

MOTORISASI PERAHU PINISI DI TANAH BERU

KABUPATEN BULUKUMBA (1975-1985)



SKRIPSI

Diajukan untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar sarjana pada

Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Sastra Universitas Hasanuddin

Disusun Oleh :

Andi Arief Munawir

F811 06 021

JURUSAN ILMU SEJARAH FAKULTAS SASTRA

UNIVERSITAS HASANUDDIN

MAKASSAR

2013

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT karena berkat Rahmat dan Hidayah-NYA sehingga skripsi ini dapat penulis selesaikan. Penulisan skripsi ini merupakan upaya penulis untuk memenuhi salah satu syarat ujian akhir guna memperoleh gelar sarjana pada Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Sastra Universitas Hasanuddin. Ada banyak masalah yang penulis alami dalam perampungan skripsi ini, tetapi dengan ketekunan dan kerja keras,akhirnya penulisan skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.

Meskipun demikian, tidak berarti bahwa skripsi ini sudah merupakan karya yang sempurna. Oleh sebab itu, penulis senantiasa membuka diri untuk menerima saran dan kritik yang sifatnya membangun dari berbagai pihak sebagai upaya penyempurnaan skripsi ini. Saran dan kritik ini diharapkan juga berguna bagi pengembangan ilmu pengetahuan kedepannya.

Penulis tidak hanya bersandar pada pengalaman sendiri yang amat terbatas. Karya ini bisa terselesaikan berkat bantuan petunjuk dan bimbingan dari berbagai pihak yang senantiasa memberi dukungan moral maupun materi. Oleh sebab itu penulis mengucapkan banyak terimah kasih dan penghargaan kepada:

1. **Allah SWT** yang telah memberikanku nikmat kesehatan sehingga saya dapat merampungkan skripsi ini.
2. Kedua orang tuaku: **Alm. Basri Padulungi** dan **Rosmawati** yang tanpa hentinya memberikan nasehat kepadaku, terimah kasih banyak atas semua

pengorbanan yang telah kalian berikan selama ini, semoga saya jadi anak yang dapat membanggakanmu.

3. Keluarga besarku yang berada di makassar dan di kampung yang selalu mengarahkan dan menyemangatiku.
4. Bapak **Dr. Suriadi Mappangara, M.Hum.** sebagai *pembimbing I* dan Bapak **H. M. Bahar Akkase Teng, L.c.p, M.Hum.** sebagai *pembimbing II* yang telah meluangkan waktunya mengarahkan dan membimbing penulis dalam penyusunan dan penulisan skripsi ini.
5. Bapak **Prof. Burhanuddin Arafah, M.Hum, Ph.D** selaku Dekan Fakultas Sastra Universitas Hasanuddin.
6. Bapak dan Ibu **Staf pengajar Jurusan Ilmu Sejarah** Fakultas Sastra Universitas Hasanuddin yang selama ini dengan ikhlas membagi ilmunya kepada penulis, selama penulis menempuh pendidikan.
7. **Staf Pegawai Fakultas Sastra** K'Ojie, K'Udin, K'Ilo, K'kahar dan Dg.Nai yang selalu memberi semangat dan bantuan pengurusan di Fakultas saya ucapkan terimah kasih.
8. Teman-teman **Angkatan 2006** (Agresi 06) Kho-khom, Adnan, Accunk, Bom2, Echa, Etty, Evhi, Fitra, Haidir, Heri, Kurnia, Marlin, Miftah, Novhi, Nhu-nhu, Radhin, Rara, Rian, Thini, Vina,Wahyu dan Untuk Almh. Fifi. Terimah kasih buat semua senyum, canda dan tawa dan kenagan indah yang sempat kita lalui bersama selama kuliah.
9. Teman-teman **Angkatan 2006 Fakultas Sastra** (Ethnic 06) Arham, Ahmad ,Eko, Awa, Heri, Rico, Rian, Acho, Adyatma, Ammar, Anty, Arie,

Chimenk, Dedy, Dodo, Etha, Fajar, Asri, Stevie, Firman, Fitrie, Iwank, Khalik, Nanank, Ketek, Hokmah, Patrik, Uchi, Venty, Murty, Waode, Uda Faisal, Dan yang tak sempat saya sebutkan namanya. Terimah kasih atas dorongan dan nasehat kalian.

10. Teman-teman **Himpunan Ilmu Sejarah** (Humanis) Kanda Enal, Kanda Akmal, K'Elu, K'Alief, K'Padi, K'Erly, K'Perrek, K'Warma, K'Achil, K'Juju, K'Nhono, K''Pahry, K'Bojes, K'Keke, K'Nanjar, dan kawand-kawand angkatan 07,08,09,10.11.12. dan tak lupa juga buat Mama Sawariah dan Santy yang tiada bosannya mengingatkan saya menjadi mahasiswa yang baik. Saya ucapakan banyak terimah kasih.
11. **Teman-teman KKN Gel. 82 Posko Toddang Pulu** Fitriani, Adhe, Afika, Alan, Alfred, Anggang, Biebah, Naning, Vidha, Terimah kasih atas kebersamaan kalian sewaktu di posko.
12. Tak terkecuali seluruh orang-orang yang telah membantu penulis yang tak bisa saya sebutkan satu-persatu namanya.

Semoga segala bantuan yang penulis terima dari berbagai pihak tersebut mendapat balasan dari Allah SWT. Selain itu penulis berharap karya ini dapat diterima sebagai sumbangan pikiran yang berguna bagi pengembangan ilmu pengetahuan, Khususnya pada bidang Ilmu Sejarah.

Makassar, November 2013

Hormat Saya,

Penulis

DAFTAR ISI

Halaman

Kata Pengantar	i
Daftar Isi.....	v
Abstrak	vii
BAB I PENDAHULUAN	
1.1. LatarPenelitian.....	1
1.2. Batasan Masalah.....	7
1.3. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	8
1.4. Tinjauan Pustaka.....	8
1.5. Metode Penelitian	10
1.6. Sistematika Penulisan.....	13
BAB II LATAR PENERIMAAN MOTORISASI	
2.1. Gambaran Umum Tanah Beru.....	15
2.2. Sejarah Perahu Pinisi.....	18
2.3. Pengenalan Awal Motorisasi.....	27
BAB III MOTORISASI PERAHU PINISI	
3.1. Proses Penerimaan dan Perkembangan Motorisasi.....	32
3.2. Konstruksi Perahu: Yang Bertahan dan Berubah.....	38
3.3. Dukungan Pemerintah dan Masyarakat di Tanah Beru.....	42

BAB IV DAMPAK MOTORISASI

4.1. Pengaruh Motorisasi Dalam Bidang
Ekonomi.....46

4.2. Pengaruh Motorisasi Dalam Bidang
Sosial.....55

BAB V PENUTUP

5.1. Kesimpulan.....60

5.2. Saran.....62

Daftar Pustaka.....63

Daftar Informan.....65

Lampiran.....67

ABSTRAK

A.Arief Munawir. “Motorisasi Perahu Pinisi Di Tanah Beru Kabupaten Bulukumba 1975-1985” dibimbing oleh Suriadi Mappangara dan Bahar Akkase Teng.

Penelitian ini difokuskan pada motorisasi perahu pinisi dalam kurun waktu 1975 hingga 1985. Proyek motorisasi di Tanah Beru dapat dikatakan berhasil karena sebagian besar perahu pinisi yang diproduksi telah menggunakan mesin. Karena itulah saya mencoba mengkaji kembali sejarah motorisasi perahu pinisi di Tanah Beru Kabupaten Bulukumba pada tahun 1975-1985.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui proses awal penerimaan motorisasi, bagaimana perkembangannya dan bagaimana motorisasi itu sendiri memberi dampak sosial-ekonomi bagi masyarakat di Tanah Beru. Penelitian ini menggunakan metode yaitu pengumpulan sumber, verifikasi, interpretasi dan penulisan.

Kata Kunci: Sejarah Maritim, sejarah sosial ekonomi dan Motorisasi.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Penelitian

“*Yales Veva Jaya Mahe*” (justru di lautan kita jaya), ungkapan ini mengandung makna bahwa kebesaran negara kita sebagai negara maritim ditentukan oleh kemampuan menguasai laut. Dalam realisasi pengertian yang terkandung dalam kalimat di atas diperlukan penghimpunan serta pemanfaatan dan pengembangan potensi yang ada utamanya potensi kemaritiman yang telah diwarisi dari leluhur kita sejak zaman bahari.

Wilayah Republik Indonesia, separuhnya terdiri dari laut, ini suatu petunjuk bahwa cukup banyak orang Indonesia menggantungkan diri secara langsung atau pun tidak langsung pada laut. Oleh karena ada bagian yang besar dari pengalaman dan kegiatan penduduk Nusantara pada masa lampau yang luput dari pengamatan dan penelitian sejarawan bangsa kita. Menurut Lopian, melihat sejarah Indonesia dari wilayah daratan saja membawa akibat bahwa pengetahuan dan pandangan tentang masa lampau yang merupakan dasar untuk mengenal dan mengerti masa kini selalu berat sebelah. Penulisan sejarah yang beraspirasi nasional dalam arti yang sebenarnya dianggap tidak lengkap apabila yang diutamakan hanya unsur darat saja dari yang seharusnya sejarah Tanah Air.¹

Hal ini menjadi lebih penting lagi, setelah *Wawasan Nusantara* diterima dan diakui sebagai pandangan resmi yang dianut oleh pemerintah dan bangsa

¹ Adrian B. Lopian, “*Orang Laut-Bajak Laut-Raja Laut Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*” (Jakarta: Komunitas Bambu, 2009), hlm. 1.

Indonesia, wawasan ini tidak lagi melihat negara Republik Indonesia sebagai satu kesatuan berdasarkan prinsip pulau demi pulau, melainkan suatu negara kelautan (*Archipelago State*) yang mempunyai kebulatan teritorial termasuk laut dan selat yang berada dalam garis perbatasan yang telah ditentukan. Archipelago State sebenarnya harus diartikan sebagai “*Negara Laut Utama*” yang ditaburi dengan pulau-pulau bukan negara pulau-pulau yang dikelilingi laut, dengan demikian paradigma perihal negara kita seharusnya terbalik, yakni negara laut yang ada pulau-pulaunya. Perhatian terhadap aspek maritim bukan lagi merupakan hal yang pantas dilakukan, melainkan menjadi sesuatu yang wajib mendapat prioritas istimewa, dan dalam hubungan pokok perhatian studi ini merupakan suatu upaya untuk menyoroti secara khusus sebagian dari masa bahari bangsa dan negara (dalam arti masa lampau dan maritim).²

Sejarah mencatat bahwa di kawasan timur Indonesia pernah berdiri sebuah kerajaan maritim yang cukup besar pengaruhnya yakni kerajaan kembar Gowa-Tallo. Kekuasaannya meliputi sebagian Sulawesi Selatan dan Tenggara, serta Nusa Tenggara (sumbawa dan sekitarnya). Salah seorang Raja Gowa yang termahsyur ialah Sultan Hasanuddin yang memerintah pada tahun 1653-1669. Karena kekuatan armada laut yang dibangun pada waktu itu Sehingga Sultan Hasanuddin sangat disegani oleh VOC dan dijuluki “*Ayam Jantan Dari Timur*” (De Haantjes Van Het Oosten).

Kebesaran dan kemakmuran kerajaan kembar Gowa-Tallo pada masa itu ditunjang pula oleh kegiatan perniagaan yang cukup ramai dan menjadikan

² *Ibid.*

pelabuhan *Somba Opu* sebagai bandar yang penting dan strategis. Untuk mengatur pelayaran yang semakin ramai itu, Raja Gowa-Tallo berusaha mengatur sistem pelayaran dan perdagangan untuk dipatuhi semua pihak. Dibuatlah suatu aturan pelayaran yang dihimpun dari berbagai masukan para *Matoa* yang diketuai Oleh Ammana Gappa. Aturan tersebut dinamakan “*Ade’ Alloping-Loping*”, ditulis dalam aksara lontarak dan pernah diterbitkan di Makassar pada tahun 1961.³

Dari uraian di atas, dapat diketahui peranan dan fungsi perahu layar sebagai armada dagang dan perang yang menjadikan kerajaan maritim di Indonesia dapat berjaya pada masanya. Dan keberanian mengarungi lautan yang dimiliki oleh nenek moyang kita seperti yang telah digambarkan di atas, itulah yang diwarisi oleh orang Bugis-Makassar sehingga sejak beberapa abad lalu terkenal sebagai pelaut ulung.

Salah satu industri tradisional yang sudah sejak dulu mewarnai corak dan ragam kebudayaan bahari masyarakat di Sulawesi Selatan adalah industri pembuatan perahu di Tanah Beru Kabupaten Bulukumba. Dengan potensi geografis Kabupaten Bulukumba pada umumnya dan Tanah Beru khususnya, merupakan salah satu faktor pendorong bagi masyarakat untuk bekerja sebagai pengrajin perahu. Pengrajin perahu adalah salah satu kelompok yang terdapat dalam masyarakat, yang dalam kesehariannya turut memberikan peranan penting dalam pembangunan daerah.

³ Arief Saenong, “*Pinisi Panduan Teknologi dan Budaya*” (Bulukumba: Dinas Perindustrian Pariwisata dan Budaya, 2007), hlm. 5.

Sulawesi Selatan sebagai bagian dari pulau Sulawesi dimana masyarakatnya terkenal sebagai pelaut ulung telah banyak menciptakan hasil karya berupa perahu sebagai alat transportasi laut yang tangguh mengarungi samudra. Berbagai jenis perahu dan tipe telah tercipta mulai dari bentuk tradisional sampai pada bentuk modern, pada mulanya alat transportasi air yang tercipta setelah penggunaan rakit adalah perahu yang di buat dari batang kayu besar yang dikeruk atau lesung.⁴

Seiring dengan perkembangan waktu dan pemenuhan akan kebutuhan, maka diperkirakan pada abad XVI barulah tercipta perahu yang lebih besar yang disusun dari kepingan papan. Perubahan dari tahun-ketahun dan perkembangan yang berlangsung dalam kurun waktu cukup lama, akhir abad XIX atau awal abad XX mulai diciptakan model Sombala Pinisi dan kemudian berevolusi menjadi Pinisi.⁵

Di Kabupaten Bulukumba, khususnya di Tanah Beru, yang tidak lain merupakan wilayah bahari, memiliki perahu Pinisi sebagai ikon budaya Sulawesi Selatan yang merupakan hasil dari kebudayaan Bugis-Makassar yang sudah lama dikenal di dalam maupun luar negeri. Pemanfaatan perahu Pinisi sebagai alat angkutan laut yang penting dan tradisional di Indonesia khususnya di Sulawesi Selatan, memiliki ruang muat yang cukup besar, hal ini dikarenakan masih kurangnya alat-alat angkutan laut yang modern yang dimiliki oleh pihak swasta maupun pemerintah pada masa itu.

⁴ Muhammad Arief dan Abbas, "*Phinisi Perahu Khas Sulawesi Selatan*" (Bulukumba: Proyek Pembinaan Peninggalan Sejarah Purbakala dan Permuseuman Sulawesi Selatan), hlm. 24.

⁵ *Ibid.*, hlm. 33.

Sebagai akibat perkembangan di segala sektor kehidupan di Indonesia, perkembangan teknik pertukangan perahu di Tanah Beru juga mengalami perubahan mencolok terutama dalam hal pembuatan perahu Pinisi. Pembuatan perahu Pinisi mulai mengalami peningkatan dan perkembangan teknik modern dibidang pertukangan dan pelayaran, sesuai prakarsa Presiden Soeharto pada tahun 1972 yang memberikan bantuan kepada pengusaha berupa peralatan modern, seperti pemakaian motor diesel untuk tenaga penggerak dan selanjutnya menetapkan pemasangan tersebut sebagai kewajiban yang berguna dalam perlengkapan keselamatan pelayaran.⁶

Modernisasi adalah suatu perubahan dari hal yang statis tradisional menuju kepada perubahan yang sesuai dengan tuntutan zaman modern, baik dibidang teknik, sosial, politik dan kebudayaan.⁷ Modernisasi perahu Pinisi untuk langkah pertamanya adalah pemberian motor/mesin pada setiap perahu Pinisi baik yang sudah selesai maupun yang belum.

Dalam pelaksanaan motorisasi perahu Pinisi di Sulawesi Selatan yang mendapat kepercayaan sebagai daerah pelaksanaan *Pilot Project*, lokasinya dipusatkan pada 3 daerah yang memiliki keahlian tradisional dalam pelayaran yang turun temurun, yaitu:

- a) Kabupaten Jeneponto
- b) Kabupaten Bulukumba
- c) Kabupaten Bone

⁶ Darmawan Salman, "*Jagad Maritim*" (Makassar: Inninawa, 2006), hlm. 46.

⁷ Nur Azman, "*Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*" (Bandung: Penabur Ilmu, 2001), hlm. 298.

Dalam pelaksanaan tahap pertama ini menggunakan tiga buah perahu Pinisi dengan mesin berkekuatan (50) hp putaran rendah dengan maksimum (900) rpm, tipe ini dipersiapkan untuk perahu pengangkut barang.⁸ Dengan pelaksanaan motorisasi perahu layar ini yang sudah selesai dilaksanakan tahap pertama untuk tipe Pinisi, yang masing masing diberi nama sesuai dengan motto yang terdapat pada lambang daerah Sulawesi Selatan, "Toddopuli" yang berarti Teguh Dalam Keyakinan, toddopuli itu terbagi atas: Toddopuli I di Bajo'E Kabupaten Bone, Toddopuli II di Terang-terang Kabupaten Bulukumba, Toddopuli III di Pallengu Kabupaten Jeneponto.

Sejak penggunaan sistem motorisasi pada perahu Pinisi di Tanah Beru peningkatan intensitas pengiriman barang antar pulau mengalami kemajuan signifikan, oleh karena itu juga pendapatan yang diperoleh para pemilik perahu atau pemodal bertambah, dan membawa perubahan dalam pelayaran dimana para awak kapal jadi lebih mudah menangani tugas mereka, selain itu dengan penggunaan motorisasi juga taraf hidup para pekerja khususnya para tukang pembuat perahu juga ikut mengalami perbaikan,

Berdasarkan pembahasan tersebut, penulis tertarik untuk mengkaji lebih dalam tentang motorisasi perahu Pinisi, sebab sejak digunakanya motorisasi pada perahu Pinisi sangat mempengaruhi aspek kehidupan masyarakat setempat khususnya dalam bidang ekonomi, serta dimensi sosial masyarakat sejak digunakanya motorisasi pada perahu.

⁸ Muh. Basri Padulungi, "*Perahu Pinisi Sebagai Salah Satu Unsur Kebudayaan Bugis Makassar*" (Ujung Pandang: Skripsi Pada Jurusan Pendidikan Sejarah Fakultas Keguruan Ilmu Sosial, Institut Keguruan dan Ilmu Pendidikan, 1973), hlm. 79.

1.2 Rumusan Masalah

Di dalam suatu penulisan, rumusan masalah sangat penting sebab akan memudahkan penulis di dalam pengarahannya pengumpulan data dalam rangka untuk memperoleh data yang relevan. Adapun rumusan masalah antara lain :

1. Mengapa masyarakat Tanah Beru menerima motorisasi?
2. Bagaimana perkembangan motorisasi perahu Pinisi di Tanah Beru?
3. Bagaimana pengaruh motorisasi terhadap kehidupan masyarakat di Tanah Beru?

1.3 Batasan Masalah

Dalam penulisan sejarah diperlukan batasan-batasan yang sangat penting artinya. Batasan yang dimaksud disini adalah batasan spasial dan batasan temporal. Batasan spasial dari penelitian ini adalah di Tanah Beru Kabupaten Bulukumba sebagai sentra pembuatan perahu Pinisi. Sedangkan batasan temporal dalam penelitian ini, yaitu dimulai pada tahun 1975 yang merupakan pengenalan motorisasi perahu Pinisi pada pengrajin perahu di Tanah Beru. Perkembangan ini terus berlanjut hingga tahun 1985 karena pada tahun tersebut pembuatan perahu Pinisi tradisional (klasik) mengalami penurunan drastis, sebaliknya motorisasi berkembang pesat di Tanah Beru. Hal inilah yang disimpulkan penulis untuk mengakhiri batasan temporer dari karya ilmiah ini pada tahun 1985.

1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

- a) Menjelaskan sebab diterimanya motorisasi oleh masyarakat di Tanah Beru.
- b) Menjelaskan perkembangan motorisasi Pinisi di Tanah Beru.
- c) Menjelaskan pengaruh motorisasi dalam kehidupan masyarakat di Tanah Beru.

1.3.2 Manfaat Penelitian

- a) Secara Teori: untuk menambah pengetahuan tentang aspek kemaritiman masyarakat Indonesia, khususnya masyarakat di Tanah Beru.
- b) Secara Praktis: sebagai referensi bagi Pemerintah Kabupaten Bulukumba dalam menyusun kebijakan-kebijakan kemaritiman untuk kemajuan sektor pelayaran niaga terhadap masyarakat di Tanah Beru.

1.4 Tinjauan Pustaka

Dalam hal ini, ada beberapa penelitian yang telah dilakukan :

M. Basri Padulungi (1973), *Perahu Pinisi sebagai Salah Satu Unsur Kebudayaan Bugis-Makassar*. Yang Membahas tentang pembuatan perahu Pinisi dan Ara sebagai tempat asal mula para pekerja (Panrita Lopi) Pinisi, serta melihat bagaimana perkembangan perahu Pinisi dalam menghadapi tantangan teknik modern di bidang pertukangan dan pelayaran, sedangkan pada penelitian ini, penulis memusatkan perhatian pada perkembangan motorisasinya dan melihat

bagaimana motorisasi itu mempengaruhi bidang ekonomi, serta ingin mengkaji dimensi sosial masyarakat di Tanah Beru sejak diterapkannya motorisasi.

Syahrul Amar (1994), *Kehidupan Nelayan Pembuat Perahu di Tanah Lemo Kabupaten Bulukumba 1950-1988*. Dalam tulisannya, pembuatan perahu Pinisi yang ada di Tana Lemo mempunyai kesamaan dengan pembuatan perahu yang terdapat di daerah lain di Bulukumba. Kemampuan membuat perahu merupakan keahlian yang diwariskan turun-temurun, keahlian itu terdiri atas keahlian magis dan keahlian teknik. Kemudian pada perkembangan selanjutnya, keahlian itu bertahan karena diperkenalkannya motorisasi sebagai alat penggerak.

M. Yamin Jinca (2002), *Transportasi Laut Kapal Layar Motor Pinisi*. Menjelaskan tentang bagaimana gejala perkembangan teknologi armada pelayaran rakyat yang nampak pada masyarakat kemaritiman yang berkaitan dengan pengembangan usaha industri perkapalan dan jasa transportasi pelayaran rakyat adalah penguasaan dan penggunaan Iptek masih rendah, informasi tertulis tentang keunggulan dan kelemahan teknologinya belum ditemukan didalam literatur-literatur ilmiah, karena hampir sebagian besar pembangunannya masih menggunakan cara tradisional, kelemahan yang tampak paling menonjol adalah pada teknik konstruksi akibat motorisasi, alat navigasi dan keselamatan, sistem permodalan, sistem penggerak dan alat bongkar muat, sistem manuver dikawasan pelabuhan, serta pengolahan usaha lebih banyak menggunakan manajemen kekeluargaan.

Darmawan Salman (2006), *Jagad Maritim*. Menjelaskan tentang bagaimana serbuan investasi, teknologi dan manajemen mendorong perubahan di

3 komunitas, yaitu pembuat perahu di Tanah Beru, penangkap ikan di Tanah Jaya, dan penghuni pantai wisata di Bira. Bagaimana 2 proses modernisasi utama: diferensiasi pada asas struktural dan rasionalisasi tindakan pada poros kultural kemudian ikut bergerak. Disisi lain ikatan Patron-Klien yang kuat, manifestasi si'ri, gelar haji, dan status sosial telah menjadi sumber motivasi pencapaian warganya, terutama dikomunitas pembuat perahu di Tanah Beru dan penangkap ikan di Tanah Jaya. Tetapi tidak semua aktor bisa naik ke lapisan yang setaraf, dengan demikian pengaruh 3 motif itu tidaklah sama.

Nurhana (2009) "*Perkembangan Pembuatan Perahu Pinisi Di Tanah Beru 1985-1995*", yang Membahas tentang perkembangan pembuatan perahu Pinisi di Tana Beru Kabupaten Bulukumba. Yang merupakan peralihan dari 3 daerah sebelumnya yakni: Ara, bira dan Lemo-lemo. Dan melihat bagaimana produksi perahu Pinisi setelah modernisasi berkembang serta bagaimana orientasi pemasaran perahu Pinisi kedepannya berkaitan dengan di tetapaknya Tanjung Bira sebagai objek wisata, sedangkan pada penelitian ini, penulis memusatkan perhatian pada perkembangan motorisasinya dan melihat bagaimana motorisasi itu mempengaruhi bidang ekonomi, serta ingin mengkaji dimensi sosial masyarakat di Tanah Beru sejak diterapkanya motorisasi.

1.5 Metode Penelitian

Berbicara mengenai sejarah berarti menyangkut segala kejadian dan peristiwa yang telah terjadi. Dalam hal ini, sejarah sebagai peristiwa yang tidak mungkin untuk diamati atau disaksikan lagi sebagaimana wujudnya. Hal ini merupakan tugas seorang sejarawan untuk melakukan rekonstruksi terhadap suatu peristiwa atau kejadian tersebut.

Dalam merekonstruksi suatu peristiwa, seorang sejarawan hanyalah melihat jejak-jejak yang ditinggalkan oleh masa lalu itu. Tersedianya sumber-sumber yang berkaitan dengan peristiwa tersebut baik itu berupa sumber lisan, sumber tulisan maupun sumber benda yang kesemuanya merupakan salah satu bagian dari sumber primer ataupun sumber sekunder, sangatlah mendukung sejarawan dalam upaya mengungkapkan suatu peristiwa yang menjadi fokus kajiannya. Olehnya itu diperlukan suatu metode atau cara untuk merekonstruksi masa lalu tersebut sehingga bisa dihadirkan kembali dalam bentuk karya sejarah sebagai sebuah kisah yang dituangkan dalam bentuk tulisan.

Setiap ilmu mempunyai metode begitu pula halnya dengan ilmu sejarah. Metode tersebut dipergunakan oleh sejarawan dalam merekonstruksi suatu peristiwa di masa lalu yang menjadi objek kajiannya.⁹ Metode-metode itu tersusun secara sistematis yang merupakan langkah-langkah yang harus ditempuh oleh seorang sejarawan untuk menghasilkan suatu karya sejarah yang ilmiah. Dalam penulisan karya ini, penulis mengumpulkan data dengan menggunakan

⁹ M. Saleh Madjid dan Abd. Rahman Hamid, "*Pengantar Ilmu Sejarah*" (Makassar: Rayhan Intermedia, 2008), hlm. 45.

metode penelitian kepustakaan (*library research*). Selanjutnya untuk menghasilkan suatu karya sejarah yang ilmiah, penulis menggunakan metode sebagaimana yang dipergunakan dalam penulisan karya-karya sejarah. Adapun tahapan-tahapan dalam metode tersebut meliputi :

1. Heuristik, yang dilakukan dengan mengumpulkan data-data yang berhubungan langsung dengan masalah atau objek penelitian. Dalam penulisan karya ilmiah ini, penulis mengumpulkan data dengan mengunjungi perpustakaan Fakultas Ilmu Budaya Universitas Hasanuddin begitu pula perpustakaan umum Universitas Hasanuddin yang juga menyediakan buku-buku yang berkaitan dengan sejarah, ada beberapa buku dan tulisan yang membahas objek kajian penulis yaitu: Karya (Skripsi) M. Basri Padulungi “Perahu Pinisi Sebagai Salah Satu Unsur Kebudayaan Bugis Makassar (1973)”, Karya (Skripsi) Syahrul Amar “Kehidupan Nelayan Pembuat Perahu di Tanah Lemo Kabupaten Bulukumba (1994)” dan Karya (Skripsi) Nurhana “Perkembangan Perahu Pinisi di Tanah Beru (2009)”, Buku Darmawan Salman “Jagad Maritim”, M. Yamin Jinca “Transportasi Laut Kapal Layar Motor Pinisi”, Tulisan Horst H. Liebner “Tradisi Kebaharian di Sulawesi Selatan”, Tulisan Muh. Arief Saenong “Pinisi Panduan Teknologi dan Budaya” penulis juga melakukan pengumpulan data di Badan Arsip Daerah Provinsi Sulawesi Selatan dan Badan Arsip Daerah Kabupaten Bulukumba. Selain itu penulis melakukan wawancara dengan pemilik perahu, pengrajin perahu (Panrita

Lopi) dan anak buah kapal (Sawi), dan mengunjungi lokasi tempat pembuatan perahu Pinisi.

2. Kritik sumber, dilakukan setelah mendapatkan data-data yang diperlukan. Terlebih dahulu, penulis menggunakan kritik ekstern untuk mengetahui apakah sumber tersebut merupakan sumber asli atau sumber yang ditulis kemudian. Selanjutnya penulis melakukan kritik terhadap isi atau materi yang dibicarakan pada sumber tersebut dengan mengajukan pertanyaan, apakah materi yang dibicarakan dalam sumber tersebut memang benar adanya. Untuk itu, penulis menggunakan berbagai sumber sebagai pembandingan untuk memperoleh keobjektifitasan data.
3. Interpretasi, pada tahapan ini, data yang telah dikritik kemudian disintesiskan berdasarkan pada apa yang menjadi pokok kajian penulis. Data yang telah diperoleh dari berbagai sumber kemudian dihubungkan satu sama lain untuk mendapatkan suatu pemaknaan yang utuh mengenai masalah yang menjadi fokus kajian dalam penulisan karya ini. Pada tahapan ini, data-data yang dianggap tidak relevan maka akan dipisahkan agar tidak mengganggu dalam penyusunan data selanjutnya.
4. Historiografi, tahapan ini merupakan tahap akhir yang ditempuh setelah melakukan tahapan-tahapan sebagaimana yang telah dijelaskan di atas. Pada tahapan ini, penulis kemudian memulai untuk menuliskan data-data yang telah diperoleh dalam bentuk kisah sejarah yang disusun secara kronologis berdasarkan data dan fakta yang ada.

1.6 Sistematika Penulisan

Penulisan skripsi ini terdiri atas 5 bab yang dilengkapi dengan beberapa lampiran, dalam tiap-tiap bab akan diuraikan mengenai hal-hal sebagai berikut:

Bab I, *Pendahuluan*. dalam bab ini diuraikan mengenai latar penelitian, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, tinjauan pustaka, begitu pula dengan cara mengumpulkan data yang berkaitan dengan objek kajian dan juga metode yang dipergunakan dalam penyusunan karya tulis ini. Pada intinya, bab ini menguraikan alasan-alasan yang menjadikan pentingnya tema ini untuk dikaji sebagai suatu karya ilmiah.

Bab II, Latar Munculnya Motorisasi dalam bab ini akan diuraikan mengenai Gambaran umum tanah beru, Sejarah perahu pinisi, pengenalan awal motorisasi.

Bab III, *Motorisasi Perahu Pinisi*. dalam bab ini akan diuraikan mengenai Proses penerimaan dan perkembangan motorisasi, konstruksi perahu: yang bertahan dan berubah, dukungan pemerintah dan masyarakat di tanah beru.

Bab IV, *Dampak Motorisasi*. dalam bab ini akan diuraikan mengenai Pengaruh motorisasi terhadap masyarakat di Tanah Beru yang meliputi aspek kehidupan masyarakat setempat khususnya dalam bidang ekonomi, serta dimensi sosial masyarakat sejak digunakanya motorisasi pada perahu pinisi.

Bab V, *Kesimpulan*. Bab ini merupakan penutup dan sekaligus jawaban dari hal-hal yang menjadi inti permasalahan dalam karya tulis ini.

BAB II

LATAR PENERIMAAN MOTORISASI

2.1 Gambaran Umum Tanah Beru

Tanah Beru terletak di wilayah Kecamatan Bontobahari Kabupaten Bulukumba yang juga merupakan ibu kota kecamatan terletak pada 5,35° Lintang Selatan dan 12,24° Bujur Timur, berada di bagian Selatan Ibu Kota Kabupaten Bulukumba. Menurut letak administrasinya, Tanah Beru memiliki luas wilayah sebesar 108,605 km² atau 9,4 % luas daerah Kabupaten Bulukumba.¹⁰ Dengan batas-batas wilayah sebagai berikut: Sebelah utara adalah kecamatan Bontotiro dan kecamatan Ujung Bulu, sebelah selatan adalah Laut Flores, sebelah barat adalah Kecamatan Ujung Bulu dan Laut Flores dan sebelah Timur adalah Desa Ara dan Desa Bira.¹¹

Untuk mencapai daerah Tanah Beru dari Kota Makassar harus menempuh jarak 176 km, sedang dari pusat Ibu Kota Kabupaten Bulukumba menempuh jarak kurang lebih 24 km. Wilayah Tanah Beru merupakan pintu gerbang bagi daerah-daerah lain yang ada di sekitarnya, bahkan pintu gerbang bagi pulau lain seperti pulau Selayar dll. Hal ini menyebabkan Tanah Beru dalam Kesehariannya sangat ramai baik itu yang singgah maupun yang lewat.

Tanah Beru berada sekitar 8 meter di atas permukaan laut. Dari letak yang demikian itu, sangat potensial untuk industri kerajinan perahu, tempat pembuatan perahu dilakukan tepat pada bagian tepi pantai yang tidak terkena air pasang guna memudahkan penurunan perahu kelaut. Keadaan perairan di sekitar daerah ini cukup baik untuk

¹⁰ Monografi Kelurahan Tanah Beru: 1990, hlm 6.

¹¹ *Ibid.*, hlm. 17.

perikanan dan strategis untuk pelayaran rakyat dan Nusantara, karena di bagian selatan yakni Laut Flores berada pada tingkat kedalaman 500 meter, sedang di bagian timur yakni Teluk Bone yang memiliki kedalaman kurang lebih 1500 meter.

Keadaan iklim di Tanah Beru dipengaruhi oleh angin lokal yakni angin darat yang bertiup pada dini hari ke laut dan angin laut yang bertiup pada malam hari ke darat. Di samping itu daerah ini sangat dipengaruhi oleh dua musim yakni musim barat laut pada bulan November sampai bulan Februari tahun berikutnya dan musim timur laut terjadi pada bulan Juli sampai bulan September. Pada musim barat biasanya disertai dengan hujan keras dan angin kencang, yang mengakibatkan nelayan di pesisir pantai barat dan timur tidak berani beroperasi karena besarnya ombak. Curah hujan di Tanah Beru rata-rata 2500 mm pertahun dengan suhu udara rata-rata 20°-30°. Hal ini disebabkan pengaruh keadaan air laut, sehingga pada malam hari udara masih terasa panas.

Penduduk di Tanah Beru berasal dari berbagai daerah, seperti Selayar, Bantaeng, Jeneponto dan Bone. Selain menyerap migran dari luar, Tanah Beru juga memiliki penduduk yang migratif. Sekitar 17% penduduknya kini bermigrasi ke Malaysia dan daerah lain di Indonesia. *Hukum Ravenstein* Berlaku di sini, bahwa turunya jumlah penduduk perdesaan akibat dari migrasi dan akan diganti secara bertahap oleh migran dari daerah lain.¹² Dan mayoritas penduduk pada umumnya adalah suku Makassar yang dalam kesehariannya masyarakat memakai bahasa Makassar dengan dialek “Konjo” (Salah satu dialek dalam bahasa Makassar). Mayoritas penduduknya beragama Islam, mereka yang bukan pemeluk Agama Islam adalah pendatang dari daerah lain yang kebetulan bertugas di Tanah Beru.

¹² Ahmad Kadir, “Agama dan Kehidupan Pengrajin Perahu di Tanah Beru” (Ujung Pandang: Balai Penelitian Lektur Keagamaan, 1990), hlm. 71.

Kondisi tanah di Tanah Beru kurang cocok untuk dijadikan lahan pertanian karena terdiri atas deretan pantai yang landai, sangat jauh berbeda dengan kondisi alam beberapa daerah lain yang terdapat di sebelah barat dan utara Bulukumba yang sangat subur. Sehingga kecil kemungkinan bagi masyarakat untuk mengorientasikan diri pada sektor pertanian.¹³

Keadaan geografis tersebut menjadikan mayoritas penduduk daerah ini memilih pekerjaan bertukang perahu dan bekerja sebagai pelaut, sebagai jawaban atas tantangan alam yang dihadapi. Dengan sendirinya kegiatan ekonomi yang berkembang di daerah ini adalah usaha kebaharian.

Kepiawaian dan tradisi masyarakat Tanah Beru dalam pembuatan perahu telah diwariskan dari generasi -ke generasi hingga pada saat sekarang. Perpaduan antara teknik pembuatan yang terhitung unik, karena dalam proses pembuatannya dinding terlebih dahulu dibuat lalu kemudian membuat rangkanya, penjagaan tradisi yang ada dan perkembangan teknik pembuatan perahu yang diadopsi dari luar. Telah melahirkan kekaguman dunia terhadap bangsa Indonesia pada umumnya dan Bulukumba pada khususnya.

Perkembangan pembuatan perahu di Tanah Beru juga tidak lepas dari peranan tiga daerah yang berada di Kecamatan Bontobahari (Ara, Bira, dan Tanah Lemo) yang terletak di bagian selatan Tanah Beru dan merupakan cikal bakal pembuatan perahu Pinisi di daerah ini. Pada awalnya pembuatan perahu berkembang di tiga daerah tersebut, namun dengan seiring perkembangan waktu dan kebutuhan akan berbagai hal pada tahun 1980-an pusat pembuatan perahu di pindahkan dan berkembang di Tanah Beru.

¹³ Arief Saenong, "*Pinisi Panduan Teknologi dan Budaya*" (Bulukumba: Dinas Perindustrian Pariwisata dan Budaya, 2007), hlm. 32.

Pada awal pemindahan pusat pembuatan perahu Pinisi telah terdapat ratusan pengrajin Ara yang mengerjakan perahu pesanan konsumen, ikut berpindah lokasi pembuatan di Tanah Beru.¹⁴ Mereka mengerjakan perahu pesanan konsumen dari berbagai daerah dengan berbagai macam tipe dan ukuran. Bahkan banyak diantara mereka yang tinggal dan menetap di Tanah Beru karena telah menikah dengan penduduk setempat.

Kepandaian para ahli membuat perahu Pinisi dari ketiga tempat tersebut telah diwarisi oleh penduduk setempat yang pada awalnya bekerja sebagai tukang bawahan, banyak diantara mereka yang kemudian mulai merintis karirnya dengan memulai dari pembuatan perahu yang berukuran kecil sampai pada perahu berukuran besar. Kepandaian membuat perahu Pinisi yang dimiliki oleh orang-orang Tanah Beru melalui proses yang panjang, bahkan sampai pada tahun 1987 masih sangat bergantung pada para ahli yang berasal dari Ara, Bira dan Tanah Lemo. Karena pada saat itu hanya mereka yang dianggap ahli dalam membuat perahu, terutama ahli dari Ara.

2.2 Sejarah Perahu Pinisi

Sulawesi Selatan sebagai bagian dari pulau Sulawesi dimana masyarakatnya terkenal sebagai pelaut ulung yang telah banyak menciptakan hasil karya berupa perahu sebagai alat transportasi laut yang tangguh mengarungi samudra. Berbagai jenis perahu dan tipe telah tercipta mulai dari bentuk tradisional sampai pada bentuk modern, pada mulanya bentuk alat transportasi air yang tercipta setelah penggunaan rakit adalah perahu yang dibuat dari batang kayu besar yang dikeruk dan biasa disebut perahu lesung.

¹⁴ *Ibid.*, hlm. 17.

Seiring dengan perkembangan waktu dan pemenuhan akan kebutuhan maka diperkirakan pada abad XVI barulah tercipta perahu yang lebih besar yang disusun dari kepingan-kepingan papan. Perubahan dari tahun-ketahun dan perkembangan yang berlangsung dalam kurun waktu yang cukup lama, akhir abad XIX atau awal abad XX mulai diciptakan model salompong ukuran besar berkapasitas 30 ton, oleh karena badan perahu salompong yang demikian besar itu, maka layarnya yang semula berupa sambala diganti dengan dua tiang dan tujuh helai layar yang sebut sambala Pinisi.

Pada perkembangan selanjutnya, perahu salompoang yang memakai undakan pada bagian depan dianggap tidak efektif lagi dalam pelayaran, sebab mudah terhalang ombak dan dapat berbahaya bagi keselamatan pelayaran. Oleh sebab itu sekitar tahun 1920 salompoang dimodifikasi kembali, pada ujung papan yang terdapat pada haluan diratakan dan haluan jadi lancip sehingga kecepatan perahu bertambah. Tipe baru ini disebut perahu palari ukurannya kurang dari 30 ton memakai layar seperti layar lambok (dua helai) dan perahu palari ukuran besar (30 ton ke atas) memakai dua tiang dan tujuh helai layar. Perahu palari yang berukuran 30 ton ke atas ini yang kemudian dinamakan perahu palari Pinisi dan akhirnya disebut perahu Pinisi saja.¹⁵

Seiring dengan peningkatan daya angkut perahu pada tahun 1950 ada pula perahu lambo yang dibuat dalam ukuran besar (40-60 ton). Karena ukurannya yang besar itu harus memakai dua tiang dan tujuh helai layar pula, maka pada waktu itu dikenal pula lambo Pinisi, yaitu perahu model lambo tetapi bentuk dan layarnya seperti Pinisi.

¹⁵ Muhammad Arief dan Abbas, "*Pinisi Perahu Khas Sulawesi Selatan*" (Bulukumba: Proyek Pembinaan Peninggalan Sejarah Purbakala dan Permuseuman Sulawesi Selatan), hlm. 34.

Pengertian dan makna perkataan Pinisi baik ditinjau dari segi asal katanya maupun dari segi latar belakang sejarah penamaan tersebut tidak ada keterangan yang menjelaskan secara pasti mengenai asal mula nama Pinisi. Dalam hal ini ada beberapa pendapat diantaranya:

1. Menurut Edward Poelinggomang nama Pinisi berasal dari jenis kapal layar Inggris yang disebut Phinis, jenis layar ini adalah perubahan dari jenis *Schooner* yang diberi mesin kecil agar tetap dapat berlayar apabila mendapatkan angin sakal. Jenis kapal layar bermesin kecil ini dikalangan pelaut Belanda disebut Pinas, dan pelaut Prancis menyebut Phinasche. Karena dalam bahasa sehari-hari penduduk Sulawesi Selatan tidak mengenal konsonan pada kahir kata, maka kata Phinis berubah bunyi menjadi Pinisi. Phinis dalam dunia perdagangan maritim baru disebut Pinisi pada tahun 1869.
2. Menurut Basri Padulungi (1973) nama Pinisi berasal dari kata Venecia. Sebuah kota pelabuhan di Italia, diduga dari kata Vinecia berubah sebutan menurut dialek Konjo menjadi "*Penisi*" yang selanjutnya mengalami proses fonemik menjadi Pinisi. Kemungkinan penamaan tersebut berdasar pada kebiasaan orang Bugis-Makassar mengabadikan nama tempat terkenal atau mempunyai keistimewaan kepada benda kesayangannya, termasuk perahunya.
3. Sumber lain berpendapat bahwa, nama Pinisi diduga berasal dari kata "*Panisi*". Kata Panisi (Bugis artinya sisip; Mappanisi artinya menyisip). *Mappanisi* (menyisip) artinya menyumbat semua batasan papan, dinding,

dan lantai perahu dengan bahan tertentu agar tidak tembus air. Dugaan tersebut berdasar pada pendapat yang menyatakan bahwa orang Bugis yang pertama menggunakan perahu Pinisi. Lopi di Panisi (Bugis) artinya perahu yang disisip. Diduga dari kata Panisi mengalami proses fonemik menjadi Pinisi.

Belum ada kepastian secara jelas mengenai sejarah penamaan Pinisi itu sendiri. Namun dari beberapa pendapat diatas, kita dapat menarik kesimpulan bahwa penamaan Pinisi berasal dari suatu peristiwa bersejarah yang telah tertanam pada diri pembuatnya yang kemudian diabadikan dalam nama Pinisi.

Sebelum kehadiran perahu Pinisi, Ada beberapa jenis perahu yang sudah ada di Sulawesi Selatan antara lain.¹⁶

1. Sampan

Perahu jenis ini dibuat dari batang kayu besar yang dikeruk. Bagian depan dan belakang dibuat dengan bentuk lancip untuk mempercepat laju perahu, orang Makassar dan Mandar sering menyebutnya perahu lepa-lepa. Perahu ini kebanyakan dipergunakan untuk memancing atau keperluan lain yang sesuai. Daya angkutnya hanya beberapa orang saja kadang-kadang perahu jenis ini diberi cadik untuk alat keseimbangan. Untuk menggunakannya digunakan dayung atau galah. Lepa-lepa juga berfungsi sebagai sekoci pada perahu besar seperti Phinisi, lambo dan palari.

¹⁶ Nurhana, "*Perkembangan Pembuatan Perahu Pinisi Di Tanah Beru Kabupaten Bulukumba 1985-1995*" (Makassar: Skripsi Pada Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Hasanuddin, 2009), hlm. 33.

2. Soppe

Soppe adalah sampan yang bobotnya lebih besar, sehingga dapat mengangkut beberapa kuintal barang. Untuk menjaga keseimbangan, pada bagian kiri dan kanan diberi cadik yang terbuat dari bambu atau kayu ringan, perahu soppe memakai layar yang berbentuk segi tiga.

3. Jarangka

Perahu jarangka hampir sama dengan soppe, hanya saja ukurannya lebih besar. Untuk menambah daya angkut biasanya dinding kiri dan kanan dibuat lebih tinggi dengan atap nipa, tetapi ada pula yang menambahnya dengan papan. Selain itu juga diberi tempat berteduh yang dibuat dari daun rumbia. Dibagian kiri dan kanan juga diberi tempat duduk, daya angkut jenis perahu ini sekitar tiga ton. Model layarnya ada dua macam yaitu sombala yang berbentuk segi empat dan ada pula memakai dua layar model lambo.

4. Sandeq'

Perahu sande' adalah perahu khas Mandar. Secara umum bentuknya mirip soppe, tetapi lambungnya agak ramping sehingga gerakannya agak cepat dan lincah. Pada bagian kanan dan kiri diberi cadik yang panjang dan pada haluan dan buritan ujungnya ke atas. Model layar berbentuk segi tiga yang sedikit berbeda dengan jenis perahu lainya. Dan merupakan ciri khas perahu ini.

5. Pa'dewakang

Ada dugaan bahwa perahu pa'dewakang adalah perahu kuno yang pertama tercipta yang memakai lunas dan dindingnya terdiri dari kepingan-kepingan papan. Bentuknya sedikit mirip dengan perahu pajalla dan layarnya berbentuk segi empat serta dibagian depan terdapat layar kecil berbentuk segi tiga. Menurut beberapa sumber dahulu perahu ini dipergunakan nelayan untuk pergi ke pulau dewakang (salah satu pulau dalam gugusan kepulauan spermonde Pangkajene Sulawesi Selatan). Daya angkutnya kurang dari 10 ton. Pada abad XVIII perahu pa'dewakang telah dipergunakan orang Bugis ke Australia Utara untuk menangkap teripang.

6. Lambo'

Perahu lambo' merupakan perahu khas Mandar dan Buton. Bentuknya mirip sekoci kapal, sehingga ada yang menduga bahwa nama lambo' berasal dari "*Large Boat*" buritanya bulat dan disebut "Panta" (pantat) sedangkan haluannya agak lurus dan condong kedepan. Daya angkut perahu lambo' berkisar antara 15-60 ton.

7. Pajalla Dan Patorani

Antara perahu pajalla dan patorani hampir tidak ada perbedaan, kecuali ukurannya. Perahu patorani sedikit lebih besar dan dipergunakan untuk menangkap ikan torani (ikan terbang). Daya angkut perahu pajalla hanya sekitar empat ton. Perahu pajalla menggunakan layar segi empat yang disebut "*Sombala tanja*" – Makassar "*Sompe tanja*" –Bugis.

8. Salompong

Sekitar penghujung abad XIX perahu pajalla ditingkatkan daya angkutnya. Peningkatan daya angkut tersebut disesuaikan dengan perkembangan kebutuhan sarana angkutan. Untuk meningkatkan daya angkut, perahu pajalla ditambah daya angkut dan tingginya dengan papan lamma (papan lemah) beberapa susun. Penambahan papan lamma diperpanjang kebelakang sebagai buritan perahu sedang pada bagian depan penambahannya tidak langsung pada bagian sotting (Sambungan lunas). Oleh karena itu pada bagian tersebut terjadi undakan dan disebut “*Salompong Tanja*” perkembangan selanjutnya (awal abad XX) perahu salompong ditambahkan lagi daya angkutnya menjadi 30 ton. Perahu salompong ukuran 30-40 ton memakai dua tiang dan tujuh helai layar.

9. Palari

Perahu palari adalah bentuk modifikasi dari perahu salompong. Undakan bagian depan dirubah dan diratakan sedangkan papan lamma sudah langsung berhubungan dengan sotting depan, dengan demikian bagian lantai satu (dek) sudah rata kebagian haluan, perubahan bentuk salompong menjadi jonggalan dimulai sekitar 1920-an.

Adanya perubahan bentuk ini menjadikan laju perahu lebih cepat. Sehingga perahu jenis ini dinamakan perahu palari, dari perubahan perahu tersebut menciptakan dua tipe perahu. Perahu jonggalan berukuran kecil (kurang dari 30 ton) yang hanya memakai satu tiang dan dua buah

layar dan tetap dinamai palari. Perahu palari ukuran besar (30 ton ke atas) memakai dua tiang dan tujuh buah layar, perahu jenis ini disebut Pinisi.

Oleh karena banyaknya terjadi perubahan (modifikasi) pada perahu Pinisi, maka penampilanya banyak yang berubah bentuk sehingga pada beberapa kalangan awam sulit untuk mengidentifikasi mana Pinisi yang asli dan mana yang bukan Pinisi. Bahkan belakangan ini terjadi kerancuan dalam penggunaan nama Pinisi.

Adapun jenis-jenis perahu Pinisi dapat dikelompokkan sebagai berikut.¹⁷

1. Pinisi asli (type satu)

Yaitu perahu yang tampil dengan ciri utama dengan memakai 2 (dua) buah tiang dan 7 (tujuh) layar. Haluan memakai anjong dan pada buritan memakai rembasang. Modifikasi hanya terjadi dalam ruang lambung sehingga penampilan relatif sama dengan Pinisi klasik yang anggun dan mempesona. Sebagai contoh ialah Pinisi Nusantara, Ammana gappa, Monalisa, Silolona.

2. Pinisi Lambok/Lambok Pinisi (type kedua)

Ciri khas perahu ini adalah 2 (dua) tiang dan 7 (tujuh) layar, haluan memakai anjong akan tetapi buritannya model panta'/lambok. Type ini merupakan paduan antara Pinisi dan lambok, modifikasi/kamarnya sangat tinggi dan menonjol

¹⁷ Arief Saenong., *op.cit*, hlm. 123.

diatas geladak maka penampilanya tidak seanguan lagi dengan Pinisi asli. Beberapa contoh perahu jenis ini adalah: Pinisi kembang matahari, ombak putih, citra pelangi dan chatarina.

3. Pinisi type ketiga

Perahu dengan dua tiang, haluan memakai anjong serta buritan dengan model panta'. Terjadi modifikasi model pada layar yang sangat berbeda dengan layar perahu Pinisi. Pada type ini tidak ditemukan ciri utama Pinisi (model dan jumlah layar) seperti telah di uraikan sebelumnya, sehingga perahu ini merupakan jenis baru.

4. Pinisi type ke empat

Prototype yang banyak ditemukan di sejumlah pelabuhan ialah perahu yang bentuknya tidak lagi terdapat ciri utama Pinisi, tiangnya hanya satu dan layarnya hanya tiga atau empat buah, walaupun pada haluan tetap memakai anjong yang agak pendek dan buritanya model panta'.

Pada awal terciptanya sekitar tahun 1980-an oarang menamainya PLM, namun setelah maraknya pemesanan Pinsi, perahu jenis ini turut pula dinamai Pinisi. Perahu jenis inilah yang mendominasi pelayaran di nusantara, yang digunakan pada pengusaha angkutan barang dan jasa.

2.3 Pengenalan Awal Motorisasi

Hadirnya suatu teknologi merupakan jawaban untuk melengkapi kebutuhan dan tantangan hidup. Artinya teknologi telah banyak memungkinkan persoalan yang dihadapi manusia dapat terselesaikan. Teknologi diserap karena diharapkan dapat meningkatkan pendapatan suatu masyarakat, yang pada gilirannya mampu meningkatkan standar hidup. Pengembangan teknologi dipandang sebagai suatu kekuatan yang mampu menaikkan standar hidup manusia dalam berbagai bidang.

Akan tetapi, selain teknologi dapat membuat hasil tambah dalam suatu kehidupan, juga terkadang dapat menjadi bumerang. Oleh karena itu sampai dimana penghayatan dan kemampuan daya serap masyarakat terhadap kehadiran teknologi sebagai suatu perangkat yang dapat menaikkan kualitas hidup dalam sebuah masyarakat.

Perubahan penting dalam bidang ekonomi Indonesia pada 1960-an ialah penerapan teknologi baru pada sektor perekonomian rakyat, termasuk dalam dunia maritime.¹⁸ Pelayaran perahu yang sebelumnya hanya mengandalkan tenaga angin diupayakan untuk menggunakan mesin motor sebagai tenaga penggerak perahu. Pada dekade 1960-an, jumlah perahu yang dilengkapi motor sudah cukup besar, tetapi umumnya dimiliki oleh pengusaha non pribumi dari kalangan etnik Cina.¹⁹

¹⁸ Anne Booth dan Peter McCewley, "*Perekonomian Indonesia Sejak Pertengahan Tahun Enampuluh-an*" dalam, Abdul. Rahman Hamid, "*Spirit Bahari Orang Buton*" (Makassar: Rayhan Intermedia, 2010), hlm. 274.

¹⁹ David Hughes, "*The Indonesian Cargo Sailing Vessels and the Problem of Technology Country: A Study of the Consequence of Perahu Motorization Policy in the Context of the Economic Regulation of Inter-Island Shipping*" dalam, Abdul Rahman Hamid, *ibid.*, hlm. 275.

Berkat dukungan dan bantuan modal dari pemerintah , pengusaha non pribumi mampu meningkatkan jumlah armadanya terus-menerus, sehingga jaringan dan jangkauan pelayarannya makin luas. Perkembangan ini melahirkan polarisasi dan kompetisi pelayaran antara armada pribumi dan non pribumi. Sudah barang tentu yang dominan dalam kompetisi ini ialah pengusaha non pribumi yang mempunyai perahu layar motor. Dengan demikian, pelayaran rakyat yang hanya mengandalkan tenaga angin tidak berdaya dan menjadi marginal dalam pelayaran dan perebutan pangsa pasar, bahkan hampir tereleminasi dalam ruang usaha kemaritiman.²⁰

Untuk mengatasi perkembangan kompetisi armada pelayaran rakyat yang makin terdesak dari armada perahu motor non pribumi, maka pemerintah Kabupaten Bulukumba menerapkan motorisasi secara lebih luas pada sektor pelayaran rakyat. Mengingat perannya sangat penting dalam memacu laju perekonomian khususnya di daerah kepulauan, maka upaya pengembangan sektor ini menjadi sangat penting dan strategis bagi pembangunan ekonomi masyarakat. Proyek bantuan khusus pemerintah dalam hal ini sangat membantu masyarakat untuk mengembangkan usaha pelayaran terutama pemilikan dan penggunaan mesin. Pemilikan mesin motor dipermudah dengan jalan pembayaran angsuran atau kredit dalam jangka 5 tahun.²¹

Modifikasi perahu tradisional menjadi kapal layar motor adalah sebagai langkah awal bagi pemerintah untuk merubah pola pikir tradisional menjadi lebih

²⁰ *Ibid.*

²¹ Kantor Koperasi industri kerajinan kapal rakyat (Kopinkra) unit Tanah Lemo, 1985.

maju, yang diharapkan dapat mendorong para pengrajin menyerap alih teknologi rekayasa perkapalan.²²

Perubahan itu tampak berkolerasi dengan kebijakan pemerintah pada saat itu yang giat menggalakkan kebijakan motorisasi perahu layar. Teknik berlayar yang sebelumnya hanya mengandalkan tenaga angin (muson) bergeser kepada penggunaan mesin motor, namun demikian, motorisasi tidak menimbulkan perubahan total pada sistem navigasi, layar masih tetap difungsikan. Penggunaan mesin yang menandai sentuhan modernisasi dalam pelayaran digunakan bersamaan dengan layar. Layar tetap menjadi kekuatan utama dan mesin sebagai kekuatan penunjang. Pola adaptasi demikian menghasilkan sistem navigasi yang disebut Perahu Layar Motor (PLM) dan dalam perkembangannya, layar justru bukan lagi penggerak utama. Peran utama layar digeser oleh mesin sebagai penggerak utama, sistem navigasi ini disebut Perahu Motor Layar (PML).

Periode awal motorisasi di Tanah Beru terdapat kecenderungan dikalangan komunitas pelayar masih ragu menggunakan mesin. Motorisasi dalam konteks ini berada pada tahap pengenalan, pengalaman berlayar dengan memanfaatkan angin secara gratis dibanding menggunakan mesin yang harus punya modal untuk membeli mesin dan minyak dianggap “mahal” dan merepotkan sewaktu berlayar. Merepotkan karena mesin harus dikontrol tiap saat, awak perahu pun harus selalu siap sedia di dalam kamar mesin untuk mengontrolnya. Berbeda halnya dengan menggunakan tenaga angin, para awak tidak perlu harus selalu berada di dalam perahu. Para awak bebas berkeliaran diatas perahu, kecuali pada saat arah angin

²² Syahrul Amar, “*Kehidupan Nelayan Pembuat Perahu di Tanah Lemo Kabupaten Bulukumba 1950-1988*” (Ujung Pandang: Skripsi Pada Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Hasanuddin, 1994), hlm. 80.

berubah-ubah dan tingkat kecepataanya sangat tinggi maka mereka harus selalu siap untuk mengendalikan gerak layar dan haluan perahu..

Di Tanah Beru, pekerja pembuat perahu tidak kehilangan lapangan pekerjaan, hal ini disebabkan karena semakin banyaknya para pemilik modal yang dapat mempekerjakan para sawi di unit kerjanya. Bahkan jumlah pekerja dari tahun ke tahun semakin meningkat. Hal ini menunjukkan bahwa modernisasi tidak menghambat perluasan lapangan kerja, sehingga peningkatan perekonomian di daerah perdesaan semakin terlihat.

Atas prakarsa Presiden Soeharto, pada tahun 1972 perahu Pinisi mulai dimotorisasi dan hal ini merupakan langkah awal penggunaan mesin pada perahu Pinisi. Sebenarnya tahun 1962 PT. Duta Pare (Pare-Pare Sulsel) pernah memesan sebuah Pinisi yang berukuran 30 ton yang diberi mesin, namun motorisasi Pinisi yang diprakarsai Presiden tersebut merupakan bantuan pemerintah untuk meningkatkan mobilitas perahu yang disesuaikan dengan kebutuhan konsumen yang mengiginkan kecepatan arus perdagangan dan transportasi.²³

Pemasangan motor pada perahu layar, semula hanya untuk mengatasi kesulitan perahu layar yang akan memasuki dan keluar dari pelabuhan. Proyek motorisasi perahu layar ini, menarik perhatian presiden Soeharto, yang pada tahun 1977 memberikan bantuan presiden (Banpres) sebesar 500 juta rupiah kepada Bupati Bulukumba A. Bakri Tandaramang (1966-1978) untuk dikelola oleh Dirjen perhubungan laut, dalam membantu pengusaha pelayaran rakyat meningkatkan

²³ Arief Saenong., *op.cit*, hlm. 117.

perahu layar menjadi perahu layar motor (PLM).²⁴ Kebijakan tersebut terbukti dari akumulatif berikut ini:

TAHUN	SWADAYA	BANPRES	JUMLAH
1977	488	100	588
1978	576	100	676
1979	591	100	691
1980	682	118	800
1981	899	133	1032

Sumber: Syahrul Amar, *Kehidupan Nelayan Pembuat Perahu di Tanah Lemo*

Kabupaten Bulukumba 1950-1988 (Ujung Pandang: Skripsi Pada Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Hasanuddin, 1994)

²⁴ Syahrul Amar., *op.cit*, hlm. 59.