BUDAYA TEKNOLOGI PEMBUATAN PERAHU TRADISIONAL DI SULAWESI SELATAN

Nugroho Trisnu Brata
Dosen Jurusan Sosiologi & Antropologi FIS Unnes
Romadi
Dosen Jurusan Sejarah FIS Unnes
Kampus Sekaran Gunungpati Semarang Kode Pos 50229

Abstract

This study is an attempt to understand and explain cultural phenomena in the tradition of boat building that became a part of life of most people in South Sulawesi. *Siri'* value system ' can motivate people to dare to do high risk jobs such as sailing on the ocean, or motivate people to excel in mastering the science of the sea, and motivate people to master technology in boat building. The problems posed here are: (1) How the process of making traditional boats were cultivated by the people in South Sulawesi?; (2) Who were the actors in the process of acculturation of technology in making the boat?

The purpose of this research is to try to understand and explain how the traditional boat-making process by the people of South Sulawesi. The study also sought to understand and explain any actor in the process of making the boat. The method used here is a qualitative research method, while the data collection techniques is done by observation and in-depth interviews. Research sites are in District Takalar and Bulukumba in South Sulawesi Province. The results of this study indicate that, in the process of boat building,people still pay attention to the tradition, where the boat launch begins with prayers. This ritual is usually at the time of installation of the wooden keel boat that serves as the foundation of the ship. At the time of the launch of the ship into the water, it is usually preceded by a specific ritual and *barzanji*. In addition, an influential actor in the acculturation of traditional boat technology is the Ponggawa and the buyer who will buy the ship. Konjo tribe which is a sub-tribe of the famous Bugis is society as a maker of traditional boats in South Sulawesi.

Keywords : technology, culture, traditional boat

PENDAHULUAN

Di dalam khasanah Budaya Nusantara, sejak zaman dulu masyarakat Bugis dan masyarakat Makasar dikenal sebagai masyarakat yang gagah berani berlayar di laut dan di dalam hidup sehari-harinya diwarnai oleh sistem nilai dari budaya *siri'*. Kata *siri'* sering dipahami sebagai sebuah konsep dari sistem nilai yang di dalamnya tercakup aspek rasa malu, harga diri, kehormatan, dan keberanian. Harga diri seseorang sering berhubungan dengan keberanian dalam melakukan suatu perbuatan atau pekerjaan, bisa juga berhubungan dengan kepandaian atau penguasaan atas ilmu pengetahuan.

Mengenai *siri'*, Mattulada (1993; 279-280) mengatakan bahwa, "...konsep *siri'* mengintegrasikan secara organis semua unsur pokok dari *panngadereng* (sistem adat) dalam bahasa Bugis—atau *panngadakkang* dalam bahasa Makasar. Dari penelitian para ahli ilmu sosial diketahui bahwa konsep *siri'* itu telah diberi interpretasi yang bermacam-macam menurut keahlian dari para ahli. Hal itu menunjukkan bahwa konsep *siri'* meliputi banyak aspek dalam kehidupan masyarakat dan kebudayaan Bugis-Makasar. Demikiaanlah konsep *siri'* biasanya dipandang dari satu sudut saja dan hanya memperhatikan perwujudannya saja".

Siri' sejatinya adalah sistem gagasan *(cultural idea)* atau konsep kearifan lokal yang bersumber dari *panngadereng* atau *panngadakkang*, sangat abstrak, dan tidak sederhana yang kemudian bisa diderivasi atau diturunkan dalam perilaku masyarakat *(cultural behavior).* Dari aspek yang positif, sistem nilai *siri'* antara lain bisa memotivasi orang untuk berani melakukan pekerjaan yang resikonya tinggi seperti berlayar di lautan, atau memotivasi orang untuk berprestasi dengan menguasai ilmu pengetahuan tentang laut, dan memotivasi orang untuk menguasai teknologi dalam pembuatan perahu.

Di dalam buku-buku sejarah, setelah Sultan Hasanuddin kalah dan dipaksa menandatangani Perjanjian Bongaya sebagai tanda menyerahnya secara resmi Kerajaan Gowa kepada VOC, kemudian Karaeng Galesong dan pengikutnya berlayar dari Sulawesi ke Jawa dan bergabung dengan Trunojoyo yang sedang berperang melawan VOC yang bersekutu dengan Raja Mataram yaitu Sunan Amangkurat I dan II.

Cerita kepahlawanan Karaeng Galesong sering diungkapkan dalam cerita rakyat Sulawesi Selatan dan hal itu juga terkait dengan kehebatan para pelaut Sulawesi Selatan mengarungi lautan, antara lain penyeberangan Karaeng Galesong ke Pulau Jawa untuk bergabung dengan Trunojoyo. Selain itu, kejayaan Kerajaan Gowa dan Kerajaan Bone di masa lalu yang wilayahnya pernah meliputi sebagian besar Pulau Sulawesi, Nusa Tenggara, Maluku, dan Irian juga menjadi kebanggaan masyarakat Sulawesi Selatan. Kehebatan dalam mengarungi lautan tentu saja ditopang oleh ilmu pengetahuan yang berhubungan dengan laut dan juga oleh kemampuan menguasai teknologi pembuatan kapal dan perahu yang menjadi alat untuk mengarungi lautan.

Permasalahan yang dikemukakan di dalam kajian ini adalah; (1) Bagaimana proses pembuatan perahu tradisional itu dibudayakan oleh masyarakat di Sulawesi Selatan?, dan (2) Siapa saja yang menjadi aktor dalam proses pembudayaan teknologi pembuatan perahu tersebut?

Tujuan penelitian ini adalah berusaha untuk memahami dan menjelaskan bagaimana proses pembuatan perahu tradisional oleh masyarakat Sulawesi Selatan. Penelitian ini juga berusaha memahami dan menjelaskan siapa saja aktor dalam proses pembuatan perahu tersebut.

METODE PENELITIAN

Penelitian untuk mengumpulkan data tentang budaya teknologi pembuatan perahu tradisional di Kabupaten Takalar dan Kabupaten Bulukumba Propinsi Sulawesi Selatan ini dengan menggunakan metode penelitian kualitatif. Teknik pengambilan data dengan teknik *observation* (observasi) dan *depth interview* (wawancara mendalam). Peneliti juga melakukan perekaman data visual dengan pemotretan memanfaatkan kamera foto, tetapi secara terpaksa data visual tidak ditampilkan dalam tulisan ini. Sebelum penelitian lapangan *(field research)* dilaksanakan, terlebih dahulu peneliti mengkaji berbagai literatur yang berhubungan dengan tradisi dan kebudayaan masyarakat yang akan diteliti.

Strauss & Corbin (2003; 10-11) mengatakan bahwa, "Teori yang *grounded* adalah teori yang diperoleh secara induktif dari penelitian tentang fenomena yang dijelaskannya. Karenanya teori ini ditemukan, disusun, dan dibuktikan untuk sementara melalui pengumpulan data yang sistematis dan analisis data yang berkenaan dengan fenomena itu. Dengan demikian pengumpulan data, analisis, dan teori saling terkait dalam hubungan timbal-balik. Peneliti tidak memulai penyelidikan dengan satu teori tertentu lalu membuktikannya, tetapi dengan suatu bidang kajian dan hal-hal yang terkait dengan bidang tersebut".

Penelitian ini adalah penelitian kualitatif sehingga yang lebih dipentingkan adalah kualitas dan kedalaman data, bukan kuantitas data seperti pada metode penelitian kuantitatif. Peneliti tidak memanfaatkan kuesioner sebagai instrumen penelitian, tidak ada hipotesa, tidak mencari korelasi antar variabel, tidak ada sebab dan akibat *(causality)*, tidak ada analisis data statistik, tidak ada persentase responden terhadap populasi, dan tidak ada istilah responden sebagai nara sumber pengumpulan data karena itu semua adalah poin-poin ciri khas pada metode penelitian kuantitatif. Sebaliknya peneliti memanfaatkan *interview guidance* (panduan atau pedoman wawancara) sebagai instrumen penelitian, yang bersifat fleksibel dan menyesuaikan dengan kondisi di lapangan saat melakukan wawancara mendalam. Nara sumber penggalian data adalah *key persons* dan *informan*, bukan responden. Penggalian data difokuskan pada makna *(meaning)* yang ada di dalam pikiran informan terhadap aktivitas pembuatan perahu tradisional yang dia pahami, alami, atau dia saksikan.

Penelitian dilakukan di Kabupaten Takalar dan Kabupaten Bulukumba di Provinsi Sulawesi Selatan. Untuk mencapai lokasi penelitian dari Kota Makasar ditempuh melalui perjalanan darat.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Teknologi dalam pembuatan perahu secara tradisional adalah salah satu wujud dari adanya tujuh unsur universal kebudayaan dalam suatu masyarakat. Sebagaimana dikemukakan oleh C. Kluckhohn (1953) dalam Koentajaraningrat (1977; 7) bahwa, "Dengan mengambil inti dari berbagai macam skema tentang *cultural universals* yang disusun oleh berbagai orang sarjana itu, maka kita dapat menganggap tujuh unsur kebudayaan sebagai *cultural universals* yang bisa didapatkan pada semua masyarakat di dunia, ialah; Sistem peralatan dan perlengkapan hidup (sistem teknologi), Sistem mata pencaharian hidup (sistem ekonomi), Sistem kemasyarakatan, Bahasa, Kesenian, Sistem pengetahuan, dan Sistem Religi".

Teknologi pembuatan perahu di Sulawesi Selatan dikaji dengan perspektif budaya dalam arti kata bahwa kajian atas aktivitas pembuatan perahu ini bersandar pada ilmu antropologi yang bersifat kultural, di mana fenomena pembuatan perahu dipandang sebagai proses budaya *(cultural process)*.

Teknologi pembuatan perahu dilihat sebagai salah satu wujud unsur kebudayaan universal, yang mana menurut Kluckhohn dan Koentjaraningrat semua masyarakat di dunia ini memiliki tujuh unsur kebudayaan yang bersifat universal.

Ilmu pengetahuan tentang kelautan dan teknologi pembuatan perahu atau kapal itu diwariskan oleh para pendahulu kepada generasi penerusnya hingga sampai sekarang. Jiwa bahari yang tercermin dalam kehidupan sehari-hari masyarakat yang bersinggungan dengan laut seperti menjadi pelaut, nelayan, atau pembuat perahu masih melekat dan menjadi salah satu identitas masyarakat Sulawesi Selatan. Industri perahu rakyat yang lokasinya berada di atas pasir pantai dan di alam terbuka bisa kita jumpai di Kabupaten Takalar khususnya di Kecamatan Galesong Selatan maupun Galesong Utara, juga di Kabupaten Bulukumba. Kecanggihan dalam teknologi pembuatan perahu dan kejayaan di lautan pada masa lalu menjadi sumber inspirasi bagi masyarakat maritim di Sulawesi Selatan hingga sekarang.

Produk kerajinan rakyat yang menonjol dari masyarakat Palalakang di Kabupaten Takalar dan masyarakat Tanaberu di Kabupaten Bulukumba adalah perahu dengan berbagai jenis dan ukuran. Jenis perahu dari ukuran yang kecil sampai dengan ukuran besar adalah sebagai berikut; *lepa-lepa, pajala, patorani* (*pa*=nelayan, *torani*=ikan terbang, jadi *patorani* adalah perahu penangkap ikan terbang), *lambo, biseang, phinisi*, dan PLM (perahu layar mesin).

Desa Tamasaju dan Desa Palalakang adalah desa-desa pantai yang termasuk di di dalam wilayah Kecamatan Galesong Utara di Kabupaten Takalar, Sulawesi Selatan. Kabupaten Takalar terletak sekitar 48 km dari Kota Makasar di arah selatan. Di Kecamatan Galesong Utara terdapat 9 desa, luas daerahnya 21,75 km2 *(Kabupaten Takalar dalam Angka, 2001).* Dua desa dari sembilan desa itu adalah Desa Tamasaju dan Desa Palalakang, yang selanjutnya kita sebut dengan daerah Takalar. Mayoritas penduduk Kabupaten Takalar, seperti halnya Kabupaten Gowa, Jeneponto, dan Bantaeng, adalah etnis Makasar. Keempat kabupaten itu secara geografis saling berdekatan dan berada di bagian selatan propinsi Sulawesi Selatan, dan keempat kabupaten itu memiliki sisi wilayah yang menghadap laut sehingga masyarakatnya identik dengan masyarakat yang berciri maritim atau bahari. Selain etnis Makasar, di Sulawesi Selatan juga terdapat etnis Bugis yang jumlah populasinya paling besar dari pada etnis lain, ada juga etnis Mandar, dan etnis Toraja.

Di Kecamatan Galesong Utara terdapat jumlah rumah tangga 8.509, dan jumlah penduduknya ada 38.997 orang *(Kabupaten Takalar dalam Angka, 2001).* Penduduk Galesong Utara (dan Takalar secara umum) adalah etnis Makasar. Di desa Tamasaju maupun Desa Palalakang penduduknya kebanyakan menjadi nelayan penangkap ikan di pantai maupun di laut yang lebih dalam. Di kedua desa itu terdapat berbagai jenis perahu penangkap ikan. Jenis perahu yang kecil adalah sampan yang mereka sebut *lepa-lepa*.

Lepa-lepa dibuat secara individu dan dimiliki secara individu, dalam proses pembuatannya tidak disertai dengan ritual, sedangkan perahu yang lebih besar seperti *jolorok, patorani, biseang*, atau *phinisi* biasanya dibuat oleh ahli pembuat perahu *(ponggawa)* dan disertai dengan ritual khusus pada awal pembuatan perahu maupun pada saat perahu akan diluncurkan ke air laut. Lepa-lepa ini biasanya hanya memuat 1-3 orang nelayan yang melaut untuk menangkap ikan.

Pada saat penulis mengunjungi pantai Tamasaju, di sana terdapat TPI (Tempat Pendaratan Ikan) dan di sana perahu-perahu yang ada adalah perahu penangkap ikan atau perahu nelayan. Perahu-perahu itu (selain *lepa-lepa*) dibeli para nelayan dari daerah Kabupaten Bulukumba. Di sebelah selatan Desa Tamasaju terdapat Desa Palalakang dan di sana terdapat seorang tukang pembuat perahu bernama Pak Aras (Muhammad Aras). Dia satu-satunya ahli pembuat perahu di daerah Palalakang, dia juga memiliki beberapa anak buah *(sawi)* yang membantunya dalam membuat perahu atau memperbaiki perahu yang rusak. Dalam kerangka hubungan *patron-klien,* maka *sawi* posisinya adalah sebagai *klien* yang menjadi pengikut dari *ponggawa (patron),* dan Pak Aras adalah *patron*.

Pak Aras bukan penduduk asli Desa Palalakang di situ dia hanya mengikuti istrinya yang penduduk asli Palalakang. Pak Aras berasal dari Kelurahan Tanaberu Kecamatan Bontobahari Kabupaten Bulukumba. Dia masih memiliki hubungan kekerabatan dengan salah satu *ponggawa* dari *lima ponggawa besar* pembuat perahu di Tanaberu, yaitu Haji Muhamad Jakfar bin Haji Bari (Haji Jakfar). Pak Aras adalah kemenakan dari Haji Jakfar.

Dalam proses pembuatan perahu ini terdapat fenomena hubungan *patron* & *klien,* yaitu hubungan sinergi antara *ponggawa* sebagai patron dengan *sawi* sebagai *klien* atau anak buah yang membantu *ponggawa*. Menurut Heddy Shri Ahimsa-Putra (2007; 21) bahwa, "Dari berbagai kasus hubungan patron dan klien yang dikenal sebagai hubungan *minawang*, ...tampak relasi yang menguntungkan kedua belah pihak. Hubungan timbal balik, saling memberi dan menerima ini menguntungkan patron sebab dengan adanya pengikut-pengikut, maka patron tidak perlu menjalankan tugas atau pekerjaan yang dirasa tidak pantas dilakukannya". Klien juga diuntungkan karena klien mendapat jaminan ekonomi, keamanan, maupun kehormatan dan status sosial.

Lebih lanjut Ahimsa-Putra (2007; 173) mengatakan bahwa, "Hubungan patron-klien *(patron-client relationship)*, patronase *(patronage), clientelism, clientage*, merupakan konsep-konsep yang sangat populer dalam kajian politik di tahun-tahun 1960-1980an. Diawali dari beberapa etnografi yang ditulis oleh beberapa ahli antropologi yang melakukan penelitian di kawasan Amerika Selatan (Foster, 1961; 1963, dan Heath 1973)". Dalam konteks pembuatan perahu di Sulawesi Selatan ini maka sosok Pak Aras adalah tipe patron *(ponggawa)* ketika dia berada di Kabupaten Takalar karena dia memiliki anak buah yang membantunya dalam membuat perahu. Akan tetapi Pak Aras adalah seorang *ponggawa kecil* atau malah seorang *sawi* ketika dia pulang ke kampung halamannya di Kabupaten Bulukumba.

Pak Aras meskipun telah sejak tahun 1985 menetap bersama istri dan anak-anaknya di Kabupaten Takalar tetapi dia masih memiliki keterikatan dengan kampung halamannya yaitu Kabupaten Bulukumba. Hal ini terlihat apabila Pak Aras mendapat pesanan perahu yang mana dia harus mengajak *sawi*, maka dia akan mengambil beberapa orang dari Bulukumba untuk menjadi *sawi* pada dia. Kabupaten Bulukumba memang selama ini dikenal sebagai sentra produksi perahu rakyat yang bahan bakunya dari kayu. Ketika orang berbicara tentang industri perahu di Sulawesi Selatan, maka orang akan langsung menyebut Kabupaten Bulukumba.

Kelurahan Tanah Beru adalah ibukota Kecamatan Bontobahari di Kabupaten Bulukumba, lebih tepatnya Bulukumba sebelah timur. Tanah Beru letaknya 24 km dari Ibukota Kabupaten Bulukumba dan 176 km dari Kota Makasar. Kabupaten Bulukumba terletak di sebelah timur dari Kabupaten Bantaeng. Apabila kita akan mengunjungi Kabupaten Bulukumba maka dari Kota Makasar kita harus melewati Kabupaten Gowa, Takalar, Jeneponto, Bantaeng dan kemudian baru sampai di Bulukumba. Di situ terdapat jalan raya yang mulus dan tidak begitu padat arus lalu lintasnya yang menghubungkan Kabupaten Takalar sampai ke Bulukumba.

Dari jalan raya itu kita bisa melihat pemandangan alam yang indah, tandus, udara panas, dan pantai dengan kapal-kapal nelayannya serta tambak-tambak industri garam rakyat yang mempesona karena menyatu dengan alam bahari. Di kejauhan sebelah utara jalan raya juga tampak menjulang puncak Gunung Bawakaraeng yang belum lama ini (saat dilakukan penelitian) mengalami tanah longsor dengan menelan korban jiwa. Kita juga bisa istirahat di Jeneponto untuk mencicipi lezatnya *coto kuda*, atau minum *saraba* yang ditemani *jagung rebus ala Takalar* dan keramahan penjualnya selepas perjalanan dari Kota Takalar sebelum kita sampai di Bulukumba. Bulukumba jika dilihat dari aspek masyarakatnya merupakan daerah transisi antara etnis Makasar dengan etnis Bugis, akan tetapi di situ juga terdapat etnis *Konjo* yang merupakan sub-etnis dari etnis Makasar.

Daerah yang terkenal sebagai sentra industri perahu di Kabupaten Bulukumba adalah Kelurahan Tanah Beru dan Desa Bira, kedua wilayah itu berjarak sekitar 15 km dan semuanya terletak di Bulukumba sebelah Timur. Kedua daerah itu penduduknya adalah etnis *Konjo*, yang memang terkenal sebagai ahli dalam pembuatan perahu. Walaupun etnis *Konjo* sering juga disebut sebagai sub-etnis Makasar akan tetapi bahasa *Konjo* berbeda dengan bahasa Makasar maupun bahasa Bugis. Etnis *Konjo* mendiami wilayah Bulukumba timur terutama di dua desa pantai yaitu Tanah Beru dan Bira, serta sebuah desa pedalaman yaitu Desa Kajang. Tanaberu dan Bira adalah kampung halaman para ahli pembuat perahu, termasuk perahu-perahu *phinisi* yang banyak dikenal oleh masyarakat dunia.

Kebanyakan warga Tana Beru membuat perahu di kampung halamannya sendiri, atau kemudian pergi ke daerah lain mengikuti istri tetapi masih di wilayah Sulawesi Selatan. Orang Tanah Beru juga sering diminta membuat perahu di daerah lain, misalnya di Kabupaten Takalar karena diajak untuk menjadi *sawi*. Sedangkan orang-orang Desa Bira lebih dikenal sebagai para pelaut atau nahkoda kapal yang membawa perahu atau kapal berlayar. Selain itu, orang-orang Bira yang merantau ke luar dari Sulawesi Selatan seperti di pantai Jakarta, Sumatra, dan pulau-pulau lain juga dikenal sebagai ahli pembuat perahu. Kabupaten Bulukumba dalam hal ini bisa dilihat sebagai daerah "sentral" produksi perahu rakyat di Sulawesi Selatan. Daerah-daerah lain seperti Kabupaten Takalar dan pulau-pulau lain adalah daerah *peripherry* (pinggiran) yang mengadopsi teknologi pembuatan perahu dari Kabupaten Bulukumba dengan mendatangkan para ahli pembuat perahu dari Kabupaten Bulukumba.

Berbeda dengan dua masyarakat Konjo yang tinggal di daerah pantai yaitu Kelurahan Tanah Beru dan Desa Bira, maka masyarakat Konjo yang tinggal di Desa Kajang masih dianggap "primitif" oleh sesama orang Konjo yang tinggal di Tanah Beru maupun Bira. Terdapat pimpinan adat di Desa Kajang yang disebut sebagai *Amatoa* yang berpakaian serba hitam-hitam. Orang asing dari luar Kajang jika akan memasuki Desa Kajang harus mengenakan pakaian serba hitam juga dengan cara menyewa milik masyarakat.

Tradisi membuat perahu adalah keahlian yang diperoleh para pria masyarakat *Konjo* di Kabupaten Bulukumba secara turun temurun. Mereka sejak kecil biasanya sudah diajak para orang tua mereka untuk membantu pembuatan perahu. Ini adalah proses pewarisan dalam budaya teknologi pembuatan perahu. Dari situ secara perlahan-lahan kaum pria mengalami proses belajar dan internalisasi dalam hal pembuatan perahu. Pak Aras yang sekarang berdomisili di Takalar dan menjadi tokoh utama pembuat perahu memiliki keahlian membuat perahu dari orang tuanya.

Dalam pikiran para *ponggawa* di dalam proses pembuatan perahu aspek yang sering muncul adalah; pemasaran perahu atau proses untuk mendapatkan order pembuatan perahu, pengadaan bahan baku berupa kayu khusus yang harus didatangkan dari daerah lain, dan adanya *sawi* yang melarikan diri setelah menerima upah di depan. Bahan baku utama dalam pembuatan perahu adalah *kayu bitti*, sedangkan dalam bahasa Konjo mereka menyebutnya *kayu naknasa'*, biasanya didatangkan dari Pulau Buton (Butung) Propinsi Sulawesi Tenggara.

Masyarakat masih memperhatikan tradisi dalam memulai pembuatan perahu yaitu dengan diawali oleh adanya doa-doa. Ritual ini biasanya pada saat pemasangan *lunas* kapal yaitu kayu yang berfungsi sebagai fondasi kapal. Di atas *lunas* ini biasanya diletakkan makanan seperti *onde-onde* dan *wajik*. Kemudian pada saat akan diadakan peluncuran kapal ke dalam air biasanya didahului dengan ritual dan *barzanji*. Kalau salah baca doa atau salah baca niat dalam ritual awal pembuatan perahu, maka bisa jadi perahu tidak bisa diluncurkan ke dalam air. Kalau perahu tidak bisa diluncurkan ke dalam air hal ini dinamakan *mate darak* atau mati di darat, berhenti di darat.

Ketika kayu utama untuk bahan kapal mau dipotong, maka harus dicari *hari baik* dahulu. Sesudah 2 sampai 3 hari kayu baru dipotong *(ditetak)*. Sebelum kayu dipotong diadakan acara makan-makan dengan mengundang orang-orang atau tetangga dekat. Makanan yang dihidangkan berupa *wajik* dan *onde-onde* yang diletakkan di atas *lunas* kayu kapal. Doa-doa dibacakan saat akan memotong kayu, yang membacakan doa biasanya ada orang khusus. Kalau di Palalakang Kabupaten Takalar yang membaca doa biasanya Pak Aras, sedangkan di Tanaberu Kabupaten Bulukumba biasanya oleh Haji Syamsudin, beliau juga bekerja membuat perahu. Sebelum kayu dipotong, biasanya membakar *kemenyan* dahulu, kemudian ada *minyak kelapa khusus* yang dioleskan pada kayu yang akan dipotong. Kemudian kalau ada sambungan kayu juga diletakkan bajak, dan bunga-bunga juga ditebarkan. Selain itu, juga diletakkan gula kelapa dan *ragi.*

Dalam hal kebutuhan teknologi untuk mengembangkan industri perahu, bagi masyarakat bukanlah hal yang utama. Bagi para *ponggawa utama*, setiap pesanan perahu yang diajukan oleh para pemesan biasanya selalu disanggupi oleh ponggawa utama. Berbagai jenis perahu yang biasanya diproduksi adalah; *lepa-lepa, pajala, patorani, lambo, biseang, phinisi,* dan *perahu layar motor* (PLM).

Inovasi yang menyolok dalam industri perahu rakyat ini terlihat dalam pembuatan perahu phinisi. Perahu phinisi yang dianggap "asli" terletak pada aspek daya penggerak kapal yaitu layar yang didorong oleh tenaga angin. Akan tetapi kemudian ada seorang China dari Surabaya yang memesan kapal phinisi di Bulukumba setelah perahu selesai dibuat, kemudian dia membawa perahu itu ke Surabaya untuk dipasangi mesin kapal. Jadi penggerak perahu phinisi bergeser dari layar menjadi layar berkombinasi dengan mesin.

Dalam hal pengembangan teknologi yang berpengaruh adalah variasi keinginan dari si pemesan yang akan membeli kapal. Biasanya si pemesan membawa gambar perahu yang dipesan beserta ukuran besar kecilnya perahu. Akan tetapi, kapal phinisi sebagai ciri khas Sulawesi Selatan bentuknya tidak berubah. Kapal-kapal phinisi tidak pernah dibangun oleh para ponggawa kecuali ada yang memesan terlebih dahulu. Kapal yang lebih kecil biasa dibuat oleh para punggawa kemudian dijual atau di gunakan sendiri. Yang memesan kapal besar biasanya orang-orang dari luar pulau Sulawesi Selatan.

Kapal phinisi dulunya identik dengan dua tiang layar, tapi kemudian ada perubahan dengan ditambahi mesin sesuai pesanan. Akomodasi teknologi sangat ditentukan oleh order dari calon pembeli kapal. Para ponggawa sebagai penanggung jawab produksi perahu sangat akomodatif terhadap pesanan, dan para ponggawa tidak begitu bermasalah dengan teknologi tersebut. Jadi di sini terlihat bahwa aktor yang berpengaruh dalam pembudayaan teknologi perahu tradisional adalah para *ponggawa* (penanggungjawab) dan para pemesan yang akan membeli kapal. Institusi kekerabatan dan jaringan ketetanggaan yang bersifat geografis menjadi aspek yang berperan dalam proses produksi perahu baik di Takalar maupun di Bulukumba.

SIMPULAN

Perahu tradisional termasuk di dalamnya perahu phinisi diproduksi oleh masyarakat Sulawesi Selatan dari suku Konjo yang merupakan sub-suku dari suku bangsa Bugis. Dalam proses pembuatan perahu masyarakat masih memperhatikan tradisi dalam memulai pembuatan perahu dengan diawali dengan doa-doa. Ritual ini biasanya pada saat pemasangan *lunas* kapal yaitu kayu yang berfungsi sebagai fondasi kapal. Di atas *lunas* ini biasanya diletakkan makanan seperti *onde-onde* dan *wajik*. Kemudian pada saat akan diadakan peluncuran kapal ke dalam air biasanya di dahului dengan ritual dan *barzanji*. Bahan baku utama dalam pembuatan perahu adalah *kayu bitti*, sedangkan dalam bahasa Konjo mereka menyebutnya *kayu naknasa'*, biasanya didatangkan dari Pulau Buton Propinsi Sulawesi Tenggara.

Perahu phinisi yang dianggap "asli" terletak pada aspek daya penggerak kapal yaitu layar yang didorong oleh tenaga angin. Akan tetapi kemudian ada seorang calon pembeli yang memesan kapal phinisi di Bulukumba setelah perahu selesai dibuat kemudian dia membawa perahu itu ke Surabaya untuk dipasangi mesin kapal. Jadi penggerak perahu phinisi bergeser dari layar menjadi layar berkombinasi dengan mesin.

Aktor yang berpengaruh dalam pembudayaan teknologi perahu tradisional adalah para *ponggawa* (penanggungjawab) dan para pemesan yang akan membeli kapal. Institusi kekerabatan dan jaringan ketetanggaan yang bersifat geografis menjadi aspek yang berperan dalam proses produksi perahu baik di Takalar maupun di Bulukumba.

DAFTAR RUJUKAN