
**SEJARAH PEMBUATAN KAPAL KAYU DI DESA SANTIRI KECAMATAN TIWORO
UTARA KABUPATEN MUNA BARAT (1905 – 2017)¹**
**HISTORY MAKING WOODEN BOATS IN THE VILLAGE OF NORTH DISTRICT SANTIRI
TIWORO MUNA DISTRICT WEST (1905 - 2017)¹**

Iskandar²

e-mail: iskadar217@gmail.com

Rifai Nur³

e-mail: rifainur@uho.ac.id

¹⁾Hasil Penelitian Tahun 2019, ²⁾ Alumni jurusan Pendidikan Sejarah, ³⁾Dosen FKIP UHO

Abstrak: Latar belakang pembuatan kapal di Desa Santiri adalah karena letak geografis Desa Santiri yang merupakan pulau kecil yang indah dan untuk menunjang aktivitas pemenuhan kebutuhan hidup, maka mereka membuat sarana/ transportasi untuk menjangkau dari satu pulau ke pulau lainnya, yaitu dengan membuat kapal kayu yang digunakan untuk pelayaran dan perdagangan. Dan keahlian pembuatan kapal diperoleh secara turun temurun. Proses pembuatan kapal di Desa Santiri yaitu memiliki tahapan dari awal hingga akhir. Adapun tahapan dalam pembuatan kapal yaitu tahap perencanaan, tahap pemasangan papan dan rangka, tahap pendempulan, dan tahap penyelesaian. Dalam pembuatan kapal memiliki ukuran-ukuran tertentu, sedangkan jenis kayu yang digunakan tidak sembarangan karena dalam pembuatan kapal kayu diperlukan kayu yang tahan terhadap kedap air, dan tahan terhadap tembelu atau *rutos*, seperti kayu Biti, Beropa, Tampate, Amaracoppo dan lain-lain. Faktor pendukung dan penghambat dalam pembuatan Kapal kayu di Desa Santiri yaitu faktor pendukung dalam pembuatan kapal kayu adalah adanya tekad dan keinginan yang kuat untuk meningkatkan ekonomi masyarakat, adanya orang-orang yang ahli dalam pembuatan kapal kayu, perkembangan teknologi yang bersifat modern, letak geografis Desa Santiri, adanya pengetahuan tentang dunia pelayaran dan perdagangan dan bertambahnya orang yang ahli dalam pembuatan kapal kayu. Sedangkan faktor penghambat adalah keterbatasan modal, terbatasnya jumlah kayu, adanya kerusakan pada alat yang digunakan, kondisi alam, dan lain-lain. Sedangkan. Nilai-nilai yang terkandung dalam pembuatan kapal di Desa Santiri adalah nilai ekonomi, nilai gotong royong, nilai budaya, nilai pendidikan dan nilai kemaritiman.

Kata kunci: Sejarah, pembuatan kapal kayu, teknologi, perubahan

Abstract: The background of shipbuilding in Santiri Village is due to the geographical location of Santiri Village which is a beautiful small island and to support the activities of fulfilling the needs of life, so they make facilities / transportation to reach from one island to another, namely by making wooden ships that used for shipping and trade. And ship building expertise is hereditary. The shipbuilding process in Santiri Village has stages from beginning to end. The stages in shipbuilding are the planning stage, the board and frame installation stage, the landing stage, and the completion stage. In shipbuilding has certain sizes, while the type of wood used is not arbitrary because in shipbuilding wood is needed wood that is resistant to watertight, and resistant to copper or rutos, such as Biti, Beropa, Tampate, Amaracoppo and others. Supporting and inhibiting factors in wooden shipbuilding in Santiri Village are supporting factors in wooden shipbuilding are determination and a strong desire to improve the community's economy, the presence of people who are experts in making wooden ships, technological developments that are modern, geographical location of the Village Santiri, there is knowledge about the world of shipping and commerce and the increasing number of people skilled in shipbuilding. While the inhibiting factors are limited capital, the limited amount of wood, the damage to the tools used, natural conditions, and others. While. Values contained in shipbuilding in Santiri Village are economic values, mutual cooperation values, cultural values, educational values and maritime values.

Keywords: History, wooden shipbuilding, technology, change

PENDAHULUAN

Jauh sebelum bangsa Eropa menginjakkan kakinya di bumi Indonesia, bangsa Indonesia telah mengenal pelayaran dan perdagangan. Hal ini dibuktikan dengan adanya berita-berita dari berbagai sumber, misalnya seperti berita dari Cina. Di Indonesia telah ada kerajaan-kerajaan yang bercorak maritim seperti kerajaan Sriwijaya dan Majapahit.

Perahu pada saat itu masih sangat sederhana tetapi perahu tersebut memiliki keindahan dan keunikan tersendiri. Dalam Perjalanan Steven Van der Hagen (1607) mengenai Hindia Timur, “dikemukakan kesaksian orang Belanda yang pernah mengunjungi Makassar dan Menyaksikan jenis perahu yang di buatnya, ia menyatakan bahwa perahu-perahu tradisional yang begitu besar dan demikian indah, sehingga tukang kami yang pernah ke sana membenarkan bahwa tidak ada ahli negeri kami yang bisa membuatnya. Informasi ini merupakan bukti kuat adanya keterampilan membuat perahu oleh komunitas orang Sulawesi (Abd. Rahman Hamid, 2010: 96 dalam Muhammad Gazali, 2016: 1-2)”.

Selanjutnya berita tentang penggunaan kapal kayu pada zaman dahulu juga telah dikenal oleh orang-orang Cina yaitu “pelayaran yang dilakukan oleh Laksamana Cheng Ho atau Zheng He pada tahun 1405 dengan membawa 63 kapal kayu dengan 27.807 awak kapal kayu (Ivan Taniputera, 2008:483)”.

Selanjutnya diungkapkan oleh Ali Hadara, dkk (2015: 51) bahwa “dalam pembuatan perahu orang Wakatobi mengikuti tradisi yang memiliki makna simbolik tertentu”. Pembuatan kapal kayu tersebut membutuhkan bahan-bahan yang sangat banyak dan beragam. Misalnya penggunaan kayu berupa papan, gading-gading, dan lain-lain. Papan yang digunakan untuk pembuatan kapal kayu tersebut di datang dari daerah setempat maupun dari daerah lain. Karena perkembangan kebutuhan manusia yang semakin kompleks maka bahan-bahan dari tempat setempat menjadi terbatas. “Namun tidak semua jenis kayu yang dapat digunakan bagi pembuatan kapal kayu, sebab tidak setiap jenis kayu memiliki daya tahan terhadap air dan beban yang berbeda-beda (Ahmad dan Nofrizal 2010 dalam Jasmoro dan Muchtar Ahmad, 2009:107)”.

Proses pembuatan kapal kayu tersebut memiliki tahap dari awal hingga akhir. Adapun tahapan-tahapan pembuatan kapal kayu yaitu “tahap perencanaan, tahap penyusunan rangka dan dinding, tahap pendempulan dan tahap penyelesaian perlengkapan (Ali Hadara, dkk, 2015: 46)”. Selanjutnya diungkapkan oleh Gianova Andika Putri, dkk (2016: 13) “tahapan dalam pembuatan kapal kayu yaitu pembuatan lunas, pembuatan haluan dan buritan, pembuatan papan sisi dan gading, penyusunan kerangka, pemakalan dan proses fiber, pengecatan, dan pemasangan mesin dan alat tangkap”.

“Kapal kayu tradisional merupakan kapal kayu yang dibangun dan didesain berdasarkan tradisi, pengetahuan serta pengalaman si pembuatnya (Aji 2000 dalam Roby Ardiwidjaja, 2016: 69) Seiring dengan perkembangan teknologi maritim, modernisasi mulai menggeser dan meminggirkan cara-cara tradisional yang mereka miliki. Modernisasi secara perlahan telah merubah unsur-unsur yang terkandung dalam kebudayaan mereka sehingga terjadi pergeseran nilai-nilai kapal kayu tradisional masa lalu ke kapal kayu modern saat ini (Johny Malisan, 2013: 40). Keahlian membuat kapal kayu di Desa Santiri diwarisi dari turun-temurun, yang merupakan warisan budaya masyarakat Desa Santiri. Orang yang pertama kali membuat kapal kayu di Desa Santiri adalah Nahkoda Manting yang diperkirakan pada tahun 1905. Pembuatan kapal kayu (lambo) dimaksudkan untuk tujuan pelayaran dan perdagangan.

Penggunaan mesin untuk pertama kalinya di Desa Santiri adalah dilakukan oleh Puah Lattang yang diperkirakan pada tahun 1982. Jenis mesin yang digunakan adalah mesin disel dengan kekuatan 5 HP, yang dibeli di Kendari dengan harga Rp 850.000 (Puah Lattang, wawancara 19 Januari 2019). Penggunaan mesin tersebut adalah awal dari berkurangnya penggunaan layar dan berpindah dari kapal kayu (lambo) yang menggunakan layar berubah dengan kapal kayu yang dinamakan KLM atau Kapal kayu Layar Motor.

Masalah pokok pada penelitian ini yaitu: apa latar belakang pembuatan kapal kayu di Desa Santiri, Kecamatan Tiworo Utara, Kabupaten Muna Barat, bagaimana proses pembuatan kapal kayu di Desa Santiri, Kecamatan Tiworo Utara Kabupaten Muna Barat, apa faktor pendukung dan hambatan dalam pembuatan kapal kayu di Desa Santiri, Kecamatan Tiworo Utara, Kabupaten Muna Barat, apa nilai-nilai yang terkandung dalam pembuatan kapal kayu di Desa Santiri, Kecamatan Tiworo Utara, Kabupaten Muna Barat.

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan di Desa Santiri, Kecamatan Tiworo Utara, Kabupaten Muna Barat, dengan menggunakan jenis penelitian sejarah dan pendekatan strukturis, metode yang digunakan dalam penelitian adalah metode sejarah yang mengacu pada Helius Sjamsuddin (2016) yang terdiri dari beberapa tahap yaitu: heuristik (pencarian sumber) terbagi atas empat hal yaitu: penelitian kepustakaan, pengamatan, studi dokumen, wawancara), verifikasi data (kritik data) terbagi dua hal yaitu: kritik ekstern dan kritik intern historiografi (penulisan sejarah) terbagi atas tiga tahap yaitu: penafsiran (interpretasi), penjelasan (explanasi), penyajian (ekspose)

PEMBAHASAN HASIL PENELITIAN

Latar Belakang Pembuatan Kapal Kayu di Desa Santiri

Kepandaian membuat kapal kayu masyarakat Desa Santiri merupakan kepandaian yang diwarisi secara turun temurun yang merupakan warisan budaya masyarakat desa Santiri. Kepandaian ini telah lama ada dalam diri masyarakat Desa Santiri. Kepandaian membuat kapal kayu masih dilakukan oleh masyarakat Desa Santiri sampai sekarang ini.

Kapan dan siapa yang pertama kali membuat kapal kayu di Pulau Balu, tidak diketahui dengan pasti. Tetapi ada beberapa informasi yang menyebutkan tentang orang yang pertama membuat kapal kayu di Pulau Balu. Pendapat pertama adalah menurut *Puah* Lattang (wawancara 19 Januari 2019) bahwa orang yang pertama kali membuat kapal kayu (lambo) adalah Lolo Toto' yang diperkirakan pada tahun 1945. Hal ini didasarkan atas umur *Puah* Lattang. Ia berpendapat bahwa ketika umurnya (*Puah* Lattang) sekitar 40 tahun, Lolo Toto' ini sudah membuat kapal kayu yang dinamakan lambo. Sedangkan umur dari *Puah* Lattang sekarang ini adalah 114 tahun. Tetapi asal dari Lolo Toto' ini tidak diketahui oleh *Puah* Lattang. Ia juga menuturkan bahwa Nahkoda Manting juga memiliki kapal kayu (lambo) yang bernama "Bintang Sedang dan Bintang Terang", tetapi lebih dulu Lolo Toto'. Dan ia juga menuturkan bahwa *Puah* Pangkol merupakan orang tua dari Nahkoda Manting. Pendapat yang kedua adalah orang yang pertama membuat kapal kayu di desa Santiri atau Pulau Balu adalah Nahkoda Manting, yang diperkirakan pada tahun 1950-an. Pendapat ketiga adalah menurut Cilla (wawancara 25 Februari 2019) bahwa orang yang pertama membuat kapal kayu adalah Nahkoda Manting (dikenal dengan Ana'koda Manting), tetapi tahun pembuatannya tidak diketahui. Menurutnya pembuatan kapal kayu yang dulu dikenal nama lambo masih bertepatan dengan keberadaan Belanda yang masih berkuasa di Indonesia. Ia mengkritik terhadap apa yang diungkapkan oleh *Puah* Lattang yang mengatakan bahwa yang pertama membuat kapal kayu adalah Lolo Toto' dan terhadap umurnya yang mengatakan sudah 114 tahun. Ia lebih jauh menjelaskan bahwa ketika masih mengaji mereka bersama-sama, perbedaan umur mereka berkisar hanya berkisar 2 atau 3 tahun. Umur *Mbo* Cilla sekarang 77 tahun, sedangkan Nahkoda Manting sudah sangat lama dalam membuat kapal kayu (lambo). Menurutnya Nahkoda Manting meninggal pada tahun 1973 dan umurnya sekitar 110 tahun. Nama kapal kayunya (lambo) yang terkenal adalah "Bintang Sedang" yang bermuatan sekitar 40 ton. Dan sedangkan Lolo Toto' adalah tukang kecil yang hanya menjadi pembantu tukang. Terkait dengan apa yang dituturkan oleh *Puah* Lattang yang mengatakan bahwa *Puah* Pangkol adalah orang tua dari Nahkoda Manting, tetapi ia mengkritik bahwa *Puah* Pangkol merupakan adik dari Nahkoda Manting.

Pendapat keempat Bahar M (wawancara 25 Februari 2019) bahwa orang yang pertama membuat kapal kayu (lambo) adalah Nahkoda Manting, tetapi tahunnya tidak diketahui. Menurutnya kapal kayunya yang terkenal adalah “Bintang Sedang”. Pemberian nama kapal kayu (lambo) “Bintang Sedang” diberikan oleh seorang kepala distrik Belanda yang masih berada di Pulau Balu pada saat itu. Kata “sedang” berarti “sedang besarnya, sedang indahnya dan sedang semuanya”.

Pendapat kelima adalah M. Tahir (wawancara, 17 Maret 2019) bahwa orang yang pertama membuat kapal kayu (lambo) adalah Nahkoda Manting, yang diperkirakan pada tahun 1905. Nama kapal kayu (lambo) nya adalah “Bintang Sedang”. Ia lebih lanjut menjelaskan bahwa tidak ada kapal kayu yang lebih tua dari kapal kayu tersebut pada saat itu di kawasan pesisir Tiworo (pulau Tiga, pulau Bero, pulau Indo). Untuk pemberian tahun tersebut didasarkan atas tahun kelahirannya 1923. Sedangkan sebelum tahun 1923 Nahkoda Manting sudah lama membuat kapal kayu (lambo).

Dari uraian di atas dapat dinyatakan bahwa orang yang pertama membuat kapal kayu adalah Nahkoda Manting pada tahun 1905. Hal ini didasarkan: *pertama* pembuatan kapal kayu (lambo) terjadi pada saat Belanda masih berada di Indonesia atau sebelum Jepang masuk ke Indonesia dan tidak mungkin pada tahun 1945 atau 1950 karena hal tersebut telah masuk masa kemerdekaan Indonesia. *Kedua* bahwa Meninggalnya Nahkoda Manting diperkirakan pada tahun 1973, yang umurnya diperkirakan 110 tahun. Hal ini juga sejalan dengan kelahiran Mbo M. Tahir yaitu pada tahun 1923, tetapi pembuatan kapal kayu tersebut telah lama ada. Dan jika dihitung dari tahun wafatnya Nahkoda Manting pada tahun 1973 dan umurnya sekitar 110 tahun maka yang menjadi tahun kelahirannya adalah tahun 1863. Maka antara tahun 1863 dengan tahun 1905 hanya berkisar 40 tahun.

Pembuatan kapal kayu pada saat itu masih sangat sederhana. Kapal kayu pada saat itu dinamakan lambo. Dalam pembuatan lambo memerlukan waktu yang sangat lama yaitu 1 hingga 5 tahun (Cilla, wawancara 25 Februari 2019). Kayu-kayu yang digunakan untuk pembuatan kapal kayu (lambo) didatangkan dari Desa Santiri sendiri, tetapi ada juga yang berasal dari tempat lain atau tempat sekitar Desa Santiri seperti Lakabu dan Bone-Bone. Jenis kayu yang digunakan untuk membuat kapal kayu seperti kayu Biti, Bakau, dan Beropa.

Penggunaan cat kapal kayu (lambo) adalah dilakukan dengan kapur yang bercampur dengan minyak kelapa atau dinamakan *pallepa*. *Pallepa* adalah cat yang terbuat dari minyak kelapa dan kapur yang dicampur kemudian di catkan setengah atau sebatas air ke badan kapal kayu (lambo). Kapur untuk bahan *palepe* kapal kayu (lambo) dibuat sendiri dengan cara membakar batu karang (H.M. Said Nurung, wawancara 20 Februari 2019).

Mesin pada saat itu belum dikenal, yang hanya dikenal untuk menjalankan kapal kayu adalah layar. Penggunaan layar pun masih sangat sederhana. Layar yang digunakan dibuat dari daun agel (*lama' pappas*). Untuk membuat satu lembar layu diperlukan waktu 3 bulan. Banyaknya daun agel yang diperlukan yaitu sebanyak 10 ikat, dan dalam satu ikat tersebut berisi 10 batang daun agel muda. Daun agel tersebut terlebih dahulu dibuat menjadi *pappas* (dibuat menjadi tali pengikat *lapa-lapa*), kemudian *pappas* tersebut dijemur. Setelah *pappas* tersebut kering maka *pappas* tersebut ditunen layaknya seperti menenun kain. Bentuknya masih bersegi empat, kemudian diiris hingga membentuk layar.

Tali yang digunakan untuk layar dan jangkar dibuat dari sabut kelapa yang pental menjadi tali. Sabut kelapa tersebut ditanam dalam pasir yang sedikit berair selama 3 sampai 6 bulan. Kemudian sabut kelapa tersebut dipukul-pukul sampai yang hanya tersisa berupa tali-tali saja. Kemudian tali-tali sabut kelapa tersebut di satukan dan sambung-sambungkan hingga menjadi tali. Ukurannya pun bervariasi tergantung pada keinginan pada pemilik kapal kayu. Tali yang terbuat dari sabut kelapa tersebut digunakan hingga bertahun-tahun.

Pedoman dalam pelayaran pada masyarakat Desa Santiri adalah dengan cara menggunakan pengetahuan tradisional atau istilahnya “*pangatonang madiri*”. Tetapi juga diperlukan pedoman lain seperti pengetahuan tentang perbintangan, pengetahuan tentang arah mata angin, pengetahuan tentang

penempatan gunung-gunung. Di samping itu juga diperlukan alat lainnya seperti penggunaan peta dan kompas.

Pengetahuan dalam berlayar terbagi atas dua yaitu: Pertama, pengetahuan berlayar dengan cara *patuturu'* atau berlayar dengan posisi membelakangi arah mata angin. Biasanya berlayar dalam posisi seperti ini suatu kapal kayu memiliki laju yang lebih cepat. Sedangkan yang ke dua adalah berlayar dengan cara *tatadaang* atau berlayar dengan posisi gergaji. *Tatadaang* atau berlayar dengan posisi gergaji adalah suatu posisi berlayar menghadap arah mata angin. Posisi seperti ini biasanya laju kapal kayu akan berkurang karena harus berbelok-belok atau menggergaji.

Perubahan model kapal kayu di Desa Santiri mengalami perubahan bentuk sebanyak tiga kali. Pertama mulai 1907 - 1987, perubahan kedua 1987-2000, dan perubahan ketiga tahun 2000 – sekarang (2017). Model kapal kayu (lambo) yang pertama dinamakan lambo. Model pertama dinamakan kapal kayu (lambo) memiliki ciri-ciri kamar berbentuk atap rumah, posisi kamar antara depan dengan belakang, memiliki tiang layar satu dan berlayar dua. Perubahan kedua 1982 - 2000 yaitu perubahan posisi tempat kamar yaitu berada di belakang, di bawah kamar ada ruang luas yang tembus ke belakang. Sedangkan perubahan ketiga tahun 2000 - 2019 yaitu posisi kamar di belakang, ruang luas di bawah kamar ditutup kecuali ada dua lubang kecil sebelah kiri dan kanan yang ukurannya kira-kira masuk dua batang tiang, dan sudah dinamakan KLM atau Kapal kayu Layar Motor dengan kekuatan utama mesin, sedan gkan layar hanya kekuatan pendukung (Busra, wawancara 16 Februari 2019).

Penggunaan mesin untuk pertama kalinya di Desa Santiri adalah dilakukan oleh *Puah* Lattang. Jenis mesin yang digunakan adalah mesin disel dengan kekuatan 5 HP, yang dibeli di Kendari dengan harga Rp 850.000 (Puah Lattang, wawancara 19 Januari 2019). Kemudian setelah itu diikuti oleh masyarakat Desa Santiri yang lainnya. Penggunaan mesin tersebut adalah ditandai awal dari berkurangnya penggunaan layar dan berpindah dari kapal kayu (lambo) yang menggunakan layar berubah dengan kapal kayu yang dinamakan KLM atau Kapal kayu Layar Motor.

Proses Pembuatan Kapal Kayu di Desa Santiri

1. Jenis dan Ukuran Kayu yang digunakan Dalam Pembuatan Kapal Kayu di Desa Santiri

Jenis-jenis kayu yang digunakan dalam pembuatan kapal kayu sangat beragam jenisnya. Jenis-jenis kayu yang digunakan seperti kayu Besi, Beropa, Bakau, Biti, Amaraoppo, Tampate dan lain-lain. Jenis-jenis kayu tersebut dipilih karena memiliki daya tahan kedap air dan tahan terhadap tembelu atau *rutos*. Untuk kayu Besi dan Biti bisa digunakan 10 tahun bahkan lebih. Umumnya digunakan untuk papan dalam pembuatan kapal kayu. Biasanya juga kayu besi digunakan untuk lunas kapal kayu. Sedangkan untuk kayu Beropa digunakan untuk gading-gading kapal kayu. Kayu Tampate digunakan untuk papan juga dalam pembuatan kapal kayu. Dan untuk kayu Bakau dan Amaracoppo digunakan untuk *lepe* atau kayu panjang dalam pembuatan kapal kayu di Desa Santiri.

Ukuran-ukuran kayu dalam pembuatan kapal kayu di Desa Santiri sangat bervariasi. Dalam pembuatan kapal kayu memiliki ukuran-ukuran tertentu. Salah satu contoh untuk kapal kayu ukuran 13 *lili* atau 13 papan di bawah les pertama yang bermuatan 30 GT atau sekitar 54 Ton, memakai kayu hampir 30 kubik. Adapun ukuran-ukuran kayu yang digunakan (Udin T., wawancara Maret 2019) adalah sebagai berikut:

- a. Ukuran lunas kapal kayu yaitu 20 cm x 20 cm x 14 m, kelarnya panjang kapal kayu sekitar 26 m (panjang atau condong ke depan 3 m, 5 m panjang papan induk *panta'*, 2 m tambahan panjang dari les pertama ke les kedua dan 2 m berikutnya tambahan panjang kamar), lebar badan kapal kayu yaitu 5 m, sedangkan tinggi atau dalamnya badan kapal kayu yaitu 2,5 m;
- b. Ukuran linggi depan yaitu 20 cm x 20 cm x (1 x 6) m = 1 batang;
- c. Ukuran tiang bos yaitu 20 cm x cm 20 x 3 m = 2 batang (1 batang dibaringkan, 1 batang berdiri);
- d. Ukuran papan induk atau *iyah papang panta'* yaitu 8 cm x 20 cm x 5 m = 1 lembar;

- e. Ukuran papan badan kapal kayu atau *hulk* yaitu $5 \text{ cm} \times 25 \text{ cm} \times 5 \text{ m} = 134$ lembar atau 8,3 kubik (dari papan 1 sampai papan 4 disambung sebanyak 3 kali, papan ke-5 sampai papan ke-7 disambung sebanyak 4 kali, papan ke-8 sampai ke-10 disambung sebanyak 5 kali sambungan, dan papan ke-11 sampai ke-13 disambung sebanyak 6 kali);
- f. Ukuran *kilu* dan *solor* atau gading-gading yaitu $12 \text{ cm} \times 12 \text{ cm} \times 2 \text{ m}$ (ukuran sudah kelar) = 600 batang atau 30 kodi. Jarak antara *kilu* dengan *solor* yaitu 25 cm;
- g. Ukuran les badan kapal kayu atau les *hulk* yaitu $10 \text{ cm} \times 20 \text{ cm} \times 6,5 \text{ m} = 8$ batang (sebanyak 4 kali menyambung);
- h. Ukuran *lepe* badan kapal kayu atau kayu panjang yaitu $5 \text{ cm} \times 15 \text{ cm} \times 7 \text{ m} = 80$ batang (40 batang sebelah kiri, dan 40 batang sebelah kanan) atau 4,2 kubik;
- i. Ukuran papan kamar kapal kayu yaitu $3 \text{ cm} \times 25 \text{ cm} \times 5 \text{ m} = 2,8$ kubik, banyak dinding kamar kapal tersusun 9 lembar. Banyak jumlah papan yang digunakan yaitu 74 lembar. Dengan panjang kamar kapal kayu 9 m;
- j. Ukuran tiang kamar kapal kayu yaitu $6 \text{ cm} \times 12 \text{ cm} \times 5 \text{ m} = 2,5$ kubik;
- k. Ukuran balok-balok lantai kamar kapal kayu atau *kalang-kalang katabah* yaitu $12 \text{ cm} \times 12 \text{ cm} \times 5 \text{ m} = 3,6$ kubik. Jarak antara satu balok-balok dengan balok-balok lainnya yaitu 40 cm;
- l. Ukuran kayu pasak yaitu panjang 30 cm dengan diameter 20 – 30 cm = 100 potong;
- m. Ukuran tiang raja yaitu panjang 8 meter dengan diameter 20 cm;
- n. Ukuran *lepe* kamar yaitu $4 \text{ cm} \times 12 \text{ cm} \times 10 \text{ m} = 4$ batang;
- o. Ukuran *lepe* anjungan yaitu $4 \text{ cm} \times 12 \text{ cm} \times 10 \text{ m} = 4$ Batang;
- p. Ukuran balok anjungan yaitu $12 \text{ cm} \times 12 \text{ cm} \times 5 \text{ m} = 1$ Batang, dan;
- q. Ukuran penutup belakang badan kapal kayu atau *tudoh panta'* yaitu bervariasi ukurannya.

2. Alat- Alat yang Digunakan Dalam Pembuatan Kapal Kayu di Desa Santiri

- a. Kampak, pada zaman dahulu memiliki peranan yang sangat penting dalam pembuatan kapal kayu yaitu digunakan untuk membuat papan, balok-balok dan lain-lain.
- b. Gergaji besar, setelah beberapa lama menggunakan kampak, maka gergaji mengambil fungsi utama dalam pembuatan papan untuk pembuatan kapal kayu (*lambo*). Alat ini digunakan dua orang dalam memakainya. Dan ukurannya jauh lebih besar dari pada gergaji yang digunakan sehari-hari atau gergaji yang sekarang.
- c. *Paha' lulong* atau bor tradisional yang digunakan untuk melubang papan sebagai tempat lubang untuk pasak. Alat digunakan dengan cara dipukul dan diputar. Alat sekarang sudah mengalami tiga kali bentuk perubahan.
- d. Ketam tradisional digunakan untuk menghaluskan papan, balok, dan lain-lain. Alat ini sekarang sudah berubah model yang modern yaitu ketam listrik.
- e. *Jangka'* adalah alat sederhana yang berbentuk model jepit kepiting yang sedang terbuka. Alat ini terbuat dari kayu dan paku yang diikat atau terbuat dari besi. Dan berfungsi sebagai untuk merapatkan papan, gading-gading (*kilu*, dan *solor*). Ukuran alat ini sangat kecil yaitu sekitar 4 cm saja, dan lain-lain.

3. Proses Pembuatan Kapal Kayu di Desa Santiri

a. Tahap Perencanaan

Dalam tahapan ini pembuat kapal kayu mengumpulkan bahan, memilih tukang yang mempunyai keahlian dalam pembuatan perahu, mencari lokasi yang cocok pada umumnya adalah dekat dengan bibir pantai tujuannya adalah agar tidak sukar menurunkan kapal kelaut, membuat *bantilah* atau rumah-rumah kapal kayu agar tidak terlalu panas ketika terkena sinar matahari. Rumah-rumah tersebut beratapkan daun kelapa tanpa dibuat menjadi atap rumah pada umumnya, dan; Mencari hari yang baik untuk memulai pembuatan kapal kayu. Biasanya pembuatan kapal kayu di Desa Santiri dilakukan pada hari Kamis, jam 7. Kepercayaan ini didasarkan pada hari baik dan hari buruk atau panduan kotika (Udin T, wawancara Maret 2019).

b. Tahap Penyusunan Rangka dan Dinding

Dalam tahapan ini dilakukan peletakan batangan (lunas) atau penyambungan lunas dengan linggi kapal kayu. Setelah peletakan batangan, maka diadakan ritual dengan tujuan agar pembuatan kapal kayu berjalan dengan baik dan tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan. Adapun syarat-syarat dalam ritual tersebut yaitu kain putih yang berukuran 1 m x 1 m, emas, timah, jarum, parutan kelapa dan gula aren seadanya, untuk ditempatkan pada pertemuan antara lunas dengan linggi lalu dilakukan pengancingan atau di baut. Setelah itu disiramkan semangkuk air putih. Hal ini menjadi tradisi lokal masyarakat Desa Santiri dalam pembuatan kapal kayu. Memasang tiang bos. Tiang bos ini terdiri atas dua bagian, satu tiang bos untuk dibaringkan dan satu tiang bos berdiri, yang ukuran sekitar 1 meter; memasang papan induk (sambungan lunas); menyusun papan (badan kapal kayu); memasang *kilu* dan *solor* (tulang-tulang perahu); memasang *lepe* atau kayu panjang, berfungsi sebagai penguat badan kapal kayu yang di bautkan dengan papan atau dinding kapal kayu; memasang *babalo* (les kapal kayu). Memasang dinding kamar dilakukan tersusun hingga 9 lembar; memasang *kalang-kalang kamar* yaitu pemasangan balok-balok untuk lantai kamar. Tujuannya adalah untuk menahan badan kapal agar tidak mudah *tasikke* atau tidak mudah melebar; memasang *katabah* atau lantai, dan; dan memasang *anjoh* atau anjungan (Udin T., wawancara Maret 2019).

c. Tahap Pendempulan

Dalam tahapan ini membuat rapatan papan yang satu dengan yang lainnya terlebih dahulu direnggangkan sedikit atau *dipakal* agar *lullu'* atau baru masuk ke dalamnya dengan baik; lalu measang *lullu'* atau baru. *Lullu'* atau baru dilakukan dengan cara memasukkan ke dalam sela-sela papan dengan cara dipukul-pukul atau *disinsah*; mengamplas, mendempul atau melem, mengecet perahu

d. Tahap penyelesaian Perlengkapan

Pemasangan *pandasi masina* atau pondasi mesin, pemasangan mesin, biasanya mesin yang digunakan 1 sampai 3 buah. Sedangkan mesin yang digunakan adalah merek mesin disel yaitu seperti *Jiang Dong, Yanmar, Ratna, Tianli, Kubota* dan lain-lain sedangkan variasi jenis kekuatannya yaitu berkisar antara 24, 26, 28, 30, dan 33 HP, pemasangan *tikala'* atau tiang raja, pemasangan *ngka'* *tabirah* dan tali labran, pemasangan jangkar, pemasangan tali jangkar, pemasangan layar (layar tersebut digunakan pada saat-saat tertentu, misalnya mesin rusak), pemasangan daun kemudi, 9) pemasangan *stir*. *Stir* adalah kemudi yang letaknya di dalam kamar, pemasangan lampu jalan, pembuatan tempat jamban, 12) Pemasangan dapur dan lain-lain (Busra, wawancara 23 Maret 2019).

Faktor Pendukung dan Hambatan Pembuatan Kapal Kayu di Desa Santiri

1. Faktor Pendukung dalam Pembuatan Kapal Kayu di Desa Santiri

Letak Desa Santiri yang merupakan kawasan pesisir Selat Tiworo yang sering dilalui jalur pelayaran dan perdagangan. Sangat mungkin masyarakat Desa Santiri Seperti yang diungkapkan oleh Bhurhanuddin, dkk dalam Ali Hadara, (2015: 71) bahwa sejak dikenalnya perdagangan rempah-rempah pada abad ke-16 atau sebelum VOC, terdapat tiga jalur (tradisional) utama yang menghubungkan antara kawasan Timur dan Barat Nusantara yang secara rutin dilalui oleh para pelayar. *Pertama*, rutenya dimulai dari Makassar menyusuri pantai Selatan Pulau Sulawesi melalui Selat Selayar, kemudian haluan diarahkan ke bagian Timut Laut memasuki perairan antara Pulau Kabaena dengan daratan jazirah Tenggara Sulawesi, dan seterusnya memasuki kawasan Laut Tiworo. Masih dalam posisi yang sama (Timur Laut), rute pelayaran diteruskan ke pantai Utara Pulau Buton melalui selat Wawonii. Dari sini pelayaran menyusuri pantai Timur Sulawesi menuju Bungku (Tobungku), lalu haluan dikembalikan ke posisi arah Timur Laut menuju Banggai, selanjutnya memasuki Halmahera (Ternate).

Di samping itu adanya keahlian masyarakat Desa Santiri dalam pembuatan kapal kayu (lambo), sehingga tidak heran bila mereka mengenal pelayaran dan perdagangan jarak jauh. Pendukung

dalam membuat kapal kayu adalah masyarakat Desa Santiri sendiri, seperti Nahkoda Manting yang membuat kapal kayu (lambo). Keahlian membuat kapal kayu (lambo) diakui oleh masyarakat Desa Santiri. Dan juga dia tergolong mampu dalam hal dana, meskipun alat-alat yang digunakan masih sangat sederhana. Hal ini didorong oleh keinginan yang kuat dalam mensejahterakan hidup yang dipergunakan dalam pelayaran dan perdagangan. Sebagaimana yang dituturkan oleh Busra (wawancara, 9 Maret 2019) bahwa pendukung utama dalam pembuatan kapal kayu adalah keinginan dan tekad yang kuat. Di samping digunakan untuk sendiri ada juga yang diperjualbelikan untuk membantu dalam pembuatan kapal kayu di desa Santiri..

Faktor pendukung lain dalam pembuatan kapal kayu adalah bertambahnya orang-orang yang menekuni pembuatan kapal kayu dan tentu hal ini menjadikan kapal kayu yang dihasilkan oleh masyarakat Desa Santiri semakin bertambah jumlahnya. Menurut informasi Busra (wawancara, 19 Maret 2019) bahwa sekitar 15 orang yang menekuni pembuatan kapal kayu di Desa Santiri sedangkan pada zaman dahulu hanya beberapa orang saja).

2. Faktor Penghambat dalam Pembuatan Kapal kayu di Desa Santiri

Umumnya hambatan dalam pembuatan kapal kayu di Desa Santiri adalah modal. Karena dalam pembuatan kapal kayu memerlukan modal puluhan juta rupiah. Mulai dari alat-alat yang digunakan sampai kepada bahan-bahan kapal kayu yang dipakai. Menurut H.M Said Nurung (wawancara 20 Februari 2019) bahwa kendala utama dalam pembuatan kapal kayu adalah masalah dana, karena dalam pembuatan kapal kayu memerlukan dana yang sangat banyak. Hal ini juga sejalan dengan apa yang dituturkan oleh Cilla (wawancara 25 Februari 2019) bahwa orang yang membuat kapal kayu adalah orang yang tergolong yang mampu, baik ekonomi maupun keahlian dalam membuat kapal kayu. Hal ini dia tuturkan karena melihat kondisi masyarakat yang mata pencahariannya hanya nelayan kecil pada zaman dulu. Selain itu alat-alat yang digunakan masih sangat sederhana dan jarang orang yang memilikinya. Karena pada saat itu kehidupan masyarakat Desa Santiri hanya mengandalkan ekonomi kecil, seperti hasil tangkapan laut yang seadanya, karena alat tangkap yang seadanya pula.

Ketersediaan kayu dalam pembuatan kapal kayu di Desa Santiri sudah berkurang. Hal ini disebabkan karena banyak jumlah penduduk. Penggunaan kayu untuk pembuatan kapal kayu harus didatangi dari luar Desa Santiri seperti Lasama, Lakanaha, Kolono dan daerah Buton.

Nilai- Nilai Yang Terkandung Pada Pembuatan Kapal Kayu di Desa Santiri

1. Nilai Ekonomi

Pada dasar pembuatan kapal kayu di Desa Santiri tidak lain tidak bukan adalah untuk menunjang ekonomi masyarakat. Mengapa tidak? Karena tujuan utama dari pembuatan kapal kayu di Desa Santiri adalah dipergunakan untuk perdagangan kayu, selain tujuan untuk diperjualbelikan. Dalam pembuatan kayu juga sebenarnya sangat menjanjikan ekonomi yang didapatkan, karena jika memiliki satu buah kapal kayu adalah suatu modal yang besar dalam hal pelayaran dan perdagangan. Dalam hal ini membuka lapangan kerja bagi masyarakat Desa Santiri. Pemilik kapal kayu bisa meningkatkan ekonominya, sedangkan orang lain yang bekerja sama dengannya akan mendapatkan keuntungan juga, meskipun keuntungan yang didapatkan tidak seperti orang yang miliki kapal kayu. Misalnya antara pemilik kapal dengan pemilik yang melakukan perdagangan antar masyarakat Desa Santiri. Tetapi tidak hanya itu pengaruh ekonomi yang ditimbulkan dalam pembuatan kapal kayu di Desa Santiri sangat luas. Ekonomi yang ditimbulkan tersebut adalah adanya perdagangan antara masyarakat Desa Santiri dengan masyarakat Desa Santiri lainnya maupun masyarakat Desa Santriri dengan masyarakat luas, dalam hal ini masyarakat di luar masyarakat Desa Santiri. Seperti perdagangan kayu yang dilakukan oleh masyarakat Desa Santiri dengan masyarakat Bugis-Petang.

Tidak hanya dipergunakan untuk pelayaran dan perdagangan tetapi juga digunakan untuk diperjualbelikan. Hasil ekonomi yang didapatkan dari penjualan kapal kayu oleh masyarakat Desa Santiri sangat menguntungkan. Diperkirakan modal yang digunakan dalam pembuatan kapal kayu

adalah umpama 100 juta, tetapi ketika dijual hasilnya sangat memuaskan yaitu 175 juta rupiah. Tentu hal ini dapat menunjang ekonomi masyarakat Desa Santiri. Dalam sudut pandang ekonomi orang yang membuat kapal kayu atau orang yang melakukan pelayaran dan perdagangan kayu dengan orang yang melakukan perdagangan selain kapal kayu, hampir rata-rata orang yang membuat atau orang pelayaran dan perdagangan kayu hidupnya meningkat. Nah di sini kita melihat bahwa pembuatan kapal kayu di Desa Santiri memberikan peluang atau kesempatan dalam meningkatkan ekonomi masyarakat.

2. Nilai Gotong Royong

Pembuatan kapal kayu di Desa Santiri hanya dilakukan oleh seorang kepala tukang dengan satu atau dua orang pembantu dari awal hingga akhir. Tetapi mereka yang membuat kapal kayu tidak selamanya mereka bisa lakukan. Pembuatan kapal kayu di Desa Santiri juga mengenal sistem gotong royong seperti pada saat peletakan lunas dan penurunan kapal kayu ke laut. Peletakan lunas kapal kayu di Desa Santiri dilakukan dengan cara gotong royong. Hal ini dapat dilihat bahwa mereka yang membuat kapal kayu tidak bisa untuk mengerjakannya jika hanya mereka yang melakukan. Karena ukuran lunas yang digunakan pada pembuatan kapal kayu sangat besar yaitu 20 cm x 20 cm x 14 m. Tentu hal ini memerlukan orang banyak antara 5 sampai 6 orang. Di sini dilihat bahwa budaya gotong royong dalam pembuatan kapal kayu masih kental dilakukan oleh masyarakat Desa Santiri.

Selain itu, dapat dilihat bahwa budaya gotong royong yang besar dalam pembuatan kapal kayu di Desa Santiri adalah ketika kapal kayu akan diturunkan ke laut atau *panyorong kappal kayu*. Di sini, orang-orang akan beramai-ramai yang turut dalam membantu meskipun tidak harus diundang. Tetapi ada sebagian dari mereka ada yang diundang seperti imam kampung, tokoh masyarakat, dan lain-lain, hal ini adalah suatu rasa penghormatan yang tinggi antara sesama mereka. Hal ini terjadi karena rasa sosial, rasa kepedulian, rasa persatuan dan kesatuan, dan rasa persaudaraan mereka yang sangat tinggi. Mereka yang turut membantu dalam penurunan kapal ke laut mengambil bagian masing-masing tanpa harus mendapat perintah dari yang mempunyai kapal kayu tersebut.

3. Nilai Budaya

Kapal kayu bagi masyarakat Desa Santiri adalah di ibaratkan seperti seorang “manusia” yang harus dijaga dan dirawat. Kapal kayu memiliki “kepala, tulang belakang, tulang-tulang, urat-urat, pusat”. Kepala kapal kayu adalah diibaratkan dengan linggi depan, tulang belakang diibaratkan dengan lunas, tulang-tulang diibaratkan dengan gading-gading, urat-urat diibaratkan dengan *lepe* atau kayu panjang dan pusat diibaratkan lubang antara linggi depan dengan tiang bos (H. M. Said Nurung, wawancara 20 Februari 2109).

Hari penetapan pembuatan kapal kayu atau *lo pamatundraang kappal* adalah hari yang dipilih berdasarkan keyakinan masyarakat Desa Santiri. *Pamatundraang kappal* atau awal pembuatan kapal kayu diawali dengan ritual. Ritual tersebut dimaksudkan agar pembuatan kapal kayu berjalan dengan baik. Dalam ritual tersebut terdapat beberapa syarat yaitu kain putih, emas, jarum, timah, parutan kelapa, dan gula aren seadanya. Artinya bahwa kain putih itu melambangkan kesucian, emas melambangkan disukai oleh orang banyak, jarum melambangkan ketajaman hati dalam membawa kapal kayu, timah melambangkan keinginan atau keberkahan rezeki, gula merah melambangkan kemanisan hati dalam membawa kapal kayu, parutan kelapa melambangkan senang dipakai dalam membawa kapal kayu (*ala'ssana dipake pamanang itu*). Setelah itu disimpan di antara sambungan linggi depan dengan lunas kapal kayu dengan membaca mantra-mantra lalu kemudian dikancing dan disiramkan segelas air putih (Udin T, wawancara Maret 2019).

Setelah kapal kayu selesai atau telah rampung maka diadakanlah ritual *doa salama'*. Ritual *doa salam'* atau doa selamat adalah ritual yang dilakukan pada saat kapal kayu akan diturunkan di laut. Ritual tersebut dimaksudkan agar kapal kayu yang diturunkan ke laut terhindar dari segala marabahaya. Ritual tersebut dirangkaikan dengan baca doa bersama-sama. Setelah itu menikmati hidangan makanan dan minuman yaitu berupa *palopo* dan *baje*. Maknanya bahwa “kapal kayu yang diturunkan ke laut adalah semoga mendapat muatan atau tidak berlayar dalam keadaan kosong,

seperti halnya orang-orang yang turut membantu dalam menurunkan kapal kayu dalam keadaan terisi dengan makan dan minuman, dan agar orang-orang yang turut dalam menurunkan kapal kayu ke laut tenaganya bertambah kuat (Udin T., wawancara 18 Maret 2018).

Tidak hanya dalam pembuatan kapal kayu sampai selesai memiliki makna-makna, tetapi juga masyarakat Desa Santiri memiliki ritual lain yaitu berupa ketika kapal hendak sudah tua dan akan diistirahatkan. Kapal tersebut dianggap sudah berjasa kepada pemiliknya. Maka kapal kayu tersebut diumpamakan layak seperti manusia yang hendak sudah tua. Sebelum kapal tersebut dibacakan mantra-mantra, terlebih dahulu kapal kayu tersebut ditempatkan pada posisi yang baik untuk terakhir kalinya. Setelah itu pemilik kapal kayu masuk ke dalam bagian depan kapal kayu dengan memegang tiang raja kapal kayu dan membaca mantra-mantra. Adapun mantra-mantranya adalah sebagai berikut: *Cukup neje sampe manditu aha dansehenang mamea dalle, dadi illo itu napa kimalekuneko*. Artinya bahwa Cukup sampai di sini saja kita bersama-sama dalam mencari rezeki, jadi hari saya akan mengistirahatkanmu untuk selama-lamanya”.

4. Nilai Pendidikan

Pembuatan kapal kayu di Desa Santiri tidak hanya mewariskan budaya, tidak hanya memiliki nilai ekonomi yang tinggi tetapi dalam pembuatan kapal kayu di Desa Santiri juga memberikan pendidikan. Pendidikan tersebut baik secara langsung maupun secara tidak langsung. Pendidikan yang secara langsung adalah pendidikan dalam pembuatan kapal kayu yang mana orang belajar dalam pembuatan kapal kayu secara langsung diajarkan oleh tukang yang ahli dalam hal tersebut. Orang yang membantu tukang juga biasa orang yang tidak terlalu paham dalam pembuatan kapal kayu. Ketika ia terlibat dalam pembuatan kapal kayu, maka pengetahuannya dalam membuat kapal kayu akan bertambah. Dan orang yang belajar tersebut tidak mesti ia akan ahli dalam pembuatan kapal kayu. Di sini orang yang belajar dalam pembuatan kapal kayu juga diajarkan perhitungan-perhitungan dengan memadukan antara pikiran dan perasaan dalam pembuatan kapal kayu. Misalnya menyekap kayu tidak memiliki pengukur yang modern yang bisa mengukur berapa kehalusan yang cocok untuk papan yang digunakan dalam pembuatan kapal kayu, tetapi meskipun mereka sudah sebagian menggunakan alat-alat yang modern. Sedang pendidikan yang sifatnya secara tidak langsung adalah pendidikan yang diberikan kepada seluruh masyarakat Desa Santiri. Mengapa demikian? Karena dalam pembuatan kapal kayu, masyarakat yang melihat pembuatan kapal kayu secara tidak langsung mereka diajarkan bagaimana dalam pembuatan kapal kayu, walaupun mereka tidak terlibat langsung dalam pembuatan kapal kayu tersebut.

5. Nilai Kemaritiman.

Pengetahuan tentang laut sudah sangat banyak, mereka bukan orang yang tinggi dalam pendidikan modern tetapi sebagian dari mereka adalah tidak mempunyai sekolah atau tidak pernah sekolah. Tetapi mereka tahu tentang pasang surut air laut, mereka tahu tentang arah-arah mata angin, mereka tahu tentang ilmu astronomi, dan lain-lain. Semua ini mereka dapatkan dari pengalaman-pengalaman dan dari pengetahuan-pengetahuan orang tua mereka. Dalam teknik pelayaran mereka mengenal cara-cara dalam berlayar. Misalnya mereka berlayar dengan cara *patuturu*’ atau berlayar dengan yaitu teknik berlayar dengan cara membelakang arah angin dengan kekuatan maksimal. Dan mereka juga mengenal teknik berlayar dengan cara melawan arah mata angin atau yang biasa mereka sebut dengan *tatadaang*. Tetapi ada pengetahuan dalam diri masyarakat Desa Santiri yang paling unik adalah yang mereka namakan dengan *pangatonang madialang diri*. Pengetahuan ini tidak semua orang tahu dalam dunia pelayaran, hanya sebagian dari mereka yang tahu tentang hal ini. Misalnya seperti juragan. Pengetahuan ini adalah salah satu pedoman berlayar ketika dimalam hari. Mereka bisa tahu bahwa di depan mereka ada rintangan seperti ada pasi yang tidak terlihat dengan kasat mata.

KESIMPULAN

Dari hasil penelitian tersebut dapat disimpulkan bahwa (1) Latar belakang pembuatan kapal kayu di Desa Santiri adalah karena letak geografis Desa Santiri yang merupakan pulau kecil yang indah dan untuk menunjang aktivitas kehidupan, maka mereka membuat sarana untuk menjangkau dari pulau yang satu dengan ke pulau yang lainnya. Salah sarana tersebut adalah dengan membuat kapal kayu yang dipergunakan untuk pelayaran dan perdagangan. Di samping itu keahlian memperoleh pembuatan kapal kayu diperoleh secara turun temurun. Orang yang pertama membuat kapal kayu (lambo) adalah Nahkoda Manting yang diperkirakan pada tahun 1905. (2) Proses pembuatan kapal kayu di Desa Santiri yaitu memiliki tahapan dari awal hingga akhir. Adapun tahapan dalam pembuatan kapal kayu yaitu tahap perencanaan, tahap pemasangan rangka dan dinding, tahap pendempulan, dan tahap penyelesaian. (3) Hambatan dan pendukung dalam pembuatan Kapal kayu di Desa Santiri yaitu keterbatasan dana atau modal, keterbatasan kayu, kondisi alam, kerusakan alat yang digunakan, kondisi fisik tukang dan lain-lain (seperti kematian, pernikahan, penghitanan dan lain-lain). Pembuatan kapal kayu memerlukan dana atau modal yang sangat banyak. Sedangkan pendukung dalam pembuatan kapal kayu adalah dipengaruhi oleh letak geografi Desa Santiri yang merupakan pulau kecil sehingga masyarakatnya terdorong untuk menjawab tantangan alam untuk bisa bertahan hidup. Salah satu cara yang digunakan adalah dengan membuat sarana untuk bisa menjangkau dari satu pulau ke pulau lainnya dengan membuat kapal kayu. Hal tersebut didukung oleh adanya tekad dan keinginan yang kuat untuk mengubah ekonomi masyarakat. Selain itu juga didorong oleh orang-orang yang ahli dalam pembuatan kapal kayu dan perkembangan teknologi yang bersifat modern. (4) Nilai-nilai yang terkandung dalam pembuatan kapal kayu di Desa Santiri adalah: a) Nilai ekonomi, b) Nilai Gotong royong Budaya, c) Nilai budaya, 4) Nilai pendidikan, dan 5) Nilai kemaritiman.

DAFTAR PUSTAKA

- Ali Hadara, dkk. 2015. *Budaya Maritim Orang Wakatobi*. Kendari: Sulo Printing.
- Gianova Andika Putri, dkk. 2016. *Analisis Kelayakan Usaha Galangan Kapal di Kabupaten Batang*. Jurnal of Fisheris Resources Utilazation Management and Tecnology. Vol. 5. No. 7. Tahun 2016.
- Helius Sjamsuddin. 2016. *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta. Ombak.
- Ivan Taniputera. 2008. *Hisrory of Cina*. Jogjakarta: Ar-Ruzz Media.
- Jasmoro dan Muchtar Ahmad. 2009. *Keadaan Faktor Produksi Pada Usaha Galangan Kapal Kayu*. Jurnal Perikanan dan Kelautan. 2009.
- Johny Malisan. 2013. *Keselamatan T ransportasi Pelayaran Rakyat: Studi Kasus Armada Phinisi*. Tesis. Pasca Sarjana: UNHAS.
- Muhammad Gazali. 2016. *Sejarah Pembuatan Perahu di Binongko*. Skripsi. FKIP: Universitas Halu Oleo.
- Roby Ardiwidjaja. 2016. *Pelestarian Budaya Bahari (Daya Tarik Kapal Tradisional Sebagai Kapal Wisata*. Majalah Arkeologi. Vol. 25. No. 1. Mei 2016.