

DINAMIKA PELAYARAN DAN PERUBAHAN PERAHU LAMBO DALAM KEBUDAYAAN MARITIM ORANG BUTON (*DYNAMICS OF SAILING AND CHANGES OF LAMBO BOAT IN MARITIME CULTURE OF BUTON PEOPLE*)

¹Tasrifin Tahara, ²Rismawidawati

¹Departemen Antropologi FISIP UNHAS, ²Balai Pelestarian Nilai Budaya Sulawesi Selatan

¹Jalan Perintis Kemerdekaan KM. 10 Makassar, 90245, Telepon/Faks (0411) 585024

²Jalan Sultan Alauddin / Tala Salapang Km. 7 Makassar, 90221

Telepon (0411) 885119, 883748, Faksimile (0411) 865166

Email: tasrifin.tahara@yahoo.co.id

Email: rismawidiawati@gmail.com

ABSTRACT

Maritime cultural values become a characteristic of the Buton culture. Therefore, the boat is the main supporting for continuity the maritime tradition of the Buton people from time to time and from one place (space) to another. They sail across the oceanic space (sea) and from one island to another. The Lambo boat is a culture that is inseparable from the existence of the Buton maritime tradition. This research is a qualitative descriptive study using the data collection techniques through library studies, observations, and interviews in the Buton Islands area. The results of the research narrate the dynamics of sailing and changes in the shape and function of Lambo boat along with the entry of motorization and changes in the social structure of the community. The Lambo boat is a major component of the Buton maritime culture.

Keywords: *Lambo boats and maritime traditions*

ABSTRAK

Nilai budaya maritim menjadi ciri kebudayaan orang Buton. Oleh karena itu, perahu menjadi penopang utama kelangsungan tradisi maritim orang Buton dari waktu ke waktu dan dari satu tempat (ruang) ke tempat yang lain. Mereka berlayar melintasi ruang samudera (laut) dan dari satu pulau ke pulau lain. Perahu lambo merupakan kebudayaan yang tidak lepas dari eksistensi tradisi maritim orang Buton. Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif dengan teknik pengumpulan data kepustakaan, pengamatan dan wawancara di wilayah Kepulauan Buton. Hasil penelitian menarasikan dinamika pelayaran dan perubahan bentuk dan fungsi perahu lambo seiring dengan masuknya motorisasi dan perubahan struktur sosial masyarakat. Perahu lambo sebagai komponen utama kebudayaan maritim orang Buton.

Kata Kunci: Perahu Lambo dan Tradisi Maritim

PENDAHULUAN

Tidak ada yang menyangsikan bahwa orang Buton adalah suku bangsa maritim. Pernyataan ini ditandai dengan lakon hidup mereka sebagai pelayar bagi orang Buton dengan landasan nilai budaya yang kuat dan berlangsung sejak ratusan tahun lalu yang mengarungi samudera di nusantara. Segala upaya pemerintah kolonial di akhir abad ke-19 untuk menyempurnakan wilayah kekuasaannya, dengan mengoperasikan maskapai pelayarannya, *Koninklijke Paketvaart Matschappij* (KPM), tampak tidak mampu menutup ruang pelayaran pribumi (Lapian

2009). Pelaut Buton mampu menunjukkan eksistensinya. Aktivitas mereka sulit dikontrol, selain karena kepiawaian mereka membaca ruang samudera, juga karena kekuatan nilai budaya yang dianutnya. Bagi mereka, laut dan perahu merupakan representasi kehidupan, seperti halnya di darat. Perahu adalah sebuah desa kecil yang mengapung di laut. Bagi orang Buton, perahu (bangka/wangka) memiliki peran yang sangat penting dalam rona kehidupannya. Bahkan, karena pentingnya, istilah perahu pun digunakan sebagai sapaan pada kehidupan di darat, untuk menyebut kawan/teman/sahabat atau dalam istilah lokal dikenal *sabangka*.

Nilai budaya maritim yang menjadi penopang utama kelangsungan tradisi maritim orang Buton dari waktu ke waktu dan dari satu tempat (ruang) ke tempat yang lain. Mereka berlayar melintasi ruang samudera (laut) dan dari satu pulau ke pulau lain. Aktivitas ini membawa mereka lebih dekat mengenal komunitas dan budaya lain, dan yang tidak kalah pentingnya adalah “negeri baru” yang kelak dijadikan tempat bagi mereka mencari nafkah dan tinggal/menetap di sana. Secara perlahan, mereka lalu membangun pemukiman-pemukiman di sepanjang rute pelayarannya, terutama di kawasan timur Indonesia.

Hal yang menonjol dari Kebudayaan masyarakat Buton adalah perahu lambo dan tradisi pelayarannya. Berdasarkan catatan antropolog menuliskan bahwa pada tahun 1987 sebanyak 1.281 kapal perdagangan lokal (perahu lambo) ada di Kabupaten Buton, 467 ada di Pulau Tukang Besi, dan jumlah ini berlanjut dalam pola yang panjang. Pada tahun 1919 menurut perkiraan seorang militer Belanda, bahwa ada sekitar 300 perahu di Pulau Buton, 200 perahu terdapat di Pulau Tukang Besi, dan setengahnya terdapat di Pulau Binongko (Soulthon, 1995).

Dalam beberapa catatan sejarah, jenis perahu yang sering digunakan orang Buton sebagai sarana transportasi dalam aktifitas kemaritiman adalah perahu lambo. Aktifitas kemaritiman yang umum dilakukan adalah melakukan perdagangan dengan membawa hasil-hasil laut seperti lola (*trochus niloticus*), teripang, sirip ikan hiu, dan lain-lain. Pada musim barat, mereka melakukan pelayaran perdagangan dengan tujuan untuk wilayah barat yaitu Surabaya, Gresik, Tanjung Pinang, bahkan sampai di wilayah Malaysia dan Singapura. Pada saat pelayaran dari arah barat, pelayar tersebut membawa barang seperti kain, piring, guci dan lain-lain. Selain itu untuk kebutuhan rumah tangganya, barang-barang tersebut juga adalah barang untuk dijual di Kota Baubau. Pelayaran ke wilayah timur melingkupi Ambon, Halmahera, Pulau Banda, Ternate, dan Papua (Tahara, 2014).

Selama ini studi tentang Buton hanya dilihat dunia maritim dan ideologi kekuasaan. Dalam dunia maritim, artikel tentang Buton fokus pada bentuk perahu sebagai ideologi politik (*labu wana labu rope*) (Zuhdi, 2010). Kemudian

kemahiran dalam pelayaran serta bentuk perahu dan ritual dalam pembuatan perahu (Soulthon, 1995 Sofyan, 2003). Artikel ini bertujuan mendeskripsikan dinamika pelayaran, perubahan bentuk perahu lambo hingga saat ini sebagai produk kebudayaan orang Buton yang masih mempertahankan tradisi kemaritiman.

METODE

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan pendekatan penelitian *deskriptif kualitatif* dengan lokasi penelitian di wilayah kepulauan Buton sebagai bekas Kesultanan Buton yang masih mempertahankan tradisi pelayaran. Dalam mendukung penelitian ini, maka jenis data yang dikumpulkan lebih mengandalkan kualitas data. Data kuantitatif diperlukan sepanjang berguna dan relevan dengan pokok penelitian tradisi kemaritiman orang Buton. Adapun teknik pengumpulan data dengan wawancara mendalam dengan informan tentang tradisi kemaritiman dan observasi terhadap perahu dan perubahannya, dan dokumen atau arsip-arsip kuno berkenaan dengan kebudayaan maritim orang Buton. Analisis data dilakukan dengan tiga langkah, yakni pengolahan data, reduksi data, penyajian dalam bentuk deskripsi dan penjelasan/penafsiran, dan penarikan kesimpulan penelitian.

PEMBAHASAN

Dinamika Pelayaran Orang Buton

Penelusuran terhadap sejarah pengembangan dan pelayaran serta perdagangan maritim masyarakat Pulau Batutas dimak-sudkan untuk mengungkapkan fakta jalinan hubungan ekonomi, sosial, dan politik yang telah terbangun dan menjadi dasar bagi pembentukan integrasi bangsa dalam perkembangan kemudian. Tidak dapat disangkal, bahwa wilayah Indonesia ini menjadi satu kesatuan dari bekas wilayah jajahan Pemerintah Kolonial Belanda. Hal ini sangat ditunjang dengan sikap toleransi dan simpati di antara kelompok-kelompok etnis yang telah menjalin persahabatan dan persaudaraan sebagai buah dari jaringan pelayaran dan perdagangan maritim dimana pelaut dan pedagang Pulau Buton memainkan peranan besar.

Setelah Indonesia merdeka, tradisi pengembangan pelayaran kembali diproduksi oleh para pelayar Buton sebagai pewaris budaya

maritim nenek moyang yang hidup di masa kolonial dan sebelumnya. Belajar dari proses sejarah perpolitikan yang panjang mengenai wilayah Nusantara ini, diketahui telah terjadi perubahan wawasan kelompok-kelompok pelayar Buton tentang status wilayah perairan dan daratan Nusantara ini dari masa kolonial dan sebelumnya ke masa kemerdekaan. Dari pelaut generasi tua, mereka memperoleh pengetahuan bahwa di masa lalu, daerah-daerah perairan Nusantara dan pulau-pulau yang banyak jumlahnya berada dalam klaim kerajaan-kerajaan maritim berdaulat, yang di antara mereka terjalin hubungan politik dan dagang.



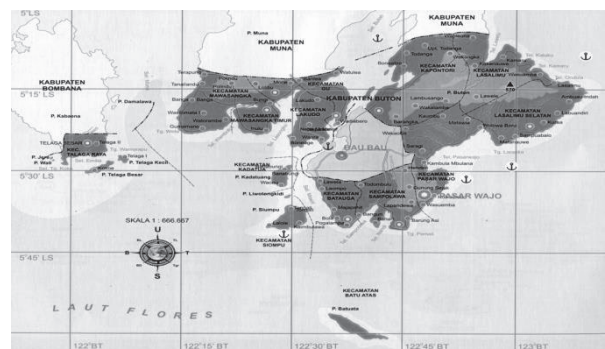
Perahu Lambo yang digunakan Pelayar Buton

Dalam masa kemerdekaan, melalui pengalamannya yang panjang para pelaut Batutas mengetahui bahwa daerah-daerah perairan dan pulau-pulau yang dilayari dan disinggahi itu telah terintegrasi dalam satu tanah air yakni Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Wawasan yang berkelanjutan bahwa hamparan perairan Nusantara yang luas dan kota-kota pantai dari pulau-pulau yang banyak terbentang dari Sabang sampai Merauke tetap menjadi ruang pelayaran dan arena transaksi ekonomi serta pergaulan antara pelaut, termasuk

pelayar Buton dengan penduduk setempat yang berasal dari etnis-etnis berbeda-beda.

Mengenai pengalaman dan pengetahuan pelayar Buton tentang ruang perairan dan pulau-pulau di bagian barat dan timur nusantara, kami telah melakukan wawancara dengan salah seorang Pelaut yang sudah berpengalaman sebagaimana disajikan contoh kasus awal memulai melakukan pelayaran dengan menampilkan kisah pengalaman awal pelayarannya.

Tekad pelayar yang bulat yang ditunjang dengan pengalaman dan pengetahuan pelayar yang sangat luas tentang ruang laut dan pengalaman melakukan pelayaran domestik (lokal). Baginya, pengalaman teman atau warga lainnya merupakan motivasi tersendiri yang ditunjang dengan pengalaman pribadi. Oleh karena itu, pengetahuan dan wawasan akan kesatuan wilayah perairan dan kepulauan Indonesia lebih banyak tumbuh dari pengalaman nyata daripada yang diperoleh melalui pendidikan formal, informasi dan perbincangan dengan orang lain.



Peta Pulau Buton

Pola pemukiman pelayar umumnya tidak jauh dari pelabuhan, dan hidup berdampingan dengan pemukiman orang Bugis Makassar. Mereka bermukim dengan sistem koloni yaitu pola pemukiman berkelompok sesuai dengan etnisnya, tidak berbaur secara bebas dengan penduduk etnik lainnya. Tetapi mereka dapat hidup berdampingan dengan koloni (perkampungan) orang Bugis Makassar. Ini dapat diterima karena kedua etnik ini memiliki persamaan latar belakang sosial ekonomi yaitu sistem mata pencaharian yang berorientasi maritim yakni nelayan dan pelayar atau pedagang antar pulau.

Perkembangan Perahu Tradisional Buton

Lambo sebagai ciri khas perahu yang digunakan oleh orang Buton dalam pelayaran di nusantara. Pada pelayaran tradisional, layar memegang peran sangat penting dalam pelayaran. Tenaga penggerak perahu sepenuhnya bergantung pada kekuatan angin. Cepat dan lambat masa pelayaran ditentukan oleh kondisi angin ketika berlayar. Demikian pula daerah tujuan sangat dipengaruhi oleh arah angin yang berhembus pada musim tertentu. Teknik mengenai pembuatan perahu akan merujuk pada aspek ini, sebagai faktor dominan yang mempengaruhi teknik pelayaran, dari tradisional ke modern dan dari musiman ke tanpa musim.

1. Bangka Kabangu

Perahu yang digunakan masyarakat Buton untuk berlayar dan berdagang disebut *bangka/bhangka* atau *wangka*. Ada juga yang menyebutnya dengan kata *boti* (serapan dari kata *boat*). Adrian Horridge (1981) sendiri menggunakan istilah *lambo*.

Jenis perahu ini ditandai bentuk layarnya, berdiri atau *kabangu*. Dalam model ini, ada dua tiang layar utama (*kokombu*) yang dipasang pada bagian tengah-depan dan tengah-belakang perahu. Posisinya berada di depan dan belakang atap perahu yang bentuknya persegitiga seperti piramida. Lebar layar pertama bagian tengah-depan sampai pada tiang layar kedua bagian belakang. Lebar layar belakang sampai ujung (*wana*) perahu. Penanda utama layar jenis ini adalah kayu/bambu yang dipasang melintang pada bagian 2/3 tiang layar utama, yang disebut *gapu*. Beban pengendalian layar, demikian pula saat dinaikkan dan diturunkan, sangat sulit dan berisiko. Butuh beberapa orang untuk melakukan tugas ini. Karena itu jumlah awaknya antara 5-10 orang. Pada saat angin sangat kencang, layar diturunkan salah satunya, bahkan jika tidak dapat dikendalikan, semua layar diturunkan.

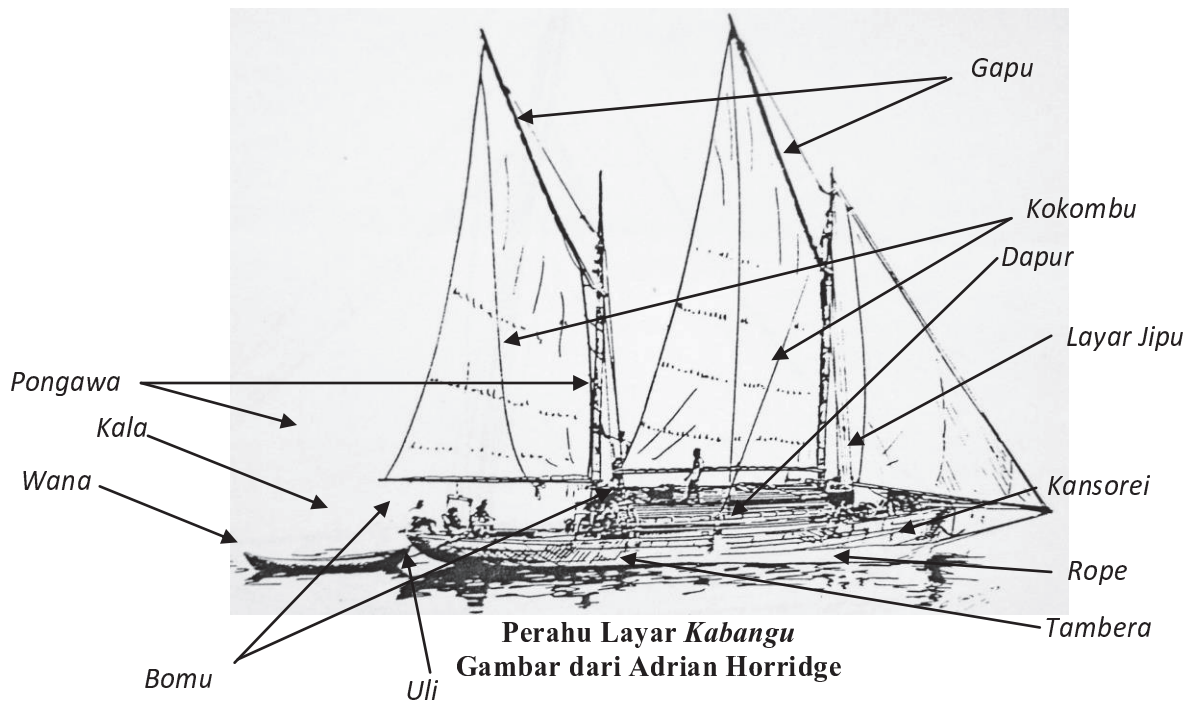
Selain dua layar utama, terdapat pula satu layar bantu di bagian depan (*rope*) perahu yang disebut *jip/jipu*. Fungsi layar ini sebagai

pengendali gerak haluan perahu. Panjang/lebar layar melebihi bagian depan perahu. Untuk menyokong layar, di bagian bawah ujung layar terdapat sebuah kayu, yang disebut *gustali*. Pada saat angin kencang, layar ini biasanya tetap dipertahankan, meski tanpa dua layar utama. Layar *jipu* biasanya terakhir diturunkan ketika kondisi angin sangat kuat dan perahu sulit dikendalikan. Pada konsisi ini, perahu dibiarkan terapung ke mana pun. Usaha pengemudi memainkan kemudi agar menjaga haluan perahu sangat dipengaruhi kondisi gelombang dan arus laut.

Kemudi (*uli*) berada di bawah bagian belakang (*wana*) perahu. Pada bagian atas kemudi, tepatnya di atas dek, terdapat tempat duduk bagi pengemudi. Pada bagian depan, dekat tiang layar utama terdapat dapur (tempat memasak). Posisi ini cukup sulit dan berisiko bagi *koki* saat memasak. Baru pada tahun 1990-an, posisi dapur dipindahkan ke belakang. Tonase *bangka kabangu* berkisar 10 sampai 40 ton.

Para pelayar mengakui bahwa berlayar dengan *kabangu* lebih sulit dibandingkan layar *nade*. Kesulitan ini, tidak hanya karena kondisi layar yang sulit dikendalikan, tetapi bahan-bahan layar dan tali-temali yang digunakan sangat sederhana. Layar (*pongawa*) dianyam dari kulit kayu. Sementara tali-temali layar terbuat dari rotan. Khusus tali jangkar dianyam dari sejenis tumbuhan akar panjang. Menjelang berlayar, para awak perahu ke hutan mencari bahan ini. Dalam prakteknya, dibutuhkan kerja sama untuk menggunakan tali ini. Jika sebagian tidak memegang tali dengan kuat, maka yang lain menjadi korban akibat gesekan tali yang keras, sehingga telapak tangan terkelupas /luka.

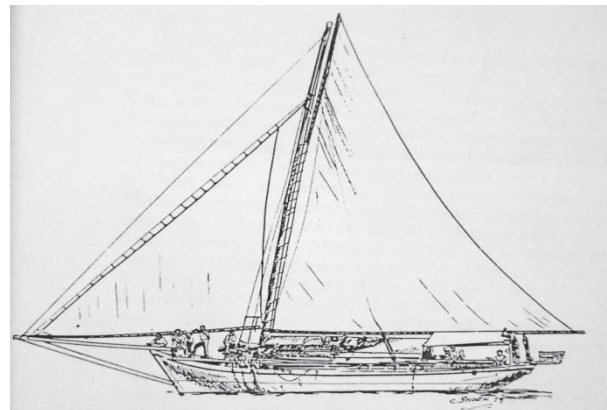
Oleh sebab itu, kesatuan kata dan perbuatan antara awak perahu adalah kunci kerjasama. Kondisi bahan layar dan tali-temali mengharuskan awak perahu selalu menyediakan bahan-bahan tersebut di perahu, karena daya tahannya tidak terlalu lama. Itulah sebabnya perahu kerap menyinggahi pulau-pulau yang dilewati ketika berlayar untuk mencari kebutuhan tersebut, juga mengambil air bersih.



2. Bangka Nade

Model layar utama merupakan aspek pembeda antara bangka *kabangu* dengan bangka *nade*. Pada model ini, tiang utama layar (*kokombu*) hanya satu di bagian agak depan. Bila pada layar *kabangu* bagian *gapu* lebih besar dan terlihat jelas, maka pada layar ini bentuk *gapu* sedikit merapat ke tiang utama, sehingga dari kejauhan tidak tampak. Keberadaan *gapu* hanya dapat dilihat dari jarak yang lebih dekat.

Bentuk layar *nade* lebih besar. Kayu/bambu layar utama bagian bawah tampak lebih panjang, dibandingkan dengan layar *kabangu*, yakni melebihi panjang bagian belakang (*wana*) perahu. Bentuk atap perahu sama seperti jenis pertama, yakni berupa persegitiga. Dengan model layar seperti ini, awak perahu sedikit lebih mudah mengendalikan perahu. Namun demikian, jika kondisi angin sangat kencang, layar utama diturunkan dan menggunakan layar depan (*jipu*). Pada kondisi terakhir, layar *jipu* diturunkan, seperti juga pada bangka *kabangu*.



Perahu Layar Nade
(Sumber: Horridge)

3. Perahu Layar Motor

Pada tahun 1960-an, perahu layar telah dilengkapi dengan mesin/motor. Pada konteks ini, layar bukan lagi sumber satu-satunya tenaga pelayaran karena sudah dibantu dengan tenaga mesin. Kedua sumber tenaga, layar dan mesin, digunakan secara bersama. Karena itu perahu ini biasa disebut Perahu Layar Motor (PLM).

Pada tahap awal penggunaan mesin, desain belakang perahu (*wana bangka*) tidak berubah. Mesin dipasang pada bagian samping belakang,

dengan melobangi satu papan perahu untuk menempatkan besi (as) baling-baling. Pada perkembangan berikutnya, bentuk belakang perahu sedikit dinaikkan, dari bentuk semula *panta kadera* (bentuk kursi), menjadi *panta bebe* (pantat bebek). Perubahan ini tidak berjalan linear (serentak) pada semua perahu. Sebagian pemilik perahu memutuskan tidak melakukan perubahan desain perahu ketika menggunakan mesin.



Perahu Layar Motor (bentuk atap segitiga-piramida)

Desain atap perahu pada masa ini ada tiga. *Pertama*, atap segitiga-piramida, yang merupakan desain lama. Bagian dalam atap menjadi tempat muatan dan kadang awak/penumpang jika muatan tidak penuh. Pada model ini, awak perahu duduk dan tidur di samping atap sesuai posisi layar dan haluan perahu. Jika angin berhembus dari arah kiri, maka awak dan penumpang berada pada bagian kanan atap, demikian sebaliknya. Pada tiang utama (*kokombu*) terdapat anak tangga, yang terbuat dari tali dan potongan kayu (anak tangga) yang di tempat miring pada bagian samping kiri dan kanan depan perahu. Tangga ini berfungsi sebagai anjungan yang digunakan awak perahu untuk melihat arah haluan, keberadaan pulau, dan sebaran karang di laut.



Perahu Layar Motor (bentuk atap trapesium)

Desain *kedua* berupa atap trapesium, yang merupakan bentuk perkembangan dari atap segitiga. Bagian dalam atap digunakan sebagai tempat muatan dan penumpang (jika muatan tidak penuh). Yang berbeda dari jenis pertama adalah posisi awak dan penumpang. Pada atap jenis ini, bagian atas dapat ditempati penumpang. Kapasitas ruang muatan lebih besar. Atap tidak menutup seluruh bagian dek perahu. Tersisa sekitar 1/3 bagian dek kosong, sehingga sering digunakan sebagai tempat istirahat awak dan penumpang, juga menyimpan barang berukuran kecil. Baik pada jenis pertama maupun kedua, dapur terletak di bagian belakang, dan paling belakang adalah jamban (WC).



Perahu Layar (bentuk atap penuh)

Desain *ketiga* adalah atap penuh dari tiang layar utama (*kokombu*) sampai paling belakang perahu. Pada bentuk ini, tidak ada ruang kosong di bagian belakang, seperti jenis pertama dan kedua. Bagian atap paling belakang dibuat lebih tinggi (semacam bertingkat) dari bagian tengah/depan. Pada bentuk ini, awak dan

penumpang dapat menempati bagian dalam atap atau pun di atas sesuai kondisi/kebutuhan. Demikian pula dapur berada di dalam dan tertutup, kecuali jamban yang terbuka bagian atasnya. Posisi kemudi tetap di bagian belakang, seperti pada jenis pertama dan kedua.

4. Kapal Motor (KM)

Perkembangan terakhir perahu tidak lagi menggunakan layar. Kekuatan pelayaran sepenuhnya bertumpu pada mesin motor. Karena itu, dari segi penamaan, jenis ini tidak lagi menyertakan kata “kapal dan layar” di depan namanya, melainkan hanya menggunakan kata Kapal Motor (KM). Meskipun demikian, semua jenis perahu dan kapal ini masih dijumpai di Buton. Ada dua jenis kapal yang umum dijumpai, sesuai fungsinya, yakni kapal penumpang dan kapal penangkap ikan.

4.1 Penumpang

Sebelum dikenalnya kapal motor, pengangkutan penumpang antar pulau di Buton dilayani oleh perahu layar, dengan jangka waktu pelayaran cukup lama karena bergantung pada tenaga angin. Tetapi, setelah adanya mesin, pelayaran tidak lagi bergantung pada tenaga angin. Masa pelayaran lebih cepat/singkat.



KM Irma Ilahai (route Binongko – Baubau)

Pada model ini, penumpang dan barang ditempatkan dalam kapal. Pengaturan tempat penumpang lebih teratur. Dalam ruang kapal tersedia tempat tidur satu lantai. Ketika berlayar, para penumpang kadang duduk di atas atap atau ruang depan kapal.

4.2 Penangkap Ikan

Setelah kejayaan perahu layar berkurang, ada proses alih profesi dari para pelayar. Di antaranya menjadi nelayan, menggunakan kapal pelingkar. Disebut pelingkar karena teknik menangkapnya adalah melingkari *rompong* yang ada di sekitar Pulau, kemudian ikan yang telah terkepung dalam jaring diangkat ke atas kapal menggunakan tenaga mesin. Wilayah operasi kapal disesuaikan oleh kondisi angin. Pada angin musim barat, seperti sekarang, daerah operasi kapal di bagian timur. Sebaliknya, pada angin musim timur, kapal pelingkar beroperasi di bagian barat pulau.



Kapal Pelingkar Ikan

Ada tiga jenis ukuran mata jaring tangkap yaitu 6, 9, dan 12 inci. Daya tahan mata jaring sering tidak bisa menampung ikan karena terlalu banyak menampung ikan, sehingga mata jaring pecah. Jaring kapal pelingkar pecah ketika melingkari pada salah satu *rompong*. Kapal-kapal pelingkar biasanya berangkat pada sore hari menuju kawasan *rompong* milik penduduk yang ada di sekitar pulau, dan kembali ke pelabuhan pada esok paginya. Tidak ada orang yang menjaga *rompong*. Pilihan melingkari *rompong* tertentu berdasarkan keadaan ikan. Biasanya pemilik *rompong* telah diberitahu sebelumnya, jika ada ikan di *rompong*, akan dilingkari oleh kapal. Kadang juga tidak ada pemberitahuan sebelumnya. Tetapi, awak kapal sudah mengetahui pemilik *rompong*. Kini, dengan adanya *handphone*, pemilik kapal pelingkar meminta izin kepada pemilik *rompong* melalui telepon. Setelah mendapat izin baru awak kapal melakukan aksinya.

Proses Pembuatan

1. Pemilihan Bahan

Berdasarkan tradisi, pembuatan perahu adalah awal dari kehidupannya. Orang Buton memandang perahu sama seperti halnya manusia. Karena itu, mereka “memelihara perahu”, bukan memiliki perahu.¹ Sudut pandang ini menyiratkan kedudukan perahu, bukan sekadar alat transportasi yang digunakan mencari nafkah, melainkan satu “jiwa” yang harus dipelihara, seperti orang tua memelihara anaknya. Karena itu ada proses ritual awal (*pakande mbui*) dan akhir (*pakande salama*).

Jika proses pembuatannya memenuhi syarat, maka perahu dapat mencari nafkah dengan baik dan selalu mendapatkan keuntungan. Juga sebaliknya, jika proses pembuatan terdapat kekurangan, baik disengaja maupun tidak disengaja, maka akan berakibat fatal bagi perahu dan awakannya. Beberapa kondisi yang terjadi bila terdapat kekurangan, misalnya perahu sulit diturunkan dari galangannya ke laut, tenggelam sebelum berlayar, awak atau nakhodanya meninggal di atas perahu, serta kerap mengalami kerugian dan musibah ketika digunakan berlayar/berdagang.

Proses pembuatan perahu diawali pencarian atau pemilihan bahan bakunya berupa kayu. Bagi tukang perahu (*pande bangka*), sebelum kayu ditebang, terlebih dahulu dilakukan pengamatan mendalam (secara membatin). Mereka meyakini bahwa setiap pohon ada penghuninya. Karena itu, sebelum ditebang perlu ada komunikasi terlebih dahulu, semacam minta izin menggunakan kayu. Selain itu, *pande* juga memperhatikan kondisi kayu dan ciri-cirinya, apakah memungkinkan atau tidak untuk digunakan.

Ciri-ciri kayu yang tidak boleh digunakan membuat perahu adalah: sekeliling batang pohon dililit oleh tanaman lain menyerupai tali besar, rimbun angker, dan pohon yang akarnya nampak duduk bersila (*paseba*) menghadap utara timur laut atau miring ke arah *sangia*¹. Kayu dengan kondisi seperti itu diasosiasikan sebagai orang yang meninggal (Sofyani 2003:43). Karena itu, jika

kayu tersebut digunakan maka perahunya akan meninggal atau mengalami nasib nahas.

Pantangan lain dalam pemilihan kayu antara lain tidak menggunakan kayu dari pohon yang mati sebelah, karena dianggap memiliki penyakit. Dengan kata lain, kayu ini sudah atau akan mudah lapuk jika digunakan untuk perahu. Tidak boleh menggunakan kayu yang berasal dari batang atau dahan yang saling menindih karena dianggap telah aus akibat gesekan saat angin bertiup. Pada saat angin bertiup, kayu tersebut mengeluarkan bunyi gesekan yang diasosiasikan sebagai orang yang menangis (Sofyani 2003:43).

Kayu yang berbuku harus dihindari, karena akan mudah lapuk saat basah. Jika menemukan kayu yang memiliki buku (*wusu*), maka dia akan menyesuaikan panjangnya dengan tepat pemasangan papan (*gadi-gadi*) atau jika kondisinya tidak dimungkinkan, maka kayu tersebut tidak boleh digunakan, karena tidak bisa bertahan lama. *Pande* harus memperhatikan secara seksama kondisi kayu jangan sampai terdapat tanah di dalamnya. Pasalnya, jika ada tanah, maka itu pertanda kematian. Karena itu tidak boleh digunakan. Para *pande* senior, yang memiliki ketajaman mata bathin, biasanya dengan mudah mengetahui kayu yang memiliki tanah atau tidak di dalamnya. Tetapi, kebanyakan *pande* sekarang tidak memiliki kemampuan tersebut. Adapun jika mereka menemukan tanah, maka papan itu tidak boleh digunakan.

Sofyani (2003) mencatat bahwa seorang ahli kayu akan mengamati tanah tempat tumbuh kayu. Pohon yang tumbuh di daerah kering dan berbatu dianggap berkualitas. Sebaliknya, pohon yang tumbuh di daerah basah, walaupun kelihatan besar, dipandang kurang bermutu. Dalam konteks ini, masyarakat menghubungkan tempat tumbuh kayu dengan kualitas. Semakin keras proses hidup kayu, semakin baik juga kualitasnya. Setelah kayu tua dipilih, langkah berikutnya adalah menetapkan masa penebangan, dengan menggunakan tahun hijriah. Sebelum tanggal 17 kondisi kayu mengandung air dan tidak baik ditebang. Setelah tanggal 17, kayu dianggap sudah berisi dan tua. Inilah saat tepat untuk menebang pohon kayu.

¹ Dalam kepercayaan masyarakat Buton, *sangia* adalah tempat-tempat yang dianggap sakral/suci, baik di darat maupun di laut.

Teknik pemilihan tersebut dapat dilakukan jika *pande* langsung yang mengambil kayu di hutan. Tetapi teknik itu sudah jarang dilakukan. Pasanya, para pemilik perahu dan *pande* memperoleh kayu dengan cara membeli. Walhasil, mereka tidak mengetahui riwayat kayu yang digunakan. Kendati demikian, *pande* yang berpengalaman punya teknik untuk mendapatkan kayu berkualitas, antara lain lewat tes bunyi. Kayu dari pucuk jika dipukul bunyinya kecil dan kurang nyaring, sebaliknya kayu dari pangkal bunyinya lebih nyaring. Selain itu, dapat juga dilihat dari guratan dan warna kayu. Semakin padat atau kecil guratan serta semakin pekat warna kambium, itu menandakan umur kayu sudah tua sehingga tampak padat, keras, dan kuat (Sofyani 2003:44-45).

Terdapat beberapa jenis dari bahan kayu untuk perahu. Lunas biasanya dibuat dari kayu *gopasa*, *wola*, dan *silewe*. Kayu *silewe* mengandung getah sehingga tiram tidak dapat menempel di lunas perahu. Kayu *gopasa* dan *wola* digunakan untuk tiang lambung (*tubo*) dan tiang anjung (*kancurui*). Papan untuk lantai perahu umumnya dari kayu *gopasa*, sedangkan tulang rangka (*gadhi-gadhi*) dari kayu kamboja (*jampaka*) dan *dongkala*. Tiang layar utama (*kokombu*) dari kayu *gopasa*, kayu bayam, kayu besi, dan jati. Tiang siku lambung dari kayu bayam dan kayu nangka (*ndanga*) (Sofyani 2003:44).

Pembuatan perahu, dilihat dari segi bahan dan tempat pembuatannya, dibagi atas dua. *Pertama*, pembuatan di kampung sendiri. Bahan baku yang digunakan diambil dari daerah sekitar kampung. Ada pula bahan yang didatangkan dari luar daerah di Pulau Buton serta pulau-pulau di Maluku. *Kedua*, pembuatan di luar kampung. Bahan baku diambil dari daerah setempat. Pada kondisi ini, *pande bangka* didatangkan dari daerah asal. Selama berbulan-bulan *pande* dan timnya berada di tempat pembuatan perahu. Selain itu, calon pemilik perahu menggunakan *pande* yang ada di lokasi pembuatan perahu.

2. Teknik dan Tahapan

Proses pembuatan perahu dimulai dari pemasangan lunas (*tena*) kemudian merancang

kemiringan *tanggara i rope* (bagian depan) dan *tanggara i wana* (bagian belakang). Awalnya *tanggara* depan berdiri tegak atau hampir lurus. Kemudian, setelah para pelayar melihat bentuk perahu Bugis (Sulawesi Selatan), posisinya miring dan tajam ke depan, mereka melakukan perubahan bentuk kemiringan *rope*. Perubahan ini sangat rasional. Jika *rope* tegak lurus, maka saat bermain ombak, air laut menyembur ke dek perahu. Hal ini menjadi masalah, karena dahulu dapur ditempatkan di bagian *rope* dekat tiang *kokombu*. Selanjutnya, posisi *rope* dibuat miring depan, sehingga air laut tidak menyembur ke atas melaikan ke samping kiri dan kanan. Juga posisi *wana*, dahulu dibuat agak tegak lurus seperti *rope*, sehingga perahu kurang lincah bermain di atas gelombang dan kemudi (*uli*) kadang tidak berfungsi baik. Model ini disebut *panta kadera* (menyerupai bentuk kursi). Kemudian berubah sedikit miring ke belakang atau juga disebut model *panta bebek* (menyerupai pantat bebek).

Sofyani (2003) mencatat urutan pemasangan kayu perahu Buton dimulai dari me-nyambung lunas, melubangi lunas, menyambung kerangka (*tanggara*, *gadhi-gadhi* dan *lima-lima*, *buea-buea*, *lepe-lepe*, *kabewei*, *senta*), memasang dinding, lantai, atap, dan kelengkapan perahu: tiang layar dan tiang anjung (*kansorei*). Urutan ini berbeda dengan teknik Eropa. Ahli perahu Eropa memulai dari pemasangan rangka kemudian dinding papan lambung. Sedangkan *pande* Buton memulai dengan pemasangan dinding kemudian rangka perahu.

Perbedaan urutan tersebut disebabkan oleh pandangan filosofisnya. Bagi orang Buton, perahu ibarat manusia. Manusia berawal dari air setitik (*sperma*). Dinding lambung yang bentuknya agak bulat laksana rahim yang menampung sperma. Jika dinding lambung tidak dibuat lebih dahulu, sperma akan tumpah ke tempat lain. Proses ini dimaknai sebagai tindak seksual yang tidak menghendaki pembuahan dalam rahim, dengan kata lain tindakan itu dilakukan sekadar penyaluran kebutuhan biologis untuk kesenangan.

Metafora Perahu dan Manusia

PERAHU	MANUSIA
Puse bangka / <i>lamba puse</i>	Pusar
Lambung	Rahim
Tiang siku depan/ <i>tanggara rope</i>	Kepala
Lunas	Badan
Tiang siku belakang/ <i>tanggara wana</i>	Kaki
Gadhi-gadhi dan lima-lima	Tulang rusuk

Sumber: diolah dari Sofyani (2003:56)

Southon (1995) mencatat bahwa perahu dimetaforkan sebagai rumah. Jika rumah terdiri dari tiga bagian, yakni *boba* (depan), *tonga* (tengah), dan *tambi* (belakang), maka perahu pun demikian yakni *tanggara rope*, *tena* (lunas), dan *tanggara wana*. Ruang *boba* lebih besar dari *tambi*, demikian pula *rope* lebih besar dari *wana*. Kemudian, *tonga* lebih besar dari *boba* dan *tambi*, demikian pula *lunas* lebih panjang dari *tanggara rope* dan *tanggara wana*.

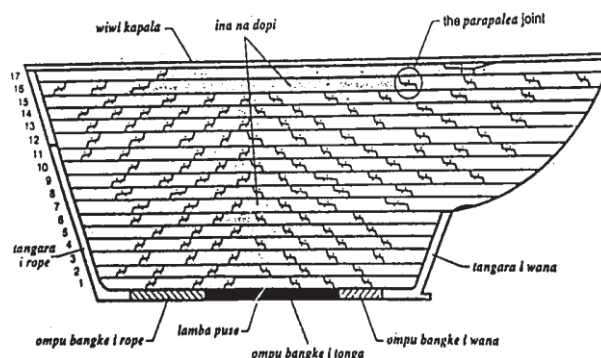
Lunas sendiri terdiri dari tiga sambungan yakni *ompu bangka i rope* (depan), *ompu bangka i tonga* (tengah), dan *ompu bangka i wana* (belakang). Pembagian ini seperti rumah, terdiri dari ruang depan, tengah, dan belakang. Pembagian ini juga diumpamakan pembagian peran antara laki-laki dan perempuan serta anak mereka. Laki-laki sebagai pemimpin keluarga (*nakhoda*) dimetaforkan sebagai *rope*, sedangkan perempuan sebagai pengendali keluarga (*jurumudi*) diumpamakan *wana*. Dalam konteks ini, laki-laki pergi mencari nafkah, sedangkan perempuan menerima dan mengelola nafkah. Karena itu rumah dianggap sebagai perempuan dan perahu adalah laki-laki. Sementara, lunas sendiri pada perahu atau *tonga* pada rumah merupakan tempat/hasil pertemuan antara laki-laki dan perempuan yang diumpamakan bayi manusia atau muatan perahu (Southon 1995:93-99).

3. Ompuno Tena dan Lamba Puse

Pemasangan lunas, sebagai awal dari kehidupan perahu, memiliki makna penting bagi pelayar Buton. Karena itu, diadakan ritual

khusus untuk menyambung lunas (*ompuno tena*) dan melubangi lunas (*lamba puse*). Lunas diambil dari kayu panjang yang dipotong tiga atau tiga kayu ukuran pendek sejenis. Pilihan ini disesuaikan dengan ketersediaan kayu.

Ada teknik penentuan panjang lunas perahu. *Pertama*, perhitungan menggunakan tali. Calon pemilik berdiri tegak dan meletakkan ujung tali pada pusar lalu dililitkan pada pinggang dari kiri ke kanan. Setiap lilitan berakhir di pusar sebelah kiri. Jumlah lilitan disesuaikan dengan panjang lunas yang diinginkan. *Kedua*, perhitungan dengan tapak kaki. Calon pemilik menginjakkan kaki pada batang lunas, lalu melangkah secara teratur ke depan. Ujung jari kaki kanan ke ujung belakang kaki kiri. Semua perhitungan tersebut berakhir dengan angka ganjil, karena diharapkan rezeki perahu itu kelak yang akan menggenapkannya (Sofyani 2003:47-48).



Konstruksi dan bagian-bagian perahu Buton
(Sumber: Southon)

Penyambungan lunas dipercaya sebagai penyatuan rasa antara suami dan isteri. Kegiatan ini dilakukan oleh *pande bangka* dalam suatu ritual yang disebut *ompuno tena*. Ritual ini dilakukan pada pagi hari seiring terbitnya matahari. Pilihan waktu ini dipercaya akan memudahkan rezekinya, seperti halnya matahari pagi yang memberikan cahaya (rezeki) kepada kehidupan makhluk di bumi. Setiap persambungan potongan kayu yang dipertemukan diletakkan: (1) kain putih, (2) satu bungkus kecil kapas berisi: tujuh putir beras putih, tujuh butir kacang hijau, dan sekarat emas. Pertemuan keduanya dianggap sebagai simbol pertemuan sperma dan sel telur. Diakhiri dengan membaca doa selamat,

kemudian makan bersama. Makanan dan minuman dihidangkan pada tiga bagian lunas yang sudah disambung. Anak-anak diprioritaskan menyantap hidangan, sebagai simbol harapan memudahkan memperoleh rezeki. Setelah *haroa*, lunas dipindahkan ke tiang galangan, dilanjutkan dengan tahapan pengerjakan berikutnya.

Ritual akhir sebelum perahu diluncurkan ke laut adalah pelubangan lunas atau *lamba puse*. Waktu pelaksanaannya sama seperti pada kegiatan *ompu tena*, yakni pada pagi hari seiring terbitnya matahari. Ritual dipimpin oleh *pande bangka*, yang mengenakan kurudung dari kain putih, dalam suasana hikmat. Proses ini juga diupamakan pertemuan rasa antara suami dan isteri. *Tena bangka* dilubangi dengan mata bor. Kotoran (ampas) dari hasil pengeboran diambil lalu disimpan dalam botol yang diisi dengan air, kemudian disimpan dengan baik oleh calon pemilik perahu dan kelak digunakan oleh nakhoda dalam pelayaran.

Ada tiga versi tentang waktu pelaksanaan *lamba puse*. *Pertama*, dilakukan pada saat bersamaan dengan penyambungan lunas. *Kedua*, dilakukan pada tahap akhir pengerjaan perahu, yakni sebelum diluncurkan ke laut. *Ketiga*, setelah perahu menghasilkan. Maksudnya, pemilik perahu memiliki kesanggupan secara ekonomis untuk melakukan *haroa* untuk pelubangan lunas.

Pada kedua ritual *tena* ini terdapat dua pihak utama yakni calon pemilik perahu dan *pande bangka*. Pada malam hari sebelum dilakukan *ompu tena* dan *lamba puse*, suami dan isteri dari keduanya terlebih dahulu melaksanakan hubungan rasa. Segala niat baik atau rezeki perahu kelak dipertemukan pada malam hari, kemudian pada pagi harinya dilanjutkan pada obyek ritual lunas. Proses penyatuan rasa macam ini juga dilakukan oleh pemilik perahu dan nakhoda ketika perahu sudah beroperasi, yakni sebelum berlayar. Hubungan yang berakhir sempurna (kepuasan) diyakini terwujud dalam usaha pelayaran. Begitu pula sebaliknya.

4. Air Suci

Air suci perahu (*weeno bangka*) diperoleh dari proses pelubangan lunas perahu atau *lambapuse*. Kegiatan ini dilakukan oleh

pande bangka, dengan menggunakan mata bor dengan posisi berdiri tegak, dari atas sampai tembus ke bagian bawah lunas. Ampas atau kotoran hasil bos diambil lalu dimasukkan ke dalam botol dan dicampur dengan air. Air dan sisa bor disimpan dalam botol yang tertutup. Kemudian disimpan dengan baik oleh pemilik perahu. Air ini sangat penting artinya bagi perahu, pemilik, *pande bangka*, dan awak perahu. Minimal ada tiga fungsi air suci perahu.

Fungsi *pertama* sebagai pengikat hubungan antara pemilik dan *pande bangka* (suami dan isteri), yang oleh Sofyani (2003) disebut sebagai kontrak sosial. Kontrak yang dimaksud berupa ikatan batin agar selalu terjaga kebersamaan (*sabangka/posabangka*) dalam mencapai tujuan (*asarope*).

Fungsi *kedua*, sebagai pembersih perahu pada saat sebelum dan setelah berlayar serta bongkar muat, perahu menangis, dan pasca konflik antarawak atau nakhoda (bila terjadi). Setiap sebelum melakukan usaha diawali dengan penyucian diri. Ini mengingatkan kembali pada metafor perahu di kalangan pelayar Buton sebagai manusia agar selalu suci (niat baik) dalam beraktifitas. Suci dalam arti kejujuran dalam bekerja. Nakhoda harus jujur pada sawi dan pemilik perahu, demikian pula sebaliknya. Sikap jujur dan saling pengertian menjadi kunci sukses usaha. Karena itulah, jika terjadi kesalahpahaman, setelah dicari jalan keluar, perahu harus disucikan kembali, sebelum berlayar.

Fungsi *terakhir* sebagai “obat” bagi pemilik (dan juga *pande bangka*) di rumah. Jika anggota keluarga sakit di rumah, baik dari pemilik maupun nakhoda serta awaknya, dapat diberikan air suci ini, dengan harapan atas kuasa Tuhan dapat disembuhkan dari sakitnya. Fungsi ini juga berlaku bagi awak di perahu. Jika ada di antara mereka yang sakit, maka diberikan (diminum atau dibasuhkan pada wajahnya) kepada yang bersangkutan, semoga atas izin Tuhan, agar disembuhkan dari sakitnya.

Ritual memandikan perahu dengan air suci dapat dilakukan oleh pemilik perahu (*ompu bangka*) atau nakhoda (*anakoda*). Jika perahu berada di kampung (tempat asal), maka yang melakukan adalah pemilik perahu.

selanjutnya, jika perahu sedang berada di luar kampung atau berlayar, maka nakhoda sebagai representasi dari pemilik perahu yang melakukan pensucian perahu.

Penyucian perahu sangat penting bagi setiap usaha di kalangan pelayar Buton. Dengan kondisi suci, perahu diharapkan akan selamat dalam pelayaran dan mendatangkan keuntungan (rezeki) bagi semua pihak (pemilik dan awak perahu). Jika awak perahu tidak bisa lagi menjaga kesucian perahu, maka yang bersangkutan diminta atau meminta mengundurkan diri dari kegiatan bersama di perahu. Hal ini terutama menyangkut sikap, yakni kejujuran setiap awak termasuk nakhoda dalam usaha bersama. Sikap tidak jujur menjadi sebab bubarnya pertemanan (*posabangka*).

5. Pakande

Pada proses pembuatan perahu, ada dua kali pemberian makan perahu (*pakande bangka*) yaitu pada tahap awal (*panade mbui*) dan tahap akhir (*pakande salama*). Tahap awal yang dimaksud ketika proses pemasangan lunas, sedangkan tahap akhir adalah sebelum perahu diluncurkan ke laut. Pada ritual terakhir ini antara lain dilakukan pelubahan lunas (*lamba puse*) bagi pemilik perahu yang sudah siap melaksanakan.

Ada dua pemimpin dalam setiap ritual *pakande bangka*, yakni imam dan pande. Keduanya memiliki tugas untuk mendoakan perahu di tempat yang berbeda. Imam memimpin *haroa* di rumah, sedangkan *petua pande* (kepala tukang) di atas perahu. Acara ini, khususnya *pakande salama*, dirayakan secara meriah karena dihadiri oleh banyak orang, tidak hanya masyarakat dari kampung itu, tetapi juga dari kampung tetangga. Tak ketinggalan anggota keluarga yang jauh dan sempat juga datang. Ritual ini lebih merupakan syukuran atas selesainya pembuatan perahu.

Kehadiran warga dalam jumlah banyak, selain dalam rangka memeriahkan acara, juga yang paling penting adalah membantu proses menurunkan perahu ke laut. Melalui satu komando, dengan hitungan “*satu .. dua ... tiga ...*” perahu ditarik ke laut secara bersama-sama oleh warga yang hadir. Pada beberapa ritual, kadang komando puncak penurunan perahu

menggunakan bunyi tembakan pistol ke udara. Setelah perahu berada di laut, perahu tersebut diuji coba berlayar di perairan laut sekitar kampung, seperti parade armada baru yang siap berlayar.

Pakande juga dilakukan di luar proses pembuatan perahu. Ritual ini sering dikaitkan dengan syukuran, misalnya setelah kembali dari berlayar dan mendapatkan untung. *Pakande* juga dilakukan sebelum berlayar. *Pakande* bertujuan untuk memberikan makan pada perahu. Bagi masyarakat Buton, perahu ibarat manusia yang butuh makan. Nakhoda dan awak perahu kerap mendengar suara tangisan, yang dipercaya adalah tangisan perahu, sebagai pertanda buruk bagi keselamatan perahu dan awaknya. Biasanya, beberapa hari sebelum musibah terjadi, nakhoda dan awak sudah mendengar perahunya menangis. Menyikapi hal itu, mereka segera melaksanakan ritual *pakande*. Ibarat seorang manusia, perahu sudah lapar dan butuh makan. Jika tidak diberi makan, maka dia dapat memakan perahu dan awaknya, artinya mengalami kecelakaan. Ritual ini disebut sebagai *cucurungi* (doa selamat) yakni semacam tolak bala agar perahu dan awaknya selamat dalam pelayaran.

Penutup

Kondisi alam Buton sebagai wilayah kepulauan bukan sesuatu yang mematkan kreasi kebudayaan. Sebaliknya muncul potensi pikir yang dimiliki dengan membaca dan mengelolah alam sebagai sebuah strategi hidup. Dalam konteks ini, alam dan manusia memiliki kaitan fungsional, sehingga tercipta harmoni antara keduanya. Bagi masyarakat Buton, alam memiliki sistem teratur yang sudah ada sejak lama. Karena itu manusia harus memahami kondisi ini, bila ingin tetap bertahan, agar hidup bersama alam. Keterbatasan sumberdaya darat, karenanya mereka mengembangkan adaptasi dengan beorientasi ke laut. Dengan itu, kebudayaan mereka juga didasari oleh kebutuhan adaptasi itu. Salah satu kebutuhan itu adalah penguasaan pengetahuan dan teknologi terkait dengan dunia maritime orang Buton, dalam hal ini perahu lambo.

Orientasi pemikiran ini mempengaruhi perilaku mereka. Berlaku serasi terhadap alam merupakan kunci keberlangsungan kehidupan.

Dengan berlandaskan nilai budaya maritim, masyarakat Buton dapat mempertahankan tradisi pelayarannya sejak ribuan tahun silam, demikian pula masa depannya. Hal ini terlihat dari eksistensi perahu lambo menjadi fondasi dari pemilihan dan pembuatan dan pemeliharaan perahu, pelayaran, dan menciptakan keteraturan hidup bagi masyarakat Buton sebagai pewaris kebudayaan maritim***

DAFTAR PUSTAKA

- Geertz, C, 1992. *The Interpretation of Cultures*. New York: Basic Books.
- Hamid, Abdul Rahman 2011. *Orang Buton: Suku Bangsa Bahari Indonesia*. Yogyakarta: Ombak.
- Horridge, Adrian 1981 *The Prah: Traditional Sailing Boat of Indonesia*. Kuala Lumpur: Oxford University Press.
- Lapian, Adrian B, 2009. *Orang Laut – Bajak Laut – Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*. Jakarta: Komunitas Bambu.
- Sofyani, Wa Ode Winesty, 2003. *Lambapuse: Ritual Kontrak Sosial di Kalangan Pelayar Buton*. (Tesis). Yogyakarta: Univeristas Gadjah Mada.
- Southon, Michael, 1995. *The Navel of the Perahu: Meaning and Value in the Maritime Trading Economic of A Butonese Village*. Canberra: Australian National University.
- Schrool JW, 2003. *Masyarakat, Sejarah, dan Budaya Buton*. Jakarta, Penerbit Djambatan- KITLV.
- Spradley, J.P. 1980. *Participant Observation*. New York: Holt, Rinehart, and Winston.
- Tahara, Tasrifin, 2014. *Melawan Stereotip: Etnografi, Reproduksi Identitas, Dinamika Masyarakat Katobengke Buton yang Terbaikan*. Jakarta, Kepustakaan Populer Gramedia.

