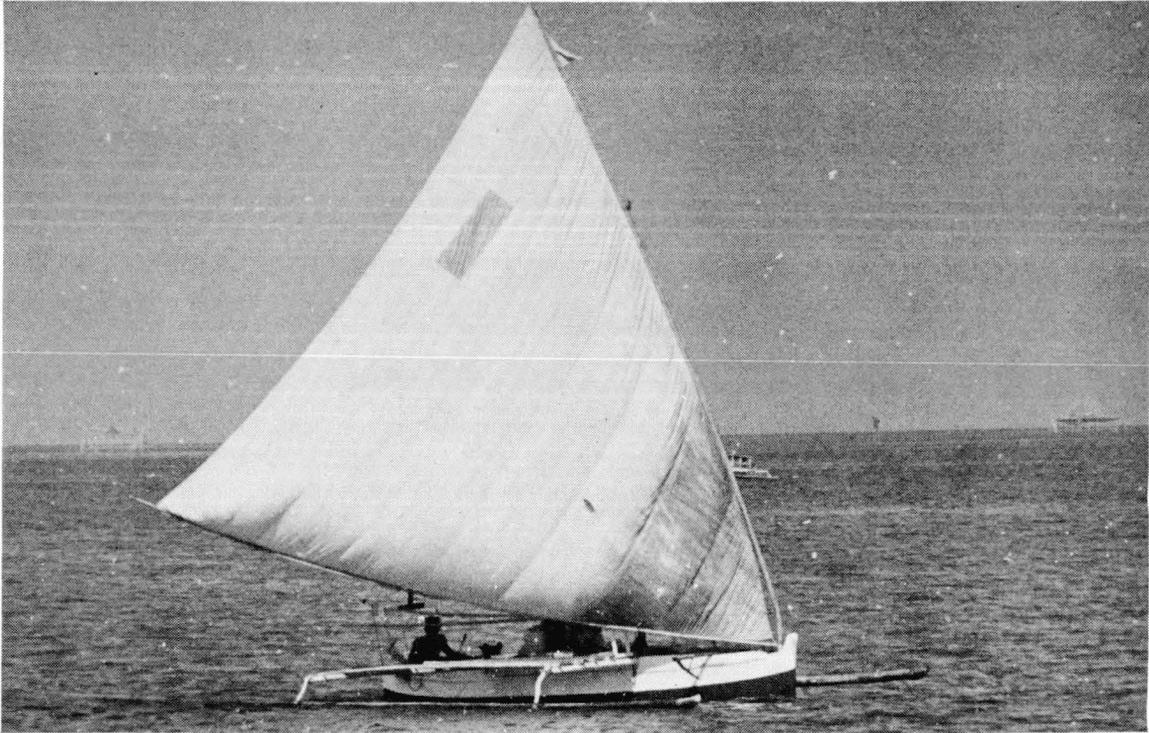
Gb. 26 Perahu "Lete"



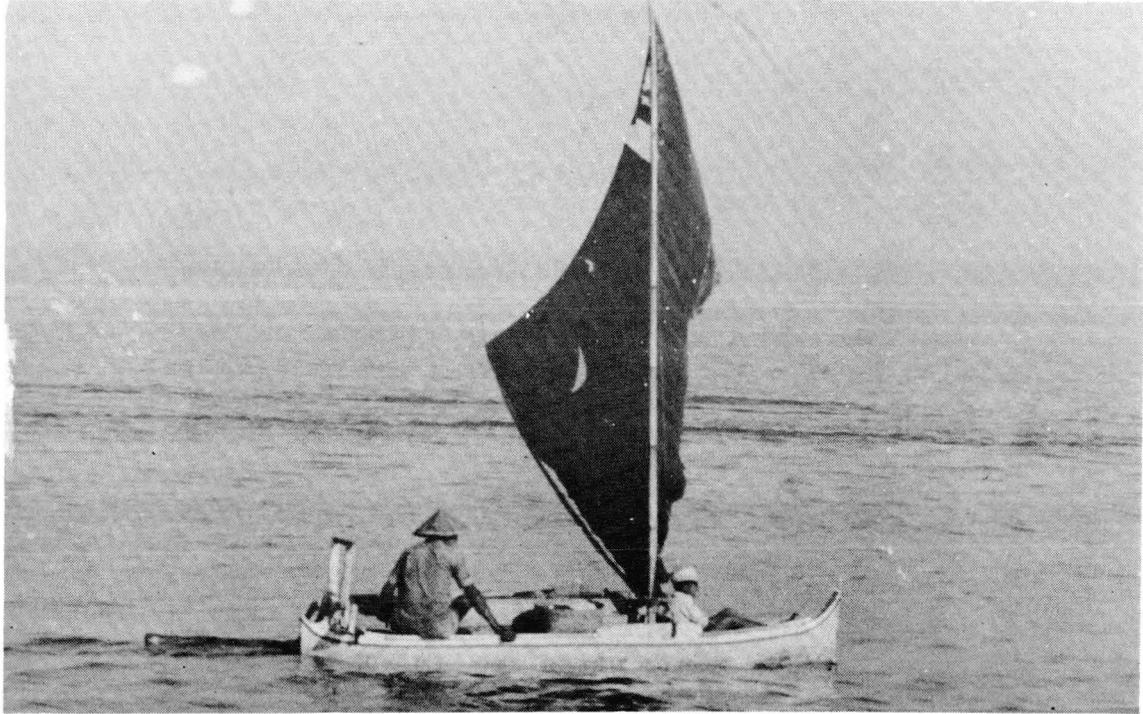
Gb. 27 Perahu "Soppe-Soppe" layar kembar dilihat dari samping.



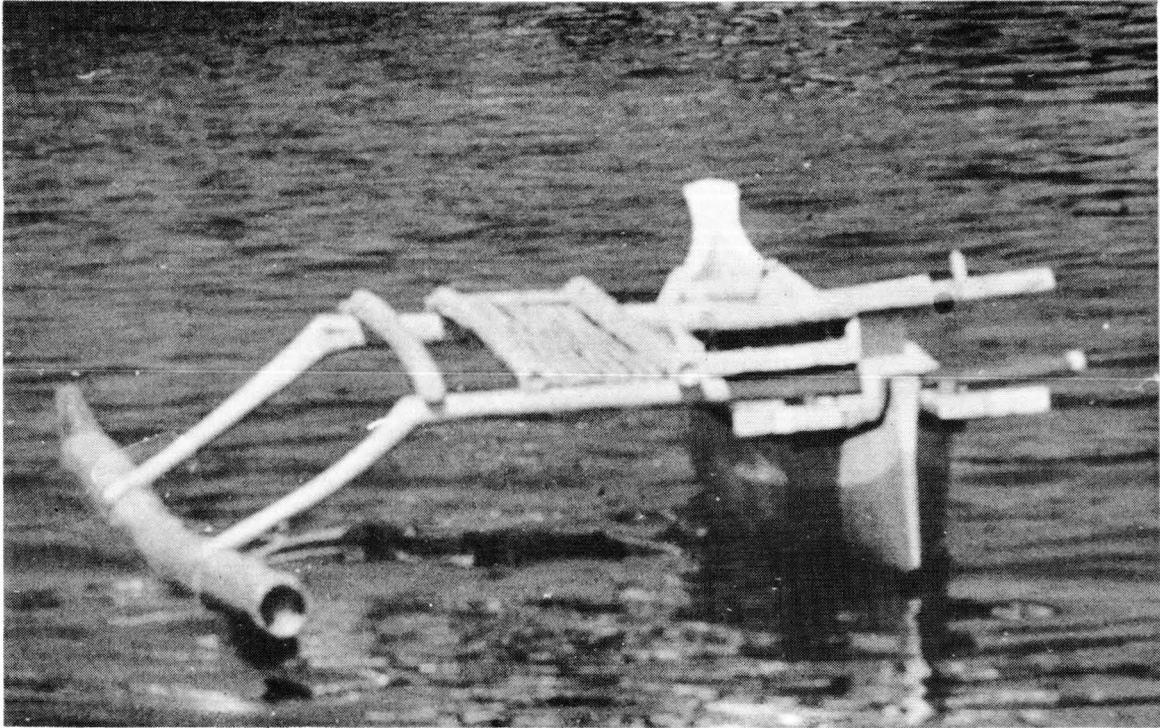
Gb. 28 Perahu "Soppe-Soppe" layar kembar dilihat dari depan.



Gb. 29 Perahu "Soppe-Soppe" layar segi tiga lancip



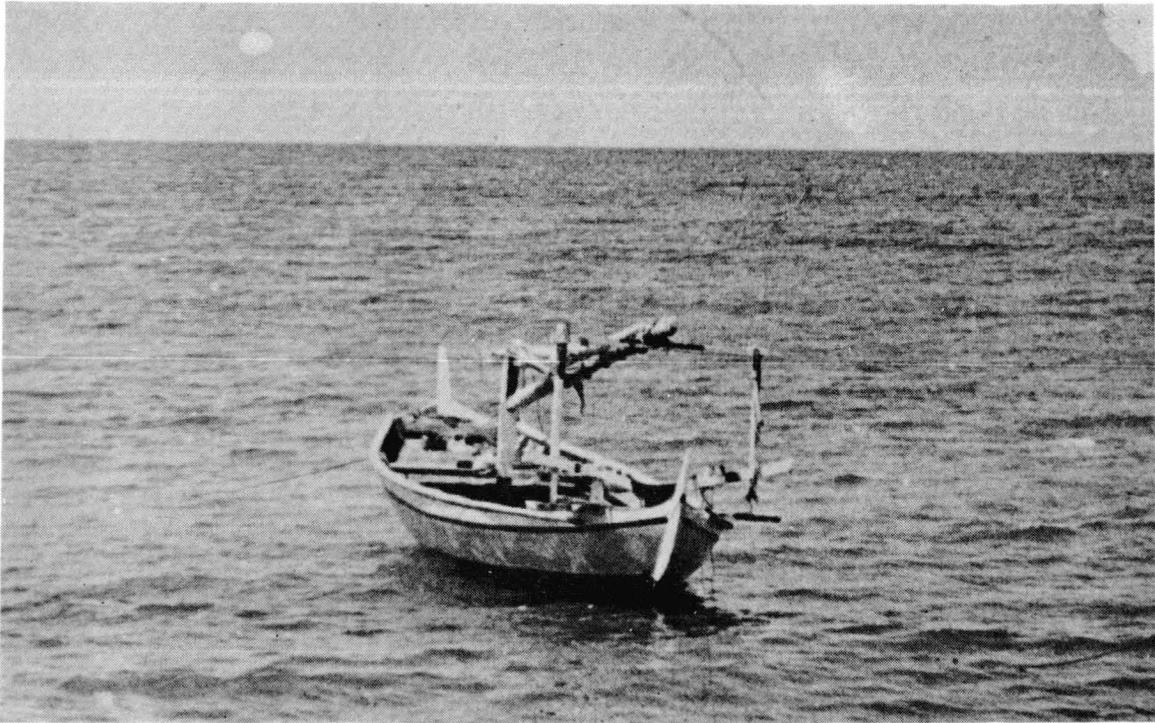
Gb. 30 Perahu "Soppe-Soppe" layar tunggal berkembang



Bg. 31 Perahu "Soppe-Soppe" tanpa layar



Gb. 32 Pembuatan lunas perahu "Pajala"



Gb. 33 Perahu "Pajala" layar lepas.

betapa cepatnya dayungan perahu ini untuk mengejar ikan tongkol itu.

- b. Pattura-turang, adalah perahu yang didayung oleh dua orang untuk memancing ikan di tengah dasar laut.
- c. Sappatonda, adalah suatu perahu untuk penyeberangan ke darat. Misalnya dari perahu atau kapal yang tidak berbuh dengan secara rapat di pelabuhan.
- d. Jallaro, yaitu semacam perahu yang bentuknya panjang, fungsinya untuk menangkap ikan di Mamuju, yang didayung oleh laki-laki dan perempuan. Jenis perahu ini, adalah bentuk perahu yang terakhir di kenal di daerah Mandar.

E. Perahu Danau.

Perahu macam ini dinamai demikian karena pada umumnya hanya dipergunakan di danau saja. Namun biasa juga dipakai di sungai-sungai besar di Sulawesi Selatan. Perahu macam ini didapati dipakai di danau Tempe dan danau Sidenreng.

a. Bentuknya:

Bentuk perahu danau menyerupai perahu/lepa-lepa yang dipakai di laut. Bentuk polos (tidak mempunyai tiang layar, tali-temali, sayap dan lain-lain). Panjangnya kadang-kadang sampai sepuluh meter, sedang lebarnya kadang-kadang sampai satu meter dan dalamnya bisa sampai setengah meter. Tidak ada perbedaan bentuk antara haluan dan buritan. Ujung perahu berbentuk sedemikian rupa sehingga pada umumnya ujung ini kelihatan seperti paruh burung enggan dengan matanya yang menghadap ke atas (terbalik).

b. Peralatannya:

Peralatan perahu danau terdiri dari :

— dayung.

Jumlah dayung perahu danau tergantung dari pada kemampuan atau kemauan penumpangnya. Kalau penumpangnya

banyak dan mampu/pandai mendayung di samping ingin cepat sampai ke tempat tujuan, biasanya mempergunakan beberapa dayung bahkan tiap orang meminjam dayung dari perahu-perahu lain.

Fungsi dayung di samping sebagai dayung biasa juga dipakai sebagai kemudi.

– Tokong.

Tokong adalah sebuah bambu panjang yang berukuran kecil dan ringan yang berfungsi sebagai dayung dan jangkar pada tempat yang dangkal atau di sungai sebagai alat untuk mendorong/melancarkan jalannya perahu di tempat yang sukar dijalankan dengan dayung. Di samping itu tokong juga berfungsi sebagai tiang layar di dalam pelayaran mengikuti arah angin.

– Layar.

Layar perahu danau bentuknya seperti sarung yang direntangkan dipasang pada dua buah tokong yang dipancangkan pada lobang di pinggir sebelah-menyebelah perahu. Tukang perahu biasa juga mempergunakan sarung sebagai layar.

– Panrung.

Panrung adalah semacam balai-balai kecil dari anyaman bambu yang diletakkan di dasar perahu. Bentuknya memanjang sesuai dengan lebar bahagian lunas perahu yang diingini. Fungsi panrung ini di samping sebagai tempat duduk yang aman dari resapan air yang masuk ke dalam perahu, juga sebagai tempat istirahat para nelayan di kala sedang lelah menangkap ikan.

Perahu danau ini juga sering dipakai dalam lomba perahu bila ada perayaan-perayaan.



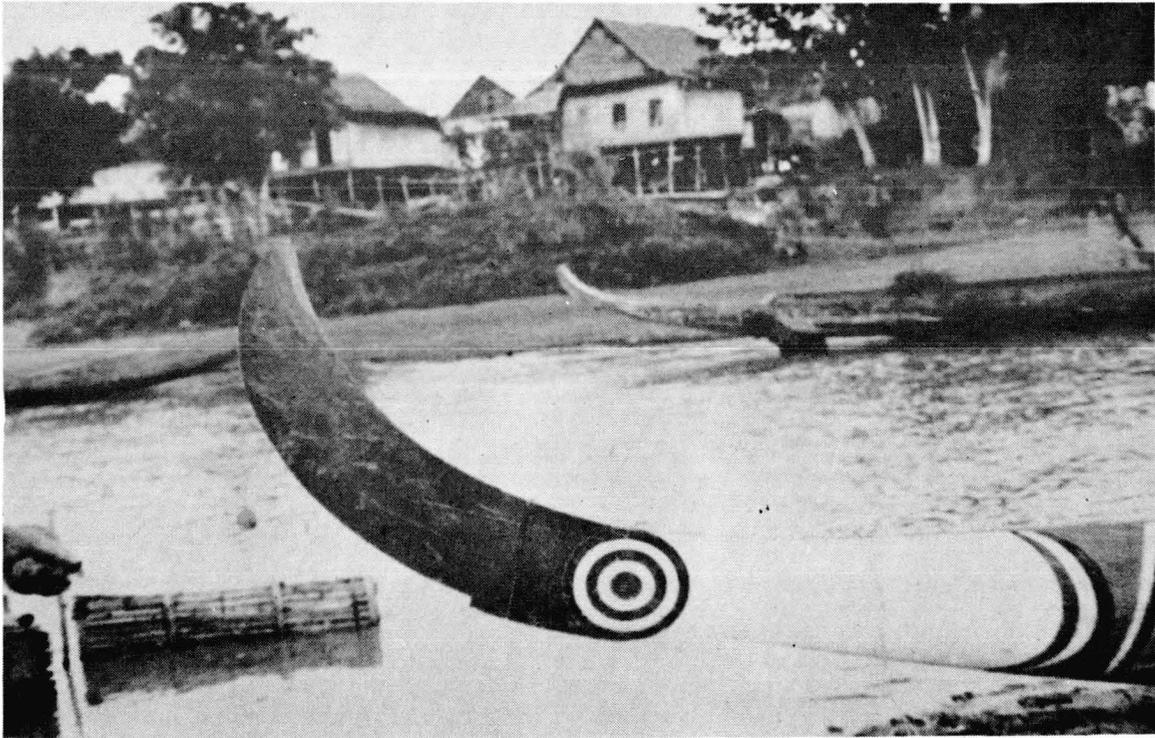
Gb. 34 Perahu "Olang-Dua"



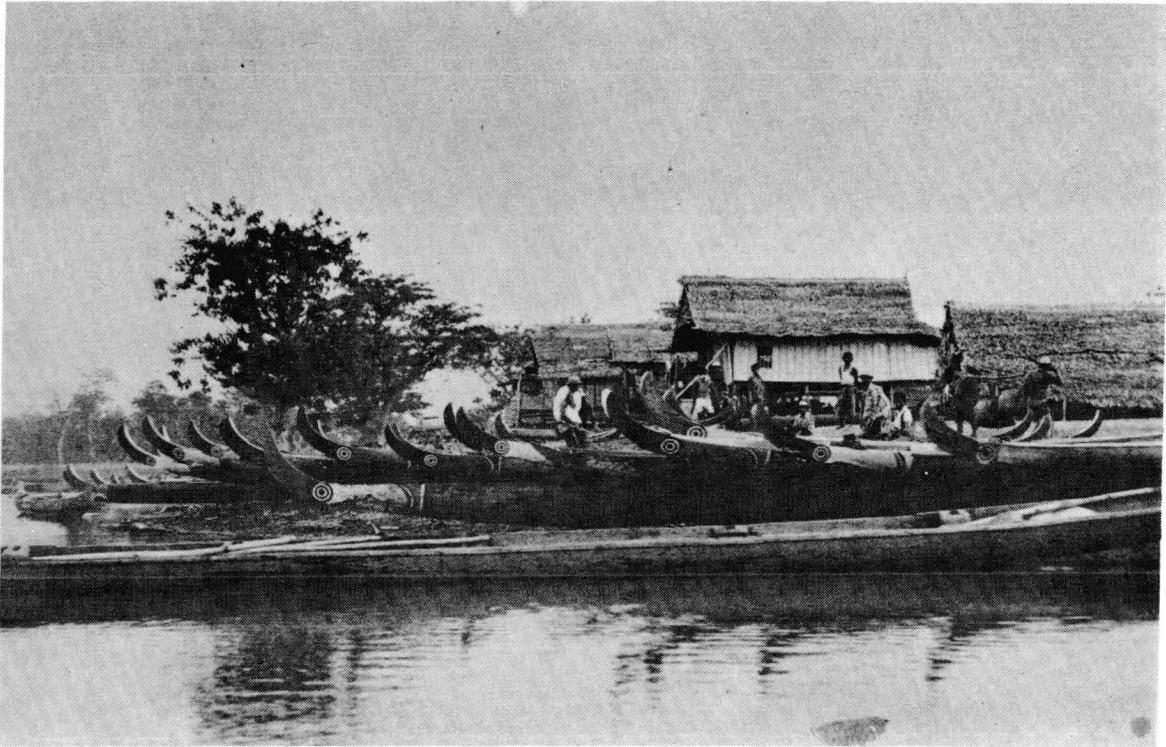
Gb. 35 Perahu "Pambosei"



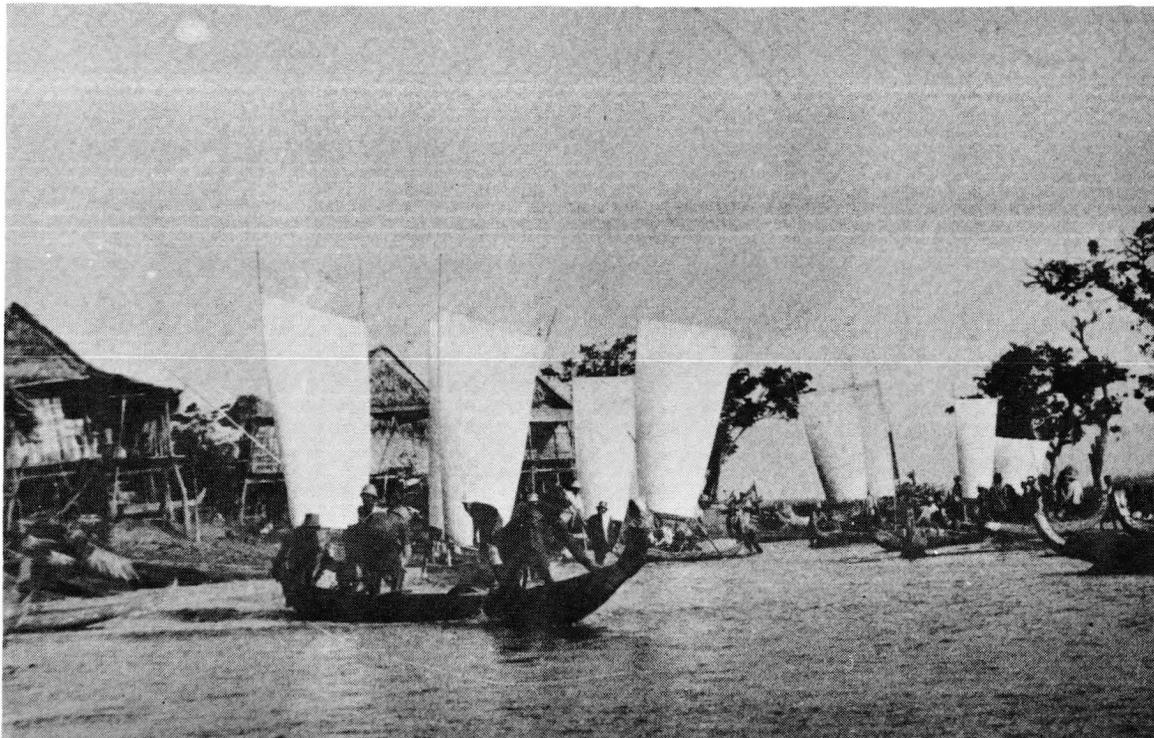
Gb. 36 Perahu "Pattura-Turang"



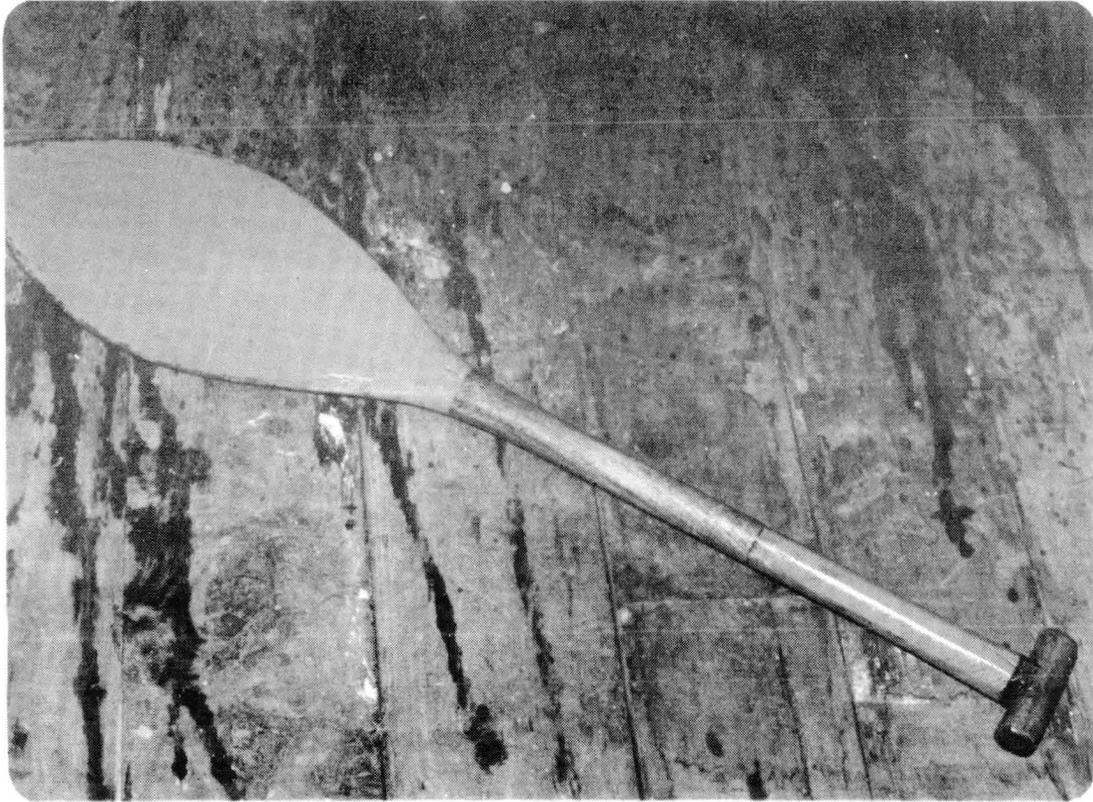
Gb. 37 Bentuk haluan/buritan perahu "Danau"



Gb. 38 Perahu-perahu "Danau" sedang berlabuh.



Gb. 39 Perahu "Danau" dengan layar.



Gb. 40 Bentuk dayung (bise) perahu "Danau".

BAB III KESIMPULAN

Dari uraian tentang jenis-jenis perahu di Sulawesi Selatan dapatlah disimpulkan bahwa perahu sebagai hasil kerajinan rakyat suku Bugis-Makassar memiliki nilai-nilai budaya yang tidak kurang pentingnya bagi kehidupan bangsa, khususnya masyarakat pelaut di Sulawesi Selatan.

Sebahagian dari perahu sebagai hasil karya suku Bugis-Makassar ini, Dunia Internasional telah mengenalnya sebagai armada niaga yang telah beratus-ratus tahun lamanya mengarungi lautan, seperti Pinisi dan Lambo.

Dari jenis-jenis perahu tersebut selain berfungsi sebagai alat transport antar pulau, juga berfungsi sebagai alat/sarana untuk memenuhi kebutuhan hidup masyarakat, khususnya masyarakat nelayan. Malah sebagian dari jenis perahu ini dahulu dijadikan oleh kerajaan-kerajaan di Sulawesi Selatan sebagai armada perang. Misalnya kerajaan Gowa sebagai kerajaan maritim yang telah kita kenal dahulu dalam menghadapi penjajah Belanda.

Walaupun di dalam perkembangan pengetahuan teknologi modern yang mendesak hasil kerajinan rakyat dewasa ini, khususnya di dalam pembuatan kapal-kapal motor, akan tetapi masyarakat Bugis-Makassar dalam hal ini masih tetap mempertahankan karyanya yang cukup halus dan dikagumi bukan saja bangsa Indonesia, tetapi juga oleh bangsa-bangsa di luar Indonesia.

Dengan tehnik pembuatan perahu-perahu yang sederhana ini, adalah merupakan suatu pertanda bahwa bangsa Indonesia pada umumnya, khususnya suku Bugis-Makassar di Sulawesi Selatan kaya akan hasil kebudayaannya dan tetap bertahan pada keasliannya.

Tidak semua masyarakat suku Bugis-Makassa mengetahui tehnik-tehnik pembuatan perahu, hanya sebahagian kecil saja dari padanya dengan tehnik-tehnik yang masih sangat tradisional, akan tetapi telah menjadi kenyataan bahwa hasil karyanya itu bukan hanya dinikmati oleh mereka sendiri, tetapi telah menjadi milik umum dan untuk kepentingan umum.-

DAFTAR KEPUSTAKAAN

- Amir Sonda, Dr. ; *Perekonomian Indonesia 1500 tahun*, Yayasan Kebudayaan Sulawesi Selatan, Makassar.
- Burger, Prof. Dr. ; *Sejarah Ekonomie dan Sòsiologie Indonesia*, Jilid I terjemahan oleh Prof. Dr. Prajudi Atmodihardjo, Pradnja Paramita, Jakarta, 1962.
- Departemen Perhubungan Laut, *Dunia Maritim tahun XIII*, Jakarta, 1963.
- Nurhayati Nainggolan, Dra. ; *Bahan Kuliah* pada Jurusan Sejarah FKIS–IKIP Makassar tahun 1965.
- Poerbatjaraka, Prof. Dr. ; *Riwayat Indonesia I*, Stensilan, FKIS–IKIP Makassar, 1970.
- Tobing, Prof. Dr. Ph.O.L.; *Hukum Pelayaran dan Perdagangan Ammanagappa*, Yayasan Penerbit Kebudayaan Sulawesi Selatan dan Tenggara, Makassar, 1961.

Perpustakaan
Jenderal

623.