



IDENTIFIKASI KEBERADAAN PERAHU KAYU DI KEPULAUAN SPERMONDE, SULAWESI SELATAN

Dea Fauzia Lestari, Danu Adrian, Lovedrian Ariston, Rayhan Nuris

Mahasiswa Departemen Ilmu dan Teknologi Kelautan
Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan
Institut Pertanian Bogor

ABSTRAK

Perahu kayu adalah salah satu bangunan konstruksi kapal yang sebagian besar bahannya berasal dari kayu dan dibuat secara tradisional. Dewasa ini jumlah perahu kayu semakin menurun karena masuknya bahan-bahan seperti fiber sebagai substitusi dari kelangkaan kayu sebagai bahan pembuatan perahu. Keberadaan perahu kayu ini bisa menunjukkan bahwa masih ada masyarakat yang menggunakan alat perahu tradisional dalam kehidupan sehari-harinya. Hal ini bisa dijadikan cermin bagi masyarakat daerah lainnya dalam rangka menjaga nilai tradisi. Penelitian ini dilakukan dengan metode pengumpulan data dan wawancara pada masyarakat di Pulau Barrang Caddi, Barrang Lompo, Langkai, Gondong Bali, dan Pelabuhan Paotere, Kepulauan Spermonde. Beberapa jenis perahu kayu masih banyak ditemukan di daerah Kepulauan Spermonde, Sulawesi Selatan. Beberapa jenis perahu kayu yang dapat ditemukan adalah Kapal Jolloro, Ketinting, Pagae, Paes, Kapal Teripang, Bagan, Rumpon, Caddia, dan Papalimbang. Perahu-perahu ini dibedakan berdasarkan fungsi, bentuk, alat tangkap, dan jenis mesin.

Kata kunci : Perahu, Spermonde, tradisional, kayu

ABSTRACT

Wooden boat construction is one of the ships that most of the material comes from wood and traditionally made. Today the number of wooden boat goes down due to the inclusion of fiber materials such as substitution of the scarcity of wood as a boat building material. The existence of wooden boats can be shown that there are still people who use the heritage in their daily life. This could be an example for other local communities in order to maintain the nation's cultural values. This research was conducted with the method of data collection and interviews in the communities on the island of Barrang Caddi, Barrang Lompo, Langkai, Gondong Bali, and Paotere port, Spermonde Islands. Several types of wooden boats are still commonly found in Spermonde Islands, South Sulawesi, such as Jolloro, Ketinting, Pagae, Paes Teripang ship, Bagan, Rumpon, Caddia and Papalimbang. The boats are divided by function form, gear, and engine type.

Keywords: Boats, Spermonde, traditional, wood

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan atau *archipelago* terbesar di dunia dengan memiliki lebih dari 17.000 pulau (Sahala dan Stewart, 1986). Salah satu kepulauan yang ada adalah Kepulauan Spermonde yang terletak di Selatan Sulawesi. Sulawesi Selatan terkenal sebagai daerah pembuat perahu kayu karena sebagian besar daerahnya dikelilingi oleh daerah pesisir. Perahu kayu adalah salah satu bangunan konstruksi kapal yang sebagian besar bahannya berasal dari kayu dan dibuat secara tradisional (Dault,2007). Masyarakat Kepulauan Spermonde menggunakan perahu kayu sebagai alat transportasi, alat tangkap ikan, kapal niaga, dan upacara adat.

Daerah utama penghasil kayu bahan pembuatan kapal kayu adalah Pulau Kalimantan. Kayu yang digunakan adalah jenis kayu Ulin, Jati, Damar, dan Katondeng. Kayu Ulin digunakan untuk pembuatan lunas kapal dan bagian pinggir, sedangkan 3 kayu lainnya digunakan sebagai bahan pembuatan bagain tulang kapal atau dikenal dengan istilah “Tajo”. Bahan pembuatan kapal berpengaruh pada bangun ruang yang dihasilkan (Fyson, 1985).

Dalam perkembangannya kapal kayu mulai ditinggalkan karena keekonomisannya mulai berkurang hal ini disebabkan ketersediaan bahan bakunya sudah mulai susah untuk dicari. Karena pada saat ini sudah diatur tentang kerusakan lingkungan. Maka untuk penebangan hutan juga mulai dibatasi dan diatur secara ketat supaya tidak merusak lingkungan. Hal ini berakibat pada terbatasnya bahan baku kayu yang digunakan untuk membangun kapal. Karena keterbatasan bahan ini pula menyebabkan harga kayu juga semakin naik (Kusna, 2008).

Pada kondisi seperti ini para pembuat kapal memikirkan suatu alternatif, salah satunya adalah menggunakan bahan fiber dalam pembuatan perahu. Keuntungan dari pembuatan perahu fiber ini adalah biaya yang dikeluarkan relatif murah, waktu pembuatan perahu lebih cepat, model dapat mudah dibentuk, dan mudah diperbaiki saat terjadi kerusakan.

Seiring berjalannya waktu perahu fiber semakin menjamur dan mulai memudahkan keberadaan perahu kayu sebagai perahu tradisional di Kepulauan Spermonde. Hal ini menurunkan nilai tradisi masyarakat sekaligus budaya bangsa sebagai warisan dari nenek moyang terdahulu. Keterampilan pembuatan perahu kayu tidak lagi menjadi keahlian bagi masyarakat di Kepulauan Spermonde, hanya segelintir orang yang masih tersisa sebagai ahli pembuat kapal kayu.

Observasi ini bertujuan untuk memberikan informasi mengenai keberadaan dan jenis kapal kayu yang ada di Kepulauan Spermonde. Selain itu, observasi ini juga dilakukan agar bisa mengetahui jenis-jenis perahu kayu, bagian-bagian, fungsi dan keberadaan dari perahu kayu itu sendiri.

METODE PENELITIAN

Waktu dan Tempat Pengamatan

Pengamatan dilaksanakan pada tanggal 27 Juli 2010 - 4 Agustus 2010 di lima pulau yang terletak di Kepulauan Spermonde, yaitu Pulau Barrang Caddi, Barrang Lompo, Langkai, Padangan, dan Gondong Bali. Selain itu, dilakukan juga observasi di Pelabuhan Paotere, Kota Makassar.



Gambar 1. Peta Kepulauan Spermonde, Sulawesi

Metode Perolehan Data

Metode yang digunakan dalam kegiatan adalah metode analisis deskriptif dan wawancara. Pengambilan data dilakukan dengan menggunakan Kapal Phinisi Cinta Laut dalam kegiatan “*Sailing Practice*” Data didapat dari hasil pengumpulan secara kuantitatif serta wawancara langsung dengan para nelayan, pembuat kapal, dan masyarakat Kepulauan Spermonde.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kepulauan Spermonde merupakan salah satu gugusan pulau yang terletak di sebelah selatan Pulau Sulawesi, tersusun atas gugusan pulau-pulau kecil yang memiliki pantai berpasir putih. Di gugusan Kepulauan Spermonde terdapat ekosistem pesisir yang masih alami dan dimanfaatkan untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari, diantaranya ekosistem terumbu karang yang merupakan habitat bagi biota laut. Pada kegiatan *Sailing Practice* beberapa pulau yang dikunjungi diantaranya adalah

Pulau Barrang Caddi, Barrang Lompo, Langkai, Pandangan, dan Gondong Bali. Menurut pengamatan terdapat perbedaan antara perahu utama yang digunakan dalam satu pulau ke pulau di Kepulauan Spermonde.

Berdasarkan hasil pengamatan di Kepulauan Spermonde :

1. Pulau Barang Caddi

Pulau Barang Caddi terkenal dengan penghasil perahu fiber. Sejak 10 tahun terakhir nelayan di Barrang Caddi yang menggunakan perahu kayu namun sekarang telah menggunakan perahu fiber dengan alasan berikut:

- Fiber lebih ringan daripada kayu;
- Fiber tidak mudah lapuk;
- Kelangkaan bahan baku kayu;
- Harga kayu lebih mahal;
- Perahu fiber mudah diperbaiki bila ada kebocoran.

Dalam pembuatan perahu atau *boats maker* dibiayai oleh seseorang yang disebut 'Punggawa'. Pesanan perahu biasanya datang dari Jenepono, Makassar, Flores dan Kalimantan. Ada lebih dari 10 'Pabrik Konstruksi Perahu' di Barrang Caddi yang bisa menyelesaikan pembuatan perahu Ketinting selama 7 sampai 10 hari. Bahan dan peralatan yang diperlukan untuk membuat perahu adalah:

- a. Peralatan : gergaji, palu, pengetam, parang, amplas, asahan, penjepit.
- b. Bahan : papan 500 x 25 cm, kayu Ulin, Palopo atau Kendari, resin.

2. Pulau Barang Lompo

Ada beberapa jenis kapal di Barrang Lompo, yaitu:

- Papalimbang, digunakan untuk mengangkut penumpang dari Makassar ke Barrang Lompo dan sebaliknya. Perahu ini juga digunakan untuk mendistribusikan barang dari pasar Panampu dan Terong di Makassar untuk didistribusikan ke Barrang Lompo.
- Jolloro, digunakan untuk penangkapan ikan (nelayan biasanya menggunakan kompresor ketika menyelam untuk menangkap ikan seperti 'sunu, tengiri' dan juga untuk mengumpulkan teripang di laut).
- Perahu Ketinting, digunakan untuk memancing (nelayan biasanya menggunakan 'kedo-kedo', 'Rawai' dan 'Tonda')
- Kappala, memiliki beberapa fungsi yang sama dengan perahu Papalimbang.
- Pa'es, digunakan untuk membeli ikan dari pulau-pulau lain dan kemudian menjualnya di Barrang Lompo.

Menurut H. Muing, salah satu pembuat perahu kayu proses pembuatan Jolloro adalah sebagai berikut :

- *Keel lying* (peletakkan lunas). Panjang lunas dapat mencapai 7-12 meter, tergantung dari anggaran untuk pembuatan perahu. Jenis kayu untuk membuat lunas adalah kayu Sappo yang lebih kuat daripada kayu lainnya.
- Pembentukan lambung, biasanya menggunakan 4 papan di kiri dan sisi kanan lunas.

- Memasukkan 'Baru' di celah dewan sisi perahu. Baru adalah jenis kayu kulit yang merupakan dari jenis kayu putih.
- Pembuatan Tajo (rusuk). Tajo biasanya terbuat dari katondeng atau langoting hutan. Jumlah Tajo di sisi kapal tergantung pada ukuran kapal. Semakin banyak Tajo bisa menjadi lebih kuat.
- Persiapan baut. Selain baut, paku kayu juga digunakan dalam konstruksi kapal kayu. Paku kayu digunakan untuk pengaturan papan dan pengaturan Tajo.
- *Finishing* (bagian atas perahu, termasuk pengaturan mesin, dan cat).

3. Pulau Langkai

Perahu Bagan merupakan tipe perahu yang unik yang dapat ditemukan di Pulau Langkai. Perahu ini dilengkapi dengan kedua sisi-sayap yang disebut 'baratang' berfungsi untuk membuat keseimbangan perahu. Baratang memiliki 40 sampai 60 bola lampu 250 watt. Fungsi lampu tersebut adalah untuk menarik ikan untuk berkumpul di sekitar perahu sebelum awak perahu menangkap dengan menggunakan jaring besar yang disediakan sekitar Baratang. Panjang bersih perahu Bagan adalah 2000 meter dan biasanya menggunakan tenaga manusia untuk menariknya ketika ikan sudah banyak terjebak di dalam jaring.

Terdapat 10 perahu Bagan di Pulau Langkai yang rata-rata memiliki panjang 21 meter dan lebar 21 meter, lebar perahu ini tanpa sayap sebenarnya 3 meter. Bagan dapat dilihat dari jumlah lampu di kedua sisi perahu. Jumlah bola lampu dapat mencapai 60 buah. Setiap bola memiliki satu travo dan satu *switch*. Kekuatan satu bohlam adalah 250 watt. Untuk membuat suatu perahu Bagan diperlukan 30 kubik kayu. Kayu ulin atau sappo digunakan untuk membangun keel (lunas) dan tulang baratang di kedua sisi perahu. Sementara kayu katondeng digunakan untuk membangun tajo (kayu membungkuk digunakan untuk menjaga papan pada bagian bawah induk), semua kayu dipesan dari Kalimantan. Untuk membuat sayap yang kuat dalam menahan beban berat dari Baratang, perahu ini menggunakan tali logam. Berat Baratang ini bisa mencapai 350 kg.

Terdapat dua mesin yang digunakan dalam perahu Bagan dan masing-masing memiliki fungsi tersendiri. Mesin dengan ukuran terbesar adalah mesin empat-silinder (mesin mobil) digunakan sebagai kekuatan untuk mendorong memindahkan perahu. Sedangkan mesin lainnya adalah mesin diesel 300 bersama dengan dinamo yang digunakan untuk menghasilkan listrik yang akan dipasok ke lampu.

4. Pulau Pandangan

Ada 3 macam perahu di pulau ini, mereka Pagae, Jolloro dan Ketinting. Jumlah Pagae di pulau ini adalah sebanyak 40 perahu. Pagae sudah ada di pulau ini sejak 20 tahun yang lalu. Sebelum kedatangan kapal ini, nelayan biasa digunakan Ketinting dan Jolloro untuk menangkap ikan dengan alat tangkap berupa pancing. Pagae di pulau ini biasanya beroperasi sampai sejauh 27 mil dari pulau itu. Pagae perahu biasanya menggunakan empat sampai lima-silinder mesin.

Dalam pembuatan Pagae membutuhkan tenaga dari luar pulau dan biasanya berasal dari daerah Tana Beru dan Putih Angin selama 2 sampai 3 pengrajin untuk

membuat satu perahu Pagae dengan lama 2-3 bulan dan upah mencapai 150-200 juta. Panjang perahu Pagae adalah 15-20 meter, dengan lebar 3-4 meter perahu. Untuk membuat satu perahu Pagae, dibutuhkan 10 kubik kayu. Satu kubik terdiri dari 30 papan kayu. Orang lokal biasanya pesanan kayu dari pulau Kulambing untuk membuat perahu Pagae karena lebih murah dan proses administrasi lebih cepat. Perdagangan kayu di Kulambing pulau sejak abad ke-18.

Proses pembuatan Pagae mirip dengan proses umum perahu adalah sebagai berikut:

- a. peletakkan lunas;
- b. pembentukan lambung kapal;
- c. memasukkan 'baru' di celah dewan sisi perahu;
- d. Pembuatan tajo (rusuk);
- e. pemasangan baut;
- f. penyelesaian (bagian atas perahu, termasuk *setting* mesin, lukisan)

Panjang *keel* (lunas) kapal Pagae biasanya 12 meter, lebar 20 cm, dan tebal 20 cm. Harga lunas yang berukuran tersebut mencapai 7 juta rupiah dan dalam pembuatan satu perahu Pagae dibutuhkan 10 kubik kayu. Satu kubik terdiri dari 30 papan kayu serta membutuhkan 100 kg kulit kayu yang disebut 'baru' untuk membuat perahu ini. Mayoritas pembuatan kapal di Pulau Pandangan dibiayai oleh H. Arsa, sehingga ketika nelayan menangkap ikan dengan menggunakan perahu, hasil tangkapan (ikan) harus dijual kepadanya. Dalam sistem ini, sang pemegang modal dinamakan sebagai juragan dan nelayan disebut punggawa.

5. Gondong Bali Island

Jenis perahu yang terdapat di Pulau Gondong Bali adalah Ketinting, Jolloro, Pagae, Kappala Caddia. Nelayan di Gondong Bali biasanya mengumpulkan teripang dengan menggunakan perahu Ketinting dan Jolloro. Kappal Caddia, digunakan untuk mengangkut dan mendistribusikan teripang kering dari pulau untuk dijual di Makassar. Hal ini juga digunakan untuk mengangkut barang dari Makassar ke Gondong Bali) Mesin yang digunakan dalam perahu Caddia Kappala menggunakan mesin yang sama seperti yang digunakan dalam perahu Jolloro, tapi Kappala Caddia sering menggunakan mesin ganda dari jenis yang sama untuk membuatnya berjalan lebih cepat. Perahu ini memiliki panjang 11m, lebar 1,90m, dan kedalaman dari bawah ke atas 0,50 m. Nelayan biasanya memilih mesin buatan China untuk menjadi ekonomis walaupun kualitasnya tidak sama dengan mesin buatan Jepang. Merek mesin buatan China seperti Changhai, Jiangdong, dan MR biasanya dipilih oleh nelayan meskipun kualitas. Salah satu contoh dari mesin Caddia Kappala kami mencatat adalah Shanghai 24 (ganda), nomor mesin: D712120D dan C1C1614042. Untuk perjalanan dua jam dari Gondong Bali ke Makassar menggunakan perahu ini akan membutuhkan 40 liter minyak. Jenis kayu yang biasa digunakan dalam Kappala Caddia adalah kayu Kapur dikombinasikan dengan kayu Sappo (biasanya untuk lunas kapal).

6. Pelabuhan Paotere

Perahu di pelabuhan Poetere berbeda dengan yang ada di pulau. Sebagian besar kapal kargo Poetere adalah perahu kayu yang dapat membawa beban dari 100 hingga 600 ton. Dalam satu perahu ada awak perahu enam sampai sembilan yang dipimpin oleh satu Juragan (kapten kapal). Perahu ini biasanya membawa hasil pertanian dari Bima (Nusa Tenggara Timur) ke Makassar dan kembali lagi ke Bima loading komoditas sehari-hari. Sebuah perjalanan sepanjang enam-hari dari Makassar-Bima-Makassar akan membutuhkan 2000 liter minyak. Karena ukurannya, mayoritas kayu yang digunakan dalam pembangunan kapal ini adalah Sappu kayu. Panjang satu perahu yang membawa 100 ton beban adalah 17 meter, lebar 6 meter. Perlu dua bulan untuk menyelesaikan satu perahu dengan sembilan pembuat perahu bekerja sama dan jumlah kayu yang dibutuhkan adalah 70 kubik.

Hal yang unik dari kapal ini adalah mesin. Biasanya, para pemilik perahu tidak membeli mesin baru, bukan daur ulang menggunakan mesin. Mereka memesan mesin tangan kedua dari lokakarya di Pasuruan. Mekanisme kemudian akan merakit bagian-bagian mesin berdasarkan daya yang dibutuhkan untuk perahu. Satu perahu biasanya menggunakan tiga mesin dengan fungsi yang berbeda. Jika kapasitas kapal adalah 100 hingga 300 ton, maka akan menggunakan mesin delapan silinder, dan menggunakan mesin sepuluh silinder jika kapasitas adalah 400 sampai 600 ton. Dua mesin yang Alcom mesin yang digunakan untuk memompa keluar air dan mesin Diesel 13 digunakan sebagai generator listrik. Misalnya, KM. Dharma Jaya dengan kapasitas 100 ton menggunakan mesin delapan silinder Nissan, nomor mesin: OLE145423. Alcom engine: Brand: Asahai, mesin nomor: 8168100309300. generator listrik; Brand: Shanghai, nomor mesin: 00041, Model: S195, Power: 13 HP, Speed: 2200 (155 kg).

KESIMPULAN

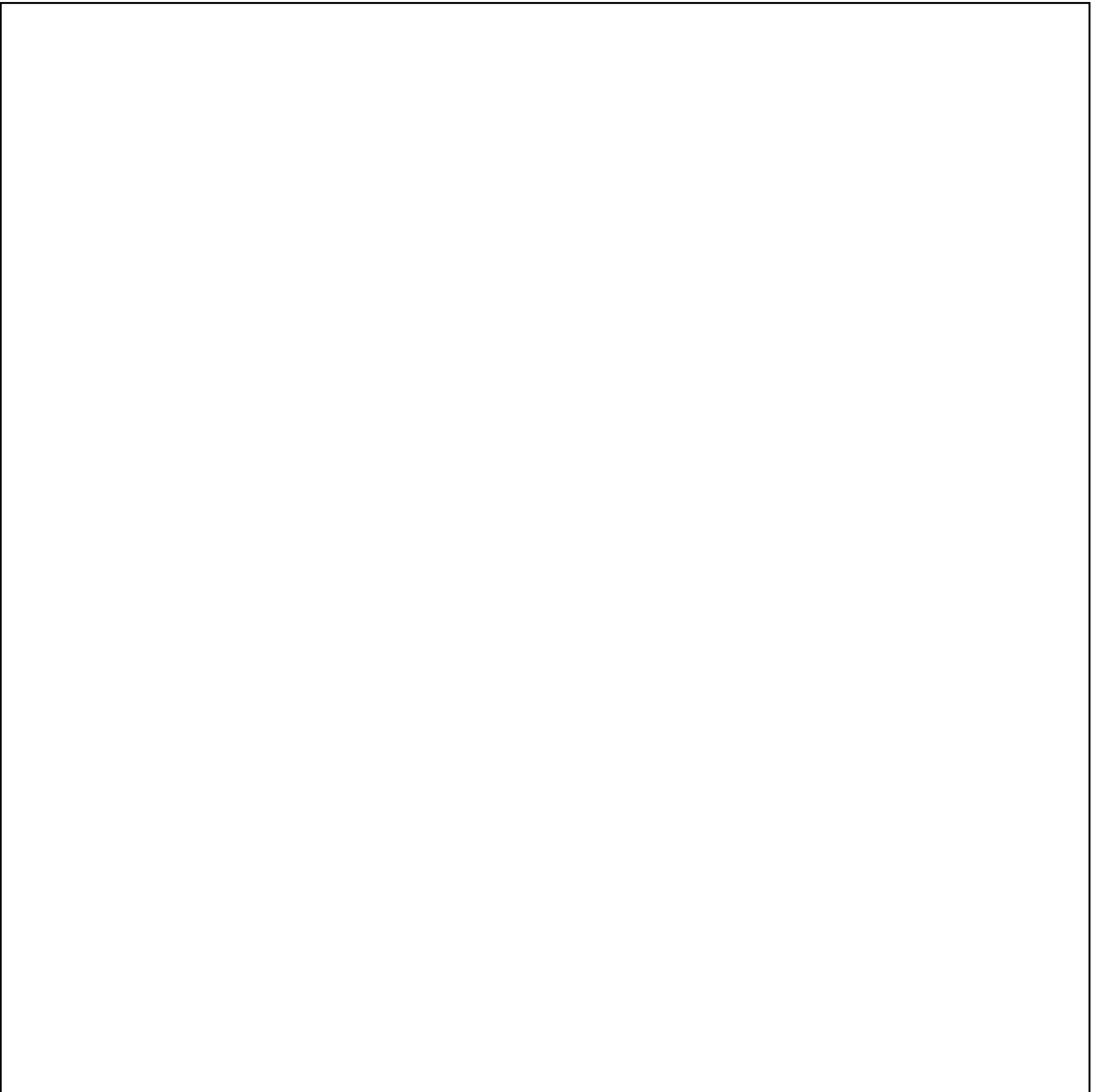
Berdasarkan hasil pengamatan didapatkan data perahu kayu yang ada di Kepulauan Spermonde, yaitu Kapal Jolloro, Ketinting, Pagae, Paes, Kapal Teripang, Bagan, Rumpon, Caddia, dan Papalimbang. Perahu-perahu ini dibedakan berdasarkan fungsi, bentuk, alat tangkap, dan jenis mesin. Perahu-perahu tersebut banyak digunakan untuk kebutuhan sehari-hari diantaranya sebagai alat transportasi dan alat tangkap.

DAFTAR PUSTAKA

- Fyson, J. 1985. *Design of Small Fishing Vessels*. Second edition. England: Fishing News Book Ltd.
- Jompa, J., 1996. *Monitoring and Assessment of Coral Reefs On Spermonde Archipelago, South Sulawesi*. Thesis. MC Master – Canada.
- Hutabarat S., Stewart M E. 1986. *Pengantar Oseanografi*. Jakarta. UI-Press.

PSTK, 2003. Pemetaan Digital Wilayah Laut dan Perikanan Kota Makassar. PSTK UNHAS dan DKP Kota Makassar.

LAMPIRAN



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

© Hak cipta milik IPB (Institut Pertanian Bogor)

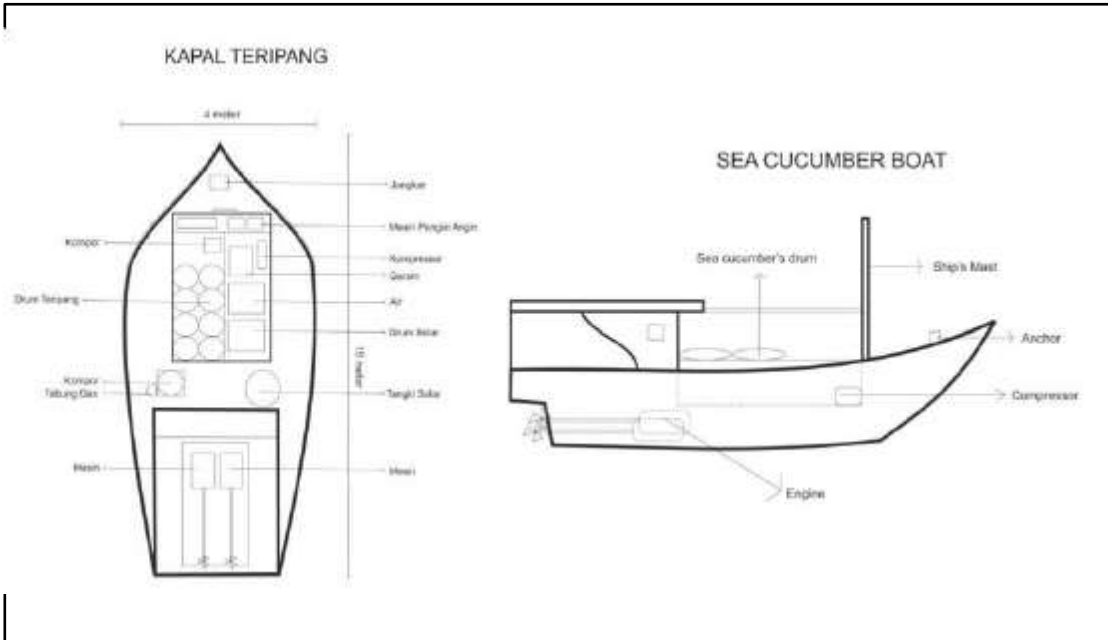
Bogor Agricultural University

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

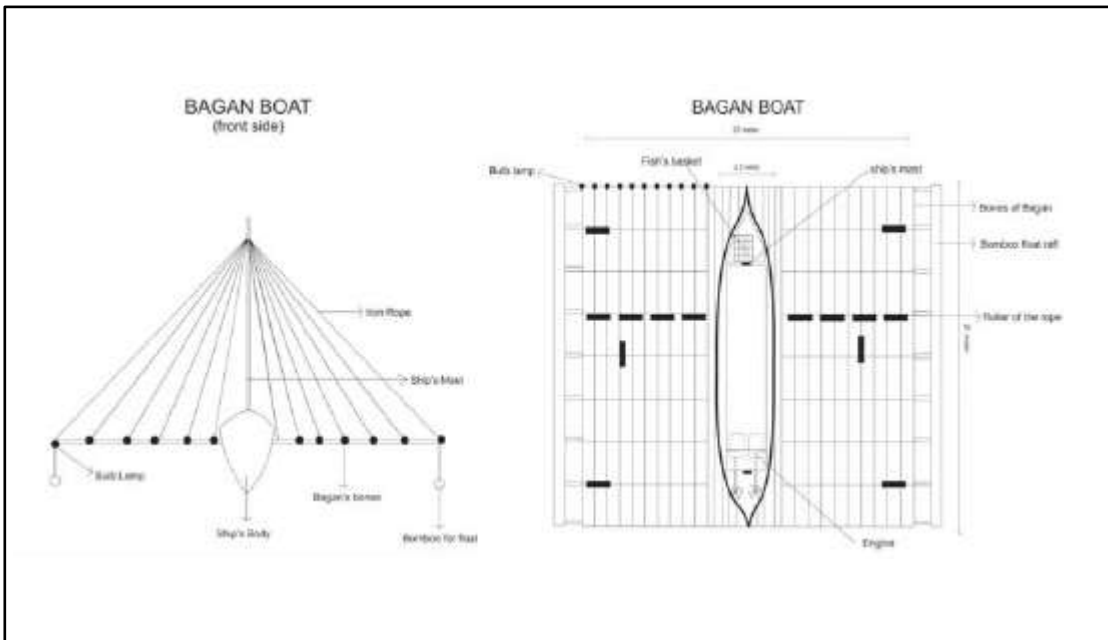
- a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.

2. Dilarang mengumarkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.

Foto dan Gambar Hasil Pengamatan



Visualisasi kapal penangkap teripang, tampak atas (kiri) dan tampak samping (kanan)



Visualisasi kapal bagan, tampak depan (kiri) dan tampak atas (kanan)

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.



Kapal Cinta Laut



Konstruksi Perahu Ketiting dari fiber



Konstruksi kapal Jolloro dari fiber



Konstruksi kapal penangkap teripang dari kayu