

## TEKNOLOGI PERAHU TRADISIONAL SALOMPONG DI BULUKUMBA: CIKAL-BAKAL PINISI

A. Fatmawati UMAR #

### Latar Belakang

Sejarah perahu pinisi tidak terlepas kaitannya dengan sejarah perkembangan budaya Sulawesi Selatan khususnya dan dari lingkup sejarah kebaharian bangsa Indonesia pada umumnya. Perahu pinisi adalah jenis perahu layar tradisional yang dibuat dari bahan kayu dan memakai layar. Pada dekade tahun 1970-an mulai dirintis pengadaan perahu bermotor. Jauh sebelum berbagai bentuk perahu yang dikenal sekarang ini menduduki tempat penting dalam perekonomian maritim masyarakat Bugis dan Makassar, ternyata teknologi transportasi perahu telah dikenal oleh masyarakat Bugis dan Makassar sejak jaman prasejarah. Hal itu terbukti dengan telah ditemukannya jejak pada lukisan perahu pada dinding-dinding gua prasejarah di sekitar Maros dan Pangkajene Kepulauan, yaitu pada masa epipaleolitik atau masa berburu dan mengumpulkan makanan tingkat lanjut. Kemungkinan mereka adalah imigran dari jazirah Asia Tenggara yang datang ke kepulauan Nusantara dalam beberapa gelombang.

Pada masa bercocok tanam [neolitik] gelombang perpindahan tersebut semakin intensif. Dengan mempergunakan perahu bercadik atau rakit mereka mengarungi lautan menuju kepulauan Nusantara dan menetap pada suatu daerah, termasuk

Sulawesi Selatan. Penyebaran suku Bugis dan Makassar selanjutnya adalah menduduki tempat-tempat yang pada umumnya dekat dengan pantai atau pesisir. Namun terdapat pula orang-orang Bugis yang mendiami daerah pedalaman. Perpindahan itu disebabkan karena adanya desakan kebutuhan atau keinginan bertempat tinggal di daerah baru sambil membawa adat kebiasaan termasuk teknologi yang mereka ketahui di daerah asal.

Perpindahan itu mungkin atas desakan kelompok manusia yang ingin mencari daerah yang kaya akan sumber daya alam seperti oleh orang Mongol (Masruri, 1995: 18). Sarana transportasi yang mereka gunakan berupa rakit dengan mempergunakan layar atau perahu bercadik.

Dalam legenda yang berbentuk karya sastra, *I La Galigo*, telah dipaparkan bagaimana Sawerigading bersama dengan perahu layarnya yang besar melanglang buana, bukan saja di wilayah Nusantara, tetapi sampai di luar negeri. Hal ini dapat menjadi petunjuk bahwa sejak jaman dahulu orang Bugis telah berjaya di lautan.

### Adaptasi Teknologi

Kegiatan mata pencaharian orang Bugis dan Makassar masa lalu pada

umumnya petani dan nelayan. Keduanya dikelompokkan dalam dua tipologi, masing-masing kelompok masyarakat yang menggarap tanah sebagai lahan pertanian. Mereka bergantung pada penyediaan lingkungan hidup dan kehidupannya disebut dengan *alloang rumang*, yang artinya tanah tempat mencari nafkah. Di pihak lain, kelompok masyarakat yang bertumpu pada kegiatan nelayan dan hidup di bidang kemaritiman. Hal ini berlaku pada masa kekuasaan kerajaan sampai masuknya jaman kolonial dan sesudah kemerdekaan masih tampak mata pencaharian tersebut ditekuni.

Nelayan Bugis dan Makassar dengan kecakapan teknologinya yang dimiliki mampu menjelajahi lautan dengan berbagai rintangan untuk mencari jenis sumber laut yang dikehendaknya. Dalam adaptasi dengan lingkungan yang penuh tantangan di lautan, perlahan-lahan telah ada usaha mengoptimalkan segala yang dimiliki untuk dikembangkan ke arah yang lebih sempurna misalnya memodifikasi perahu sebagai sarana utama dalam menopang kehidupan mereka.

Kegiatan ekspor beras dan rempah-rempah untuk tujuan Malaka dibawa oleh para pelaut Bugis dan Makassar dengan perahu layar. Di sana mereka memiliki perkampungan sendiri di samping kampung-kampung dari bangsa lain (Mukhlis, 1989: 5).

Aktivitas perdagangan dan pelayaran ini berlangsung baik dengan orang pribumi maupun dengan bangsa asing. Hal ini terlihat dengan ditempatkannya agen dagang di Bantaeng (Burger, 1962: 56-57).

Pelayaran orang Bugis dan Makassar ke Australia pada sekitar abad XVIII yang

bertujuan untuk mencari dan menangkap ikan dan tripang adalah suatu manifestasi bahwa betapa tingginya jiwa bahari yang dimiliki oleh mereka sejak jaman lampau sampai sekarang. Hal itu merupakan gambaran *sira'* sebagai etos kebudayaan Bugis dan Makassar, di mana alat transportasi yang dikembangkan sendiri sebagai adaptasi teknologi yang turun-temurun oleh nenek-moyang mereka.

Adapun jenis-jenis perahu yang dikembangkan oleh orang-orang Bugis dan Makassar adalah sebagai berikut:

1. *Lepa-lepa*, yaitu sejenis perahu kecil yang tidak memakai layar, dipergunakan oleh nelayan di perairan dangkal;
2. *Pajjala*, jenis perahu yang menggunakan layar, dapat memuat delapan sampai sepuluh orang dan dipergunakan nelayan untuk jarak dekat;
3. *Jarampa*, jenis perahu memakai layar dipergunakan khusus untuk menangkap ikan dengan mempergunakan jala;
4. *Lete*, jenis perahu barang, berukuran 10-40 ton memakai layar, untuk perdagangan antarpulau;
5. *Lambo*, jenis perahu barang, berukuran 10-40 ton memakai layar, berawak lima sampai sepuluh orang untuk perdagangan antarpulau.
6. *Pinisi* atau *Palari*, jenis perahu barang dengan kapasitas 300-400 ton, memakai layar dengan dua tiang, berawak 15-20 orang untuk perdagangan antarpulau dan antar negara.
7. *Sande*, jenis perahu untuk menangkap ikan jarak jauh maupun dekat.

### Bentuk Awal dan Perkembangannya

Secara etimologis, kata pinisi tidak didapati dalam perbendaharaan kata Bugis dan Makassar (Inggris: *pinnacle* atau Perancis: *péniche* = *canal boat* atau kapal geladak sungai/cat. Red-MAF). Orang Bira memberi arti kata pinisi sebagai lincah atau cekatan sedangkan beberapa sumber mengatakan bahwa kata pinisi ada hubungannya dengan nama sebuah pelabuhan Eropa [Italia], yaitu Venesia (Pelly, 1975: 16). Penamaan tersebut dapat pula ditujukan kepada bentuk segi tiga dan jajaran genjang yang merupakan bentuk baru hasil perubahan layar bentuk segi empat yang disebut *sombala tanjak* [Makassar] atau *Sompe Tanjak* [Bugis].

Diduga bahwa pada awal abad XX telah terjadi dua kali perubahan besar bentuk pinisi awal [*salompong*], yaitu pada bentuk undakan [haluan] dan layar sebagaimana terlihat sekarang, yaitu datar ke bawah seolah-olah terpotong secara tegak sehingga diperoleh kesan tidak runcing. Apabila diperhatikan penampakannya dari depan berbentuk segi tiga dengan dua sisinya cekung. Demikian pula layar, kalau perahu pinisi sekarang jumlah layar bisa mencapai tujuh buah dengan berbagai ukuran dan bentuk serta terdapat dua tiang utama yang berdiri sejajar dari haluan ke buritan. Tiang layar ini berfungsi untuk melekatkan layar utama dan layar pendukung. Sedangkan pada perahu *salompong* layar utama terdiri atas dua buah yang melekat pada tiang utama, yang mana layarnya dipasang pada perahu dalam istilah Bugis dan Makassar disebut *sompe tanjak* atau *sombala tanjak*.

Apabila berpijak pada latar belakang sejarah, maka perubahan bentuk tersebut disebabkan oleh beberapa faktor:

1. Faktor efisiensi;
2. Faktor inovasi yaitu berdasarkan pengalaman yang dialami dalam pelayaran mereka bertemu dengan perahu asing yang mendorong untuk memodifikasi bentuk yang telah ada.

Sampai pada tahun 1930, perahu pinisi yang terbesar berukuran 30-40 ton. Pinisi-pinisi dibawa sendiri oleh pemiliknya untuk memperdagangkan hasil bumi yang dibawanya dari pelabuhan-pelabuhan di Sulawesi menuju tiga titik pusat dagang, yaitu Makassar, Surabaya dan Jakarta. Perubahan terjadi pada penghujung 1957, sewaktu pelayaran Nusantara ditinggalkan oleh kapal-kapal KPM [*Koninklijke Pakevaart Matschappij*] yang telah beroperasi sejak tahun 1894, maka kekosongan ini diisi oleh perahu-perahu layar termasuk pinisi. Hal ini pula yang mendorong pembuatan perahu secara besar-besaran dengan daya muat yang besar pula, karena pemilik perahu yang semula berstatus pedagang hasil bumi berubah menjadi jasa angkutan. Sejak tahun 1970 sampai sekarang, pinisi yang dikerjakan oleh orang-orang rata-rata berukuran 150 sampai 250 ton (Pelly, 1975: 17). Karena desakan kebutuhan yang kian meningkat maka pembuatan perahu pun semakin dituntut untuk lebih efisien dan berdaya muat besar. Dan mendorong para pengusaha menemukan sejumlah model untuk kemudian dikembangkan seperti yang terlihat sekarang.

Dari segi bentuk, perahu *salompong* dapat mewakili model awal perahu Bugis

dan Makassar yang berukuran besar serta kemungkinan dapat dicari hubungannya dengan model perahu layar bangsa Eropa yang pernah menjelajahi Nusantara sejak awal abad XVI seperti Portugis, Belanda, dan Inggris. Bahkan mungkin lebih jauh lagi ke belakang, karena bukan tidak mungkin bahwa dikenalnya perahu ukuran besar oleh orang Bugis dan Makassar ditanggapi pula oleh sejumlah inovasi-inovasi yang tumbuh dari kalangan dan lingkungan mereka sebagai hasil interaksi dan adaptasi dengan kehidupan kemaritiman, seperti teknologi pembuatan perahu dari berbagai jenis dan ukuran.

### Teknologi dan Proses Pembuatan

Secara prinsip tidak terdapat perbedaan pembuatan perahu *salompong* dengan perahu ukuran besar lainnya seperti pinisi dan lambo. Ada bagian-bagian tertentu pada perahu pinisi sebagai bentuk perkembangan akhirnya. Secara garis besar proses pembuatan perahu ini mengalami tiga tahap, yaitu meramu, membuat, dan meluncurkan ke laut disertai upacara-upacara ritual.

Sistem pembuatan perahu layar berbeda dengan sistem teknologi modern, yang mana sistem teknologi modern membuat gambar terlebih dahulu. Akan tetapi sistem yang dipakai pada pembuatan perahu pinisi ialah tanpa gambar dan rangka. Rangka atau buku [*gading*] ditindis lagi dengan balok panjang yang disebut *lepe*.

Urutan pemasangan kapal dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Memasang *kalebiseang* dengan kegiatan terdiri dari [a] *annatara* [memotong]

ujung sebelah menye-belah [di muka dan belakang], [b] Waktu memotong ada upacara tersendiri, ada aturan sampai sekarang yang tidak boleh dilanggar.

2. Setelah selesai, disusul dengan pemasangan *soiting* [lunas depan dan belakang].
3. Disusul dengan pemasangan papan *terasa* [papan dasar dari perahu yang terdiri dari potongan papan pendek] yang jumlahnya tergantung pada ukuran besar dan kecilnya perahu, makin besar ukuran perahu tersebut, makin tinggi pula papan *terasanya*, sistem pemasangan siporari seperti anak tangga makin ke atas makin lebar.
4. Pemasangan buku atau rusuk [*gading*] pada bagian kiri dan kanan. Rusuk paling bawah disebut *kelu* atau *soloro* [tulang yang terdapat pada bagian sebelah kiri dan kanan badan perahu], pada rusuk ini ada yang langsung ke atas untuk *pattambora* [tempat mengikat tali]. Di tengah ada tiga buah [kiri dan kanan], d belakang ada empat buah [kiri dan kanan], depan tiga buah [kiri dan kanan]. Pemasangan rusuk yang tembus ke atas dilakukan setelah pemasangan papan *lamma* [papan yang terpanjang yang dipakai pada perahu].
5. Pemasangan *lepe* [papan yang menindis rusuk], dan membujur dari muka ke belakang. *Lepe* ini bersusun ke atas sampai ke kalang [kayu tempat dek atau *katabang*].
6. Pemasangan *kalang* [balok-balok yang menahan atau menadahi] lantai.
7. Setelah pemasangan *kalang*, kemudian disusul dengan pemasangan balok-balok [penutup ujung *kalang*].

8. Pemasangan *katabang* [lantai papan].
9. Pembuatan *kamara* [kamar] di atas *katabang*.
10. Pemasangan *anjong* [tempat mengikat layar depan]. *Anjong* terdiri dari 3 kayu yang ujungnya saling berhimpit dan bagian pangkalnya ada di bagian *renggang* kiri dan kanan. Di atasnya dipasang *pantanra'* [yang letaknya melintang sampai ke ujung dan menindis *cocoro*, kayu yang lurus ke depan]. Di bawah *anjong* ini ada tali yang terletak dari ujung ke *sotting* depan. Tali ini disebut *pangago* [tali yang terletak di bawah *anjong* dari ujung ke *sotting* depan].
11. Pembuatan ambing [anjungan di bagian belakang].
12. Dan yang terakhir adalah pemasangan *sangkalang*, tempat pemasangan *guling* [kemudi] dan *pallejarang* [tiang]. Hal ini dikerjakan setelah perahu tersebut diluncurkan.

### Penutup

Sebagai penutup dari uraian tentang teknologi tradisional pembuatan perahu Salompong sebagai cikal bakal perahu pinisi dari uraian-uraian terdahulu, maka dapat ditarik suatu kesimpulan bahwa:

1. Kepandaian membuat perahu telah dimiliki oleh orang-orang Ara sejak jaman dahulu kala. Hal ini didukung oleh keadaan alam desa Ara dan Tanah Beru yang tidak memungkinkan pengembangan pertanian.
2. Pengetahuan teknologi tradisional yang mereka miliki adalah warisan turun-temurun yang diajarkan secara tradisional, dan mendapat pengaruh dari kebudayaan luar.
3. Perahu pinisi adalah satu benda budaya yang mengandung unsur-unsur pengetahuan dan teknologi.

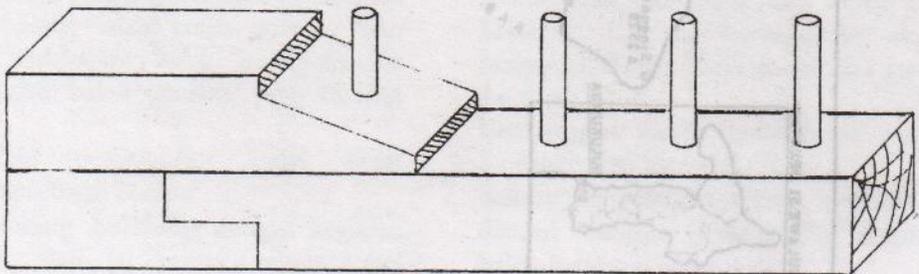
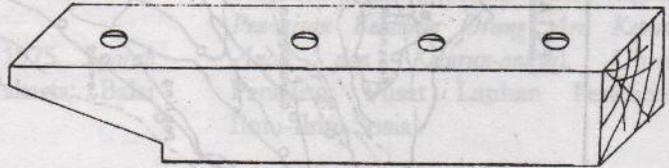
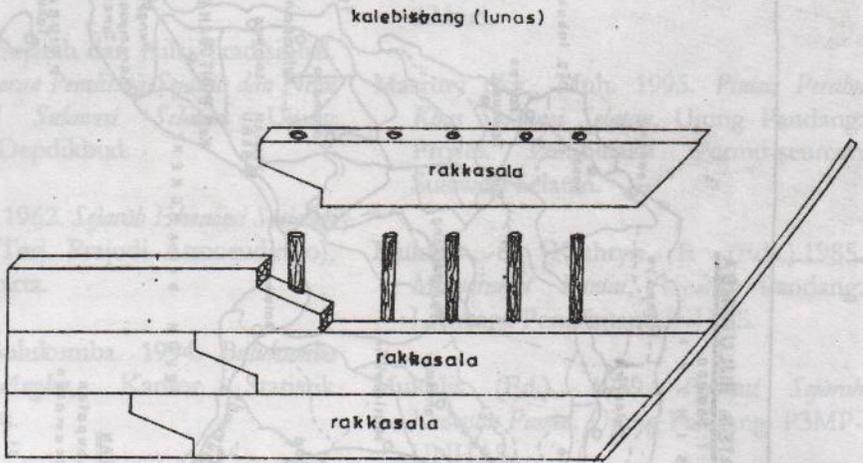
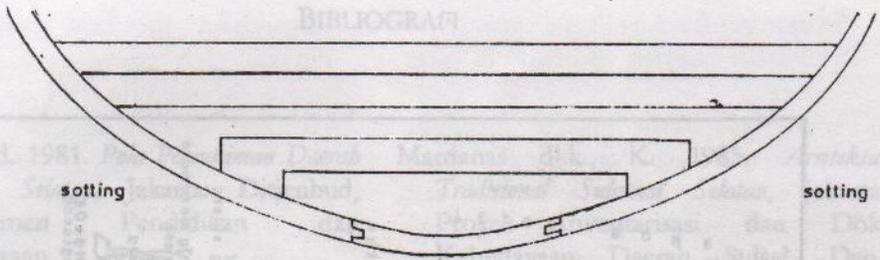
Kecakapan teknologi tradisional pembuatan perahu orang Bugis dan Makassar merupakan hasil interaksi yang sangat intensif dengan lingkungan dan pengaruh luar sehingga menghasilkan suatu karya yang monumental yaitu tradisi pembuatan perahu yang memunculkan inovasi dan kreasi dalam pembuatan perahu yang disesuaikan dengan kebutuhan. □

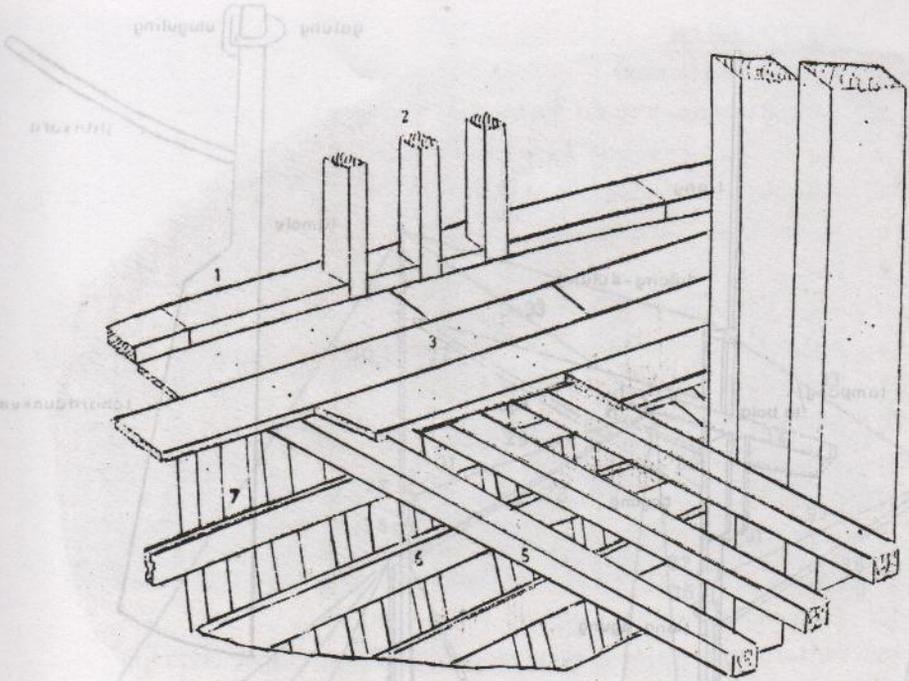
# Dra. Andi Fatmawati UMAR, sarjana Antropologi, alumnus Universitas Hasanuddin, staf peneliti yang menekuni bidang kajian Etno-arkeologi pada Balai Arkeologi Ujung Pandang.

## BIBLIOGRAFI

- Abu Hamid. 1981. *Pola Pemukiman Daerah Sulawesi Selatan*, Jakarta: Ditjenbud, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional. 1994. *Laporan Penelitian Sejarah dan Nilai Tradisional Sulawesi Selatan*. Ujung Pandang: Depdikbud.
- Burger, D.H. 1962. *Sejarah Ekonomi Sosiologi Indonesia* (Terj. Prajudi Atmosudirdjo), Cet. 3, Jakarta.
- BPS Kab. Bulukumba. 1994. *Bulukumba Dalam Angka*, Kantor Statistik Bulukumba.
- Dick, H.W. 1975. *Perahu Skipping in Eastern Indonesia Port*, I, Indonesian Economic Studies, Vol. Mei 1975.
- Kartodirdjo dkk., Sartono. 1975. *Sejarah Nasional Indonesia III*, Jakarta: Balai Pustaka.
- Manyambeang dkk., K. *Jiwa Laut dalam Sastra Makassar*, Ujung Pandang: UNHAS.
- Mardanas dkk., K. 1985. *Arsitektur Tradisional Sulawesi Selatan*, Jakarta: Proyek Inventarisasi dan Dok. Kebudayaan Daerah Sulsel, Depdikbud.
- Masrury dkk., Muh. 1995. *Pinisi, Perahu Khas Sulawesi Selatan*, Ujung Pandang: Proyek Pembinaan Permu-seuman Sulawesi Selatan.
- Mukhlis & Kathryn R (Eds.).1985. *Masyarakat Pantai*, Ujung Pandang: Lembaga Penerbitan UNHAS.
- Mukhlis (Ed.). 1989. *Persepsi Sejarah Kawasan Pantai*. Ujung Pandang: P3MP-UNHAS.
- Pelly, Usman. 1975. *Ara Dengan Perahu Pewarisan Bugisnya (Sebuah Studi Mengenai Pewarisan Keahlian Orang Ara Kepada Anak dan Keturunannya)*, Ujung Pandang: Pusat Latihan Penelitian Ilmu-Ilmu Sosial.

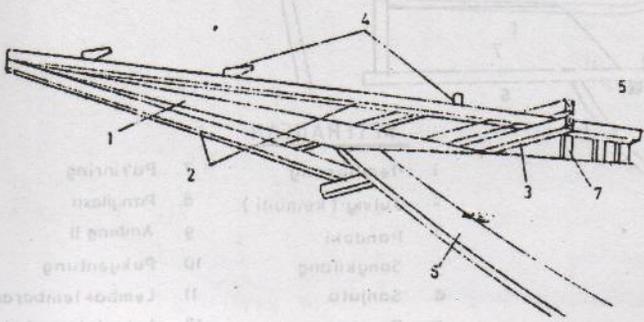






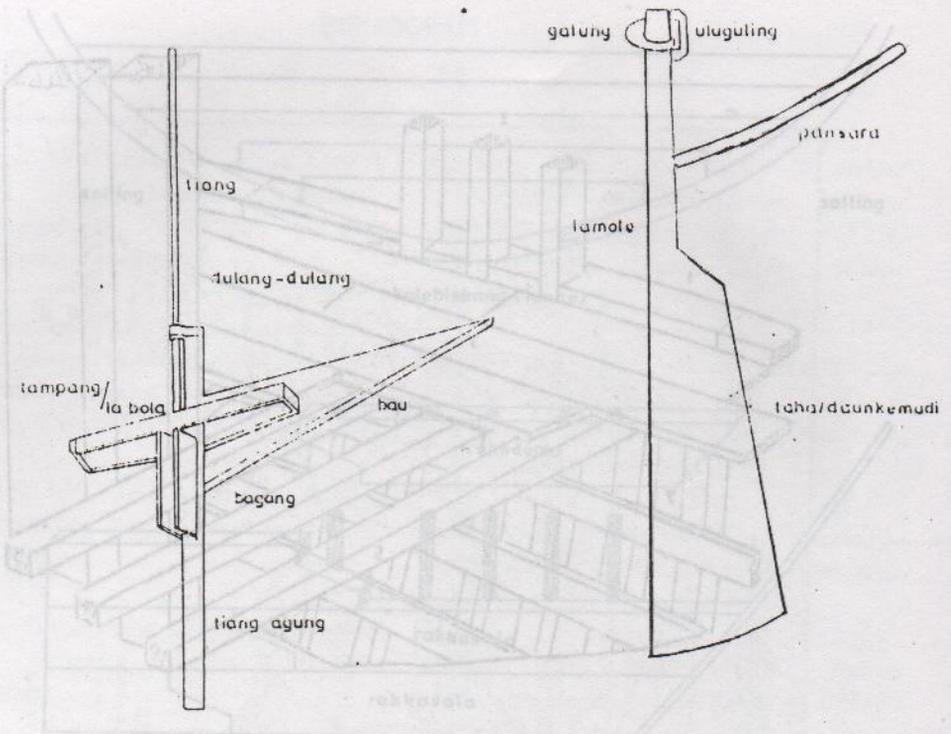
**KETERANGAN**

- |                  |                 |
|------------------|-----------------|
| 1 Balok-balok    | 5 Kalang        |
| 2 Tajuk          | 6 Lepe          |
| 3 Kalabang       | 7 Buku (rangka) |
| 4 Bangkengsalara |                 |



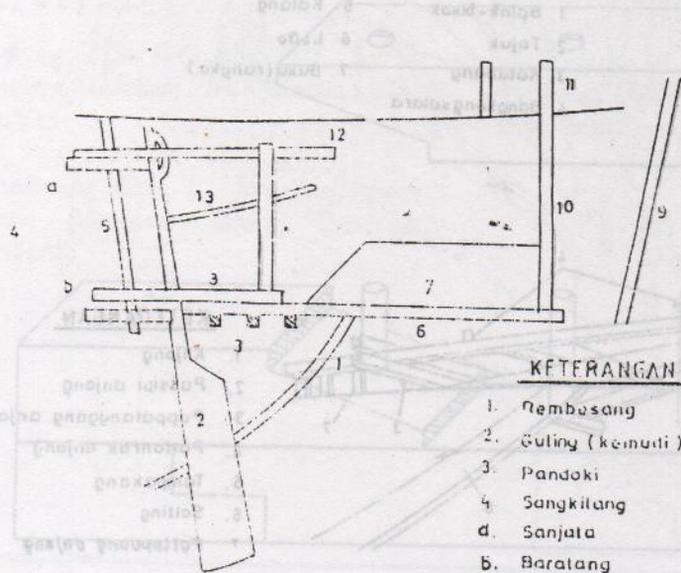
**KETERANGAN**

- |                        |
|------------------------|
| 1. Anjong              |
| 2. Passipi anjong      |
| 3. Pappalangang anjong |
| 4. Paltanrak anjong    |
| 5. Tampakang           |
| 6. Solting             |
| 7. Pappalang anjong    |



BAGIAN-BAGIAN TIANG AGUNG

BAGIAN BAGIAN GULING

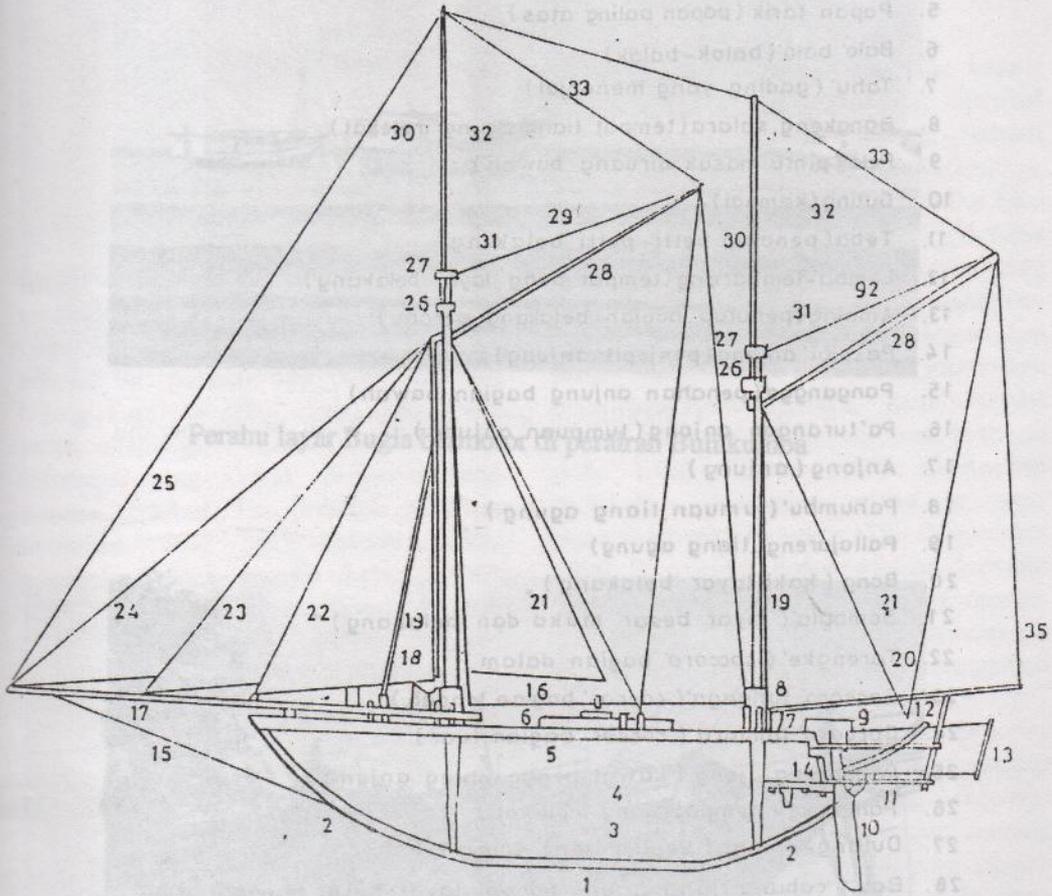


KETERANGAN

- |                     |                       |
|---------------------|-----------------------|
| 1. Rembesang        | 7. Pa'rinring         |
| 2. Guling (kemudi)  | 8. Pangilasa          |
| 3. Pandaki          | 9. Ambing II          |
| 4. Sangkilang       | 10. Pakyentung        |
| d. Sanjata          | 11. Lembar Lembarang  |
| b. Baratang         | 12. Lete-letek kalaho |
| 5. Tinja            | 13. Pansara           |
| 6. Sanrerang guling |                       |

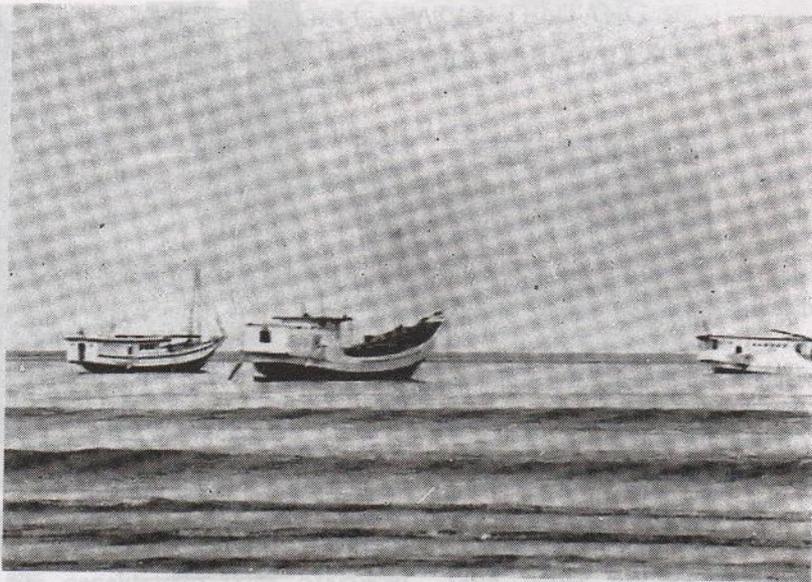
KETERANGAN

- 1 Kolisieng (lunas)
- 2 Soling (lunas bagian muka dan belakang)
- 3 Papan laras (papan keras - papan dasar)
- 4 Papan laras (papan lemah)
- 5 Papan laras (papan paling atas)
- 6 Balok-balok (balok-balok)
- 7 Balok (balok)
- 8 Banteng (banteng)
- 9 Banteng (banteng)
- 10 Banteng (banteng)
- 11 Banteng (banteng)
- 12 Banteng (banteng)
- 13 Banteng (banteng)
- 14 Banteng (banteng)
- 15 Banteng (banteng)
- 16 Banteng (banteng)
- 17 Banteng (banteng)
- 18 Banteng (banteng)
- 19 Banteng (banteng)
- 20 Banteng (banteng)
- 21 Banteng (banteng)
- 22 Banteng (banteng)
- 23 Banteng (banteng)
- 24 Banteng (banteng)
- 25 Banteng (banteng)
- 26 Banteng (banteng)
- 27 Banteng (banteng)
- 28 Banteng (banteng)
- 29 Banteng (banteng)
- 30 Banteng (banteng)
- 31 Banteng (banteng)
- 32 Banteng (banteng)
- 33 Banteng (banteng)



### KETERANGAN

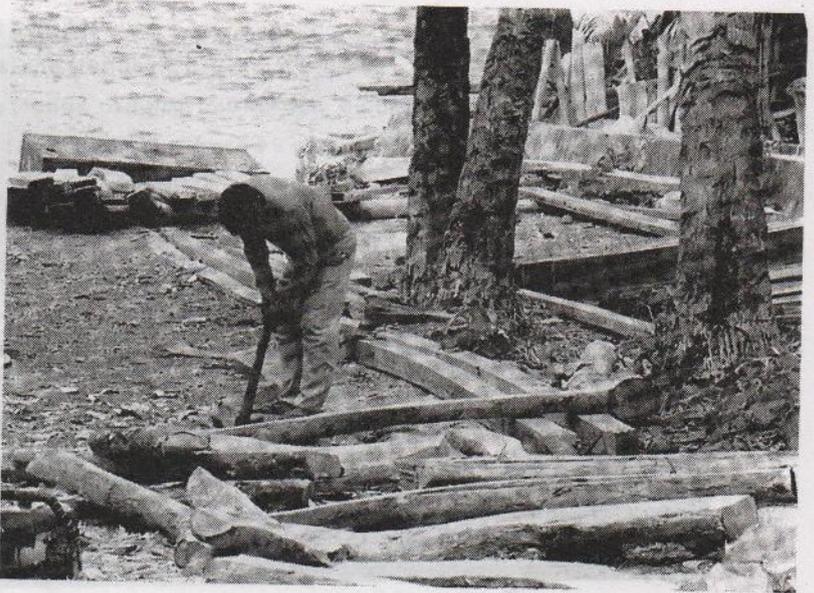
1. Kalebisieng (lunas)
2. Sotting (lunas bagian muka dan belakang)
3. Papan terasa (papan keras = papan dasar)
4. Papan lamma (papan lemah)
5. Papan tarik (papan paling atas)
6. Balo' balo' (balok-balok)
7. Tahu' (gading yang menonjol)
8. Bangkeng salara (tempat tiang agung melekat)
9. Peta' (pintu masuk diruang bawah)
10. Guling (kemudi)
11. Teba (penutup petti-petti belakang)
12. Lemba'-lembarang (tempat bong layar belakang)
13. Ambing (penutup bagian belakang perahu)
14. Passipi' anjong (penjepit anjung)
15. Panganggo' (penahan anjung bagian bawah)
16. Pa'turangan anjong (tumpuan anjung)
17. Anjong (anjung)
18. Panumbu' (tumpuan tiang agung)
19. Pallajareng (tiang agung)
20. Bong (kaki layar belakang)
21. Sombala' (layar besar muka dan belakang)
22. Tarengke' (coccoro' bagian dalam)
23. Coccoro' tangnga' (coccor' bagian tengah)
24. Coccoro' pantara (coccor' bagian luar)
25. Pagantung ajong (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'gantung bau (kawat penggantung bau)
30. Tiang (tempat layar tampusere melekat)
31. Jarung karrasa' (jarung keras)
32. Pampa sere (layar atas muka belakang)
33. Tuntung bau (kawat pengikat)
34. Baratang (tempat melekat kemudi atas dan bawah)
35. Mantel bong (tempat gantungan bong layar belakang)



Perahu layar Bugis bermotor di perairan Bulukumba



Industri perahu di Tanah Beru, Bulukumba



Pemotongan kayu, bahan baku utama perahu



Pemasangan dan pemotongan pasak penyambung Papan pada lambung perahu