
**PERKEMBANGAN PEMBUATAN PERAHU SANDEQ NELAYAN SUKU MANDAR
DI DESA PULAU KERASIAN, KECAMATAN PULAU LAUT KEPULAUAN,
KABUPATEN KOTABARU TAHUN 1990-2012**

Alim Bahri¹, Mohamad Zaenal Arifin Anis², Syaharuddin³

¹Sekolah Buddhis Dhamasoka Banjarmasin

^{2,3}Program Studi Pendidikan Sejarah, FKIP Universitas Lambung Mangkurat

Email Korespondensi: alim.zair46@gmail.com

Naskah Diterima: 26 Maret 2024

Naskah Direvisi: 28 Maret 2024

Naskah Disetujui: 31 Maret 2024

ABSTRACT

The Mandar ethnic group is the only maritime tribe in the Archipelago that geographically faces the sea directly. For the Mandar people, boats are crucial to their way of life, serving not only as a means of transportation but also as their livelihood source. The motorization of traditional sandeq boats among Mandar fishermen in Kotabaru Regency began in the 1990s. The development of motorized fishing boats in fishing villages in Kotabaru Regency is an intriguing subject of study. The research method employed in this study is historical research. In this method, the author applies systematic rules to gather data. Historical research involves four integral steps: heuristics, source criticism, interpretation, and historiography. Based on the research findings, it can be concluded that the development of motorized sandeq boats among Mandar fishermen in Pula Kerasian Village from 1980 to 1989, in general, did not involve motorized boats. This was because the fishermen in Kotabaru Regency had not yet been influenced by motorization during that period. However, in the 1990s, there was an increase in the use of motorized boats among fishermen in Kotabaru Regency due to the influence of motorization. From 2000 to 2010, there was a significant surge in the use of motorized boats, which was a direct impact of motorization. Fishermen in Kotabaru Regency preferred motor engines for sea travel for various reasons, such as their effectiveness compared to sailboats, which depend on wind propulsion.

Keywords: *The Mandar Tribe, The Sandeq Boat, Motorization Development*

PENDAHULUAN

Perkembangan sejarah infrastruktur kemaritiman mencakup rute perdagangan, aktivitas pelayaran, dan pembangunan galangan kapal yang dilakukan oleh kerajaan-kerajaan besar di Nusantara, dengan fokus pada peningkatan kekuatan maritim. Setiap kerajaan atau negara maritim di Nusantara memiliki strategi pengembangan di bidang sosial, ekonomi, politik, pertahanan, keamanan, serta infrastruktur kemaritiman seperti industri kapal perahu, pelabuhan, dan kota-kota pantai. Selain itu, dalam studi sejarah maritim, infrastruktur kemaritiman menjadi fokus utama, termasuk industri pembuatan perahu/kapal dan kota-kota pantai. Dalam proses ini, terjadi pula transfer pengetahuan dan inovasi teknologi perkapalan.

Dalam konteks kemaritiman, industri perahu/kapal tradisional dimiliki oleh beberapa suku di Indonesia. Satu diantaranya Suku Mandar dari Silawesi Selatan. Menurut Chistian Pelras mengatakan bahwa Orang-orang Mandar dikenal sebagai pelaut berbakat yang tidak pernah tersesat di lautan. Hubungan komunitas Mandar dengan laut menciptakan pengetahuan khusus yang berkaitan dengan bahari, termasuk keahlian berlayar (*paissangang asumombalang*), pengetahuan tentang laut (*paissangang aposasiang*), teknik perikanan (*paissangang paalopiang*), dan kepercayaan gaib (*paissangang*). Implementasi dari pengetahuan tersebut mencakup rumpon atau roppong dan perahu sandeq. Rumpon adalah perangkat ramah lingkungan yang dirancang oleh pelaut Mandar, terbuat dari bahan daun

kelapa dan rumput laut. Di sisi lain, perahu sandeq adalah jenis perahu layar Mandar yang ramah lingkungan dan sangat cepat (Alimuddin, 2013b; Dwi Jayanti, Siregar, & Purnomo, 2023).

Adanya predikat sebagai suku bangsa yang tersohor “berjiwa pelaut” terhadap Suku Mandar tersebut disebabkan kegemaran mereka merantau dengan berlayar mengarungi lautan. Melalui pelayaran-pelayaran inilah mereka kemudian melakukan migrasi ke berbagai daerah di Nusantara. Satu diantara daerah tujuan migrasi Suku Mandar adalah Pulau Laut yang secara administratif diketahui sebagai bagian dari wilayah Kabupaten Kotabaru Provinsi Kalimantan Selatan. Migrasi Suku Mandar ke kabupaten Kotabaru terjadi dalam tiga periode, yang didasarkan pada latar belakang migrasi mereka dari tiap periode tersebut. Periode pertama terjadi pada abad ke 17 dan 18 sampai tahun 1950. Kemudian, periode kedua tahun 1950- tahun 1970, dan ketiga yang terakhir dari tahun 1970 sampai sekarang tahun 2009 (Haziah, 2011).

Migrasi Suku Mandar ke Pulau Laut, Kabupaten Kotabaru, Kalimantan Selatan ini terjadi sehubungan dengan upaya memperbaiki taraf hidup dan gengsinya di tengah-tengah masyarakat adalah pergi meninggalkan tanah kelahirannya dengan *ma'sompe* (Alimuddin, 2013a). Istilah ini dipergunakan untuk orang-orang Bugis, Makassar, dan Mandar yaitu pergi berlayar ke tempat-tempat yang jauh sebagai pedagang-pedagang antar pulau. Dengan perahu, pedagang perantara ini meninggalkan tanah kelahirannya membawa barang dagangan, seperti kopra, beras, rotan, kapok, damar, dan lain-lain. Dalam perdagangan antar-pulau orang-orang Bugis, Makassar, dan Mandar mempunyai tujuan utama ke Jawa, Sumatera (Riau), Kalimantan (Balikpapan dan Tawao) (Alimuddin, 2013a).

Sebagai masyarakat maritim (Bugis, Makassar, Buton, Bajau, Madura, Mandar) mengembangkan kebudayaan maritim. Perahu sangat penting bagi kehidupan mereka, sebab selain berfungsi alat transportasi juga sebagai sumber mata pencaharian masyarakat ini. Berdasarkan jenis ciri-ciri bahan dan fungsinya perahu Mandar dapat dikategorikan antar lain; *sandeq*, *baggo*, *lepa-lepa* dan *kappal*. Dari jenis perahu ini merupakan perahu yang masih dapat dilihat di lingkungan Suku Mandar. Perahu-perahu ini umumnya menggunakan layar dan terbuat dari kayu (Amrullah, 2015).

Bagi Suku Mandar di Kabupaten Kotabaru, khususnya para pelaut (*passobal*), pada awalnya, perahu terbaik yang mereka miliki adalah jenis perahu *sandeq* yang merupakan salah satu bentuk perahu tradisional dalam kegiatan berlayar. Akan tetapi, masuknya teknologi modern pada tahun 1970 an dengan adanya motorisasi perahu/kapal nelayan secara pasti menjadikan perahu tradisional ini mengalami evolusi secara besar-besaran, baik dari segi bentuk fisik ataupun pemaknaan simbol terhadap warisan budaya bahari tradisional dari pendahulunya.

Pada tahun 1990-an, motorisasi perahu dan kapal penangkapan ikan mulai diperkenalkan di desa-desa nelayan yang merupakan pusat aktivitas Suku Mandar di Kabupaten Kotabaru. Awalnya, hanya beberapa nelayan dengan status sebagai pengusaha dan pemilik alat-alat produksi yang mampu mendapatkan kredit untuk motor dari pengusaha di Kabupaten Kotabaru. Dalam rangka mengoptimalkan penggunaan motor sebagai salah satu komponen modal penting yang memerlukan biaya operasional berkelanjutan, nelayan di Kabupaten Kotabaru mulai melibatkan motor dalam penggunaan alat tangkap mereka, meskipun beberapa

nelayan masih menggunakan alat tangkap tradisional. Penggunaan motor meningkatkan produktivitas alat tangkap tradisional tersebut saat dioperasikan dengan perahu motor. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa adopsi inovasi motor memberikan kontribusi terhadap perkembangan dan kelangsungan teknologi tangkap tradisional tersebut.

Motorisasi perahu dan kapal penangkapan ikan di komunitas nelayan desa di Kabupaten Kotabaru sangat menarik diteliti. Dalam hal ini yang menjadi bidikan dasar dari penelitian ini adalah memotret keseharian Suku Mandar dengan berpijak pada kegiatan mereka sebagai suku pelaut, khususnya mengenai teknologi pembuatan kapal atau perahu sebagai media utama pelayaran dan penangkapan ikan berprofesi sebagai nelayan (*powau*).

METODOLOGI

Pada penelitian ini, metode yang diterapkan adalah pendekatan sejarah (Sjamsuddin, 1996). Dalam metode ini penulis menggunakan aturan sistematis dalam usaha mengumpulkan bahan bagi data-data, kemudian Menilai dengan analisis yang mendalam dan kemudian menggabungkannya menjadi sebuah sintesis. Dalam konteks ini, metode sejarah (*historical research*) melibatkan empat langkah penting, yakni penelusuran data (heuristik), evaluasi sumber-sumber sejarah (kritik sumber), interpretasi, dan penyusunan catatan sejarah (historiografi). Penggunaan metode ini dapat memu-dahkan peneliti dalam menyajikan hasil penelitian dalam bentuk tulisan serta mudah dipahami oleh pembaca pada umumnya. Tahap tahap penelitian tersebut dioperasionalkan,

Tahap pertama yaitu Heuristik adalah 1 Dalam penelitian sejarah yang melibatkan pencarian dan pengumpulan sumber-sumber, langkah awalnya adalah melakukan investigasi dan menghimpun berbagai referensi dan dokumentasi historis (Sjamsuddin, 1996). Dalam tahap ini, peneliti mengumpulkan bahan-bahan atau mencari data terkait perkembangan motorisasi pembuatan kapal di Suku Mandar, khususnya di Desa Pulau Kerasian, Kecamatan Pulau Laut Kepulauan, Kabupaten Kotabaru.

Tahap kedua yaitu kritik, Kritik adalah evaluasi atau pemeriksaan, dalam tahap evaluasi sumber-sumber yang telah dikumpulkan, peneliti melakukan analisis terhadap materi tersebut dengan memisahkan dan mengevaluasi melalui dua jenis kritik, yaitu kritik eksternal dan kritik internal. Dengan demikian, peneliti dapat menilai keandalan, relevansi, serta keakuratan informasi yang terkandung dalam sumber-sumber tersebut.

Kritik internal berkaitan dengan penilaian terhadap isi dari sumber tersebut, sedangkan Kritik eksternal yang dilakukan mencakup evaluasi atau penilaian terhadap sumbernya, apakah sumber itu adalah sumber sejati yang dibutuhkan yang benar-benar dapat memberikan informasi. Dalam operasionalnya, penulis menilai sumber tertulis dengan menggunakan kritik intern yakni menilai apakah sumber sumber tertulis tentang tentang motorisasi perahu *sandeq* nelayan Suku Mandar di Desa Pulau Kerasian, Kecamatan Pulau Laut Kepulauan, Kabupaten Kotabaru tahun 1990-2012 sesuai dengan tema yang akan dibahas. Kemudian dalam kritik eksternnya yakni mengkritisi sumber dengan pertanyaan siapa pembuatnya, bagaimana pembahasannya, bagaimana bentuknya, dan apakah sumbernya. Kritik ekstern ini penulis aplikasikan dengan menilai apakah benar sumber sejarah yang diperoleh merupakan sumber dalam penelitian ini. Dalam penelitian ini kritik sumber lisan juga dilakukan dengan teknik wawancara kepada para informan. Dalam hal ini penulis menilai apakah informan tersebut

benar-benar tokoh yang mengetahui secara pasti tentang tentang motorisasi perahu *sandeq* nelayan Suku Mandar di Desa Pulau Kerasian, Kecamatan Pulau Laut Kepulauan, Kabupaten Kotabaru tahun 1990-2012 (Notosusanto, 1978).

Tahap ketiga, Setelah mengevaluasi berbagai sumber, penulis mengumpulkan informasi-informasi tersebut tentang motorisasi perahu *sandeq* nelayan Suku Mandar di Desa Pulau Kerasian, tahun 1990-2012 yang menjadi objek penelitian. Dengan merujuk pada informasi tersebut, fakta-fakta sejarah dapat disusun, dianalisis, dan dipilah dengan cermat, ditambah atau dikurangi semacam urutan kausalnya atau sebab akibatnya sehingga dapat disusun suatu tulisan tentang tentang motorisasi perahu *sandeq* nelayan Suku Mandar di Desa Pulau Kerasian tahun 1990-2012 (Ali, M.R. 1966).

Tahap keempat, Historiografi merupakan narasi sejarah atau rekonstruksi imajinatif dari masa lalu, berdasarkan data yang ditemukan. Dalam tahap akhir ini, penulis melakukan analisis kritis terhadap rekaman-rekaman tertulis dan lisan yang berkaitan dengan perkembangan motorisasi kapal Suku Mandar di Desa Pulau Kerasian, yang telah ditemukan oleh penulis. Dalam konteks historiografi ini, penulis menggunakan metode penulisan deskriptif dengan pendekatan penalaran induktif. Dalam pendekatan ini, penulis menjelaskan dengan rinci data mengenai perkembangan motorisasi perahu *sandeq* nelayan Suku Mandar di Desa Pulau Kerasian, tahun 1990-2012 yang telah dikumpulkan untuk selanjutnya digeneralisasikan atau disintesiskan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Asal-Usul Perahu *Sandeq*

Suku Mandar adalah satu-satunya komunitas maritim di Nusantara yang secara geografis berbatasan langsung dengan laut dalam. Lautan ini merupakan bagian dari lingkungan sehari-hari mereka. Setiap pagi, mereka terbangun dengan suara ombak dan disapa oleh angin laut. Keadaan alam mengajarkan kepada masyarakat Mandar cara beradaptasi, bertahan hidup, dan membangun warisan budayanya. Melaut bagi suku Mandar bukan sekadar mencari nafkah; ini adalah bentuk penyatuan dengan laut. Laut menjadi tempat untuk mencari kebutuhan hidup sekaligus membangun identitas. Menjadi nelayan di laut bukanlah pekerjaan sembarangan bagi orang Mandar; mereka harus beradaptasi dengan perubahan-perubahan yang terjadi di laut (Alimuddin, 2005).

Interaksi masyarakat Mandar dengan laut menciptakan pola pengetahuan yang berkaitan dengan aspek laut, termasuk seni berlayar (*paissangang asumombalang*), pengetahuan tentang kehidupan laut (*paissangang aposasiang*), teknik perikanan (*paissangang paalopiang*), dan kepercayaan gaib (*paissangang*). Salah satu manifestasi dari pengetahuan ini adalah pembuatan perahu *sandeq*. *Sandeq* adalah jenis perahu layar khas Mandar yang ramah lingkungan dan merupakan yang tercepat di wilayah Austronesia. Perahusandeq dikenal pada masyarakat Mandar di Pulau Kerasian, Kotabaru secara turun temurun. Demikian juga dengan pembuatannya. Perahu khas Mandar ini terbuat dari kayu dengan beberapa tahap mulai dari pengumpulan bahan hingga pembuatan perahu.

Namun, jika kita melihat sejarahnya, kita akan mengetahui bahwa meskipun terlihat rapuh, perahu ini mampu mengarungi lautan dengan lincah. *Sandeq* adalah perahu tradisional

dengan panjang lambung sekitar 7-11 meter dan lebar 60-80 sentimeter, dilengkapi dengan cadik bambu di kedua sisi sebagai penyeimbang. Perahu ini menggunakan layar segitiga dan bergantung pada dorongan angin untuk berlayar. Dengan layar tersebut, *Sandeq* dapat mencapai kecepatan hingga 20 knot, melebihi laju perahu motor seperti katinting, kapal, dan bodi-bodi, menurut penelitian oleh Horst H. Liebner pada tahun 2002. Menurut Liebner, tidak ada perahu tradisional lain yang sekuat dan secepat *Sandeq* di wilayah Austronesia.

Meskipun tampak rapuh, *Sandeq* mampu menavigasi lautan lepas di Selat Makassar, yang terletak di antara Sulawesi dan Kalimantan. Para nelayan Mandar menggunakan perahu ini untuk perjalanan jauh, bahkan hingga ke Ternate dan Tidore, dalam pencarian rempah-rempah yang kemudian dijual di pelabuhan Makassar. Namun, sayangnya, kelestarian *Perahu Sandeq* terancam. Pada tahun 1990-an, masyarakat Mandar di Kotabaru mulai beralih menggunakan perahu dengan teknologi modern, baik untuk efisiensi dalam penangkapan ikan maupun kemudahan pengoperasiannya (Kompas, 2007).

Perahu *sandeq* merupakan jenis perahu tradisional yang berasal dari suku Mandar, yang mendiami wilayah barat pulau Sulawesi. Suku Mandar terkenal sebagai komunitas yang dominan dalam kehidupan maritim. Oleh sebab itu, banyak orang menganggap Mandar sebagai pelaut ulung yang berani melintasi lautan luas dengan menggunakan perahu *sandeq* (Liebner, 2002). Nama "*sandeq*" berasal dari bahasa Mandar yang artinya "runcing", merujuk pada bentuk perahu yang memang runcing di bagian depan dan belakangnya. Bagian depan dan belakang ini disebut *paccong*, dengan *paccong* uluang untuk bagian depan dan *paccong* palaming untuk bagian belakang. Menurut penelusuran Dahri Dahlan, seorang pengamat budaya Mandar, perahu *sandeq* pertama kali muncul pada tahun 1930-an di Pambusuang, sebuah desa pelaut yang sekarang berada di kecamatan Balanipa. Sebelum mencapai bentuk *sandeq* seperti yang kita kenal sekarang di sepanjang pantai Mandar, terdapat beberapa jenis perahu yang mengalami perubahan bentuk hingga akhirnya menjadi *sandeq*.

Pembuatan Perahu *Sandeq* Nelayan Mandar

Kabupaten Kotabaru memiliki potensi kelautan yang sangat besar, dengan jumlah nelayan yang turun temurun, banyaknya pulau, pantainya panjang, produksi ikan melimpah, dan nilai ekspornya tinggi, potensi kelautan ini belum sepenuhnya dimanfaatkan atau dinikmati oleh nelayan karena beberapa alasan.. Pertama, terdapat ketimpangan dalam transformasi teknologi; teknologi canggih hanya dimiliki oleh sejumlah orang tertentu, sementara nelayan tetap tertinggal. Kedua, posisi sosial nelayan rendah, kurangnya aktivitas, dan kelemahan dalam organisasi nelayan di semua aspek. Ketiga, Adanya keterbatasan perhatian dan bantuan yang diberikan kepada masyarakat nelayan adalah situasi yang tidak bisa berlangsung secara terus-menerus. Dalam era otonomi daerah, masa depan memerlukan upaya untuk mengembangkan potensi kelautan dengan meningkatkan kemampuan nelayan dalam mengelola sumber daya perikanan (Zulfida, 2002).

Dalam perkembangannya dari tahun 1990-2012 kombinasi kapal motor dan alat tangkap di Desa Pulau Kerasian mulai diarahkan bertujuan untuk mengevaluasi potensi kelautan Kabupaten Kotabaru dengan tujuan meningkatkan profitabilitas dan memastikan pengembangan yang layak. Selain itu, penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi dampak faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan nelayan meliputi produksi, investasi biaya yang dikeluarkan untuk melaut, jumlah hari yang dihabiskan melaut, dan jumlah tenaga kerja yang

terlibat dalam aktivitas melaut.. Seperti di banyak desa nelayan di pesisir tenggara Kalimantan, motorisasi perahu penangkap ikan di desa-desa nelayan Kabupaten Kotabaru mulai menjadi tren pada tahun 1990-an. Awalnya, hanya beberapa nelayan dengan status ponggawa (pengusaha dan pemilik alat-alat produksi) yang mampu membeli motor dengan sistem kredit dari pengusaha besar di Kotabaru (dikenal sebagai *Bos* dalam istilah lokal) Sehubungan dengan hal ini Asran menjelaskan:

“Pada tahun 1980-an khususnya, introduksi pembangunan motor di desa-desa nelayan sehubungan dengan hal ini, Melalui Kantor Perikanan, inovasi motorisasi perahu disampaikan dan disosialisasikan kepada nelayan oleh pengusaha besar yang berbasis di kota, terutama di Kotabaru. Para pengusaha besar ini memiliki peran penting dalam mengenalkan serta memperdagangkan inovasi motor kepada nelayan yang memiliki status ponggawa di desa-desa pantai dan pulau-pulau di Kotabaru, dengan mengikuti sistem kredit tradisional”.

Nelayan tradisional selalu menjadi fokus dalam rencana pembangunan, termasuk dalam kebijakan yang diterapkan oleh pemerintahan Orde Baru. Salah satu kebijakan yang diterapkan adalah motorisasi dalam teknologi penangkapan ikan, sebagai bagian dari program revolusi hijau. Salah satu aspeknya adalah penggunaan alat tangkap modern seperti trawl atau pukat harimau. Dengan kebijakan revolusi hijau ini pemerintah beranggapan dapat meningkatkan kehidupan ekonomi masyarakat nelayan tradisional, tetapi fakta yang di temukan dilapangan menunjukan *trawl* Sistem kredit yang disalurkan oleh pemerintah ternyata lebih banyak dimanfaatkan oleh para pemilik modal. Yang lebih mengkhawatirkan, penggunaan alat tangkap seperti *trawl* telah menyebabkan kerusakan pada ekosistem dasar laut, serta meningkatkan risiko penangkapan ikan secara berlebihan (*overfishing*).

Program motorisasi armada nelayan skala kecil adalah inisiatif yang diperkenalkan oleh pemerintah Orde Baru pada awal 1980-an untuk meningkatkan produktivitas nelayan tradisional. Program ini diterapkan di wilayah dengan populasi nelayan yang padat dan merupakan tanggapan terhadap larangan penggunaan pukat harimau yang diumumkan melalui Keppres No. 39 tahun 1980. Namun, terbukti bahwa program motorisasi ini sering kali gagal karena tidak mengenai sasaran yang tepat, dan bahkan dimanipulasi Manipulasi yang dilakukan oleh individu yang tidak bertanggung jawab demi keuntungan pribadi, bukan kepentingan nelayan. Meskipun demikian, program motorisasi juga membawa dampak positif, yaitu meningkatnya jumlah perahu bermotor di berbagai daerah di Indonesia. Saat ini, ketika pemerintah merencanakan program penyediaan armada kapal atau perahu nelayan, atau ketika nelayan berencana berinvestasi, permintaan utama nelayan adalah pengadaan motor sebagai penggerak perahu.

Kondisi berbeda di Desa Pulau Kerasian, menurut Asran, motorisasi malah memiliki dampak positif bagi nelayan di Desa Pulau Kerasian, ditinjau dari usaha para nelayan untuk menjawab tantangan zaman, pengaruh dari motorisasi bagi nelayan di Desa Pulau Kerasian menjadi stimulus bagi pengrajin perahu untuk membuat tipologi perahu sandeq dengan motor sebagai media untuk menggerakkan perahu dan tidaklah lagi bergantung pada dorongan angin.

Asran menjelaskan:

“Tahun 1980-1989 pada umumnya nelayan di Desa Pulau Kerasian belum menggunakan kapal motor dikarenakan nelayan di Kabupaten Kotabaru belum

mendapat pengaruh dari motorisasi. Kemudian, pada tahun 1990-1999 disaat nelayan di Kabupaten Kotabaru mendapat pengaruh motorisasi terjadi peningkatan terhadap penggunaan kapal motor. Pada tahun 2000-2010 lonjakan penggunaan kapal motor terjadi dan ini merupakan dampak dari motorisasi, masyarakat nelayan di Kabupaten Kotabaru lebih memilih mesin motor untuk melaut dengan berbagai alasan seperti lebih efektif dibanding penggunaan perahu layar yang bergantung pada dorongan angin.”

Menurut Muhammad Tahir, Sejak tahun 1990-an, nelayan Mandar di Desa Pulau Kerasian telah mulai mengganti perahunya dengan mesin berkekuatan 3-5 GT. Saat ini, hampir semua nelayan Mandar di desa tersebut beralih menggunakan perahu yang dilengkapi dengan mesin tersebut, meskipun mereka masih menggunakan layar dan dayung ketika angin kencang untuk menghemat bahan bakar. Ada juga nelayan Mandar yang sebelumnya bekerja secara mandiri, kini bergabung dengan kapal besar yang menggunakan alat tangkap purse seine, dalam kelompok nelayan bersama dengan orang Bugis.

Muhammad Tahir menjelaskan Nelayan Mandar saat ini umumnya menggunakan Metode memancing yang digunakan melibatkan penggunaan seutas benang pancing tanpa joran, dengan umpan yang terpasang pada mata pancing. Umpan yang digunakan tidak selalu ikan segar; seringkali mereka menggunakan "dodoah," suatu jenis umpan berbentuk ikan tiruan yang terbuat dari batang kayu dan dilengkapi dengan pemberat timah. Beberapa nelayan Mandar juga menggunakan tombak sebagai alat tangkap, yang merupakan senapan kayu dengan tombak besi tipis yang akan melesat ketika pelatuk ditekan. Namun, pada akhir tahun 2012, penggunaan tombak sering menyebabkan konflik antara nelayan. Konflik ini muncul karena beberapa nelayan menggunakan tombak sekaligus alat bantu bernapas kompresor saat menyelam. Penggunaan alat bantu bernapas kompresor bukan merupakan tradisi asli nelayan Mandar di Desa Pulau Kerasian, tetapi lebih merupakan permintaan dari para pemilik ikan pendatang yang ingin nelayan bawahannya menggunakan alat ini untuk mendapatkan hasil tangkapan yang lebih melimpah.

Masuknya modernisasi menimbulkan tantangan besar bagi komunitas nelayan Mandar di Desa Pulau Kerasian. Mereka tidak lagi hanya mencari ikan di laut untuk kebutuhan sehari-hari keluarga, tetapi juga untuk memenuhi permintaan pasar lokal di Desa Pulau Kerasian. Nelayan Mandar saat ini terpaksa harus melaut hingga tiga kali sehari (pagi, siang, dan malam) karena persaingan dalam penangkapan ikan sangat sengit. Tanpa hasil tangkapan, mereka tidak memiliki barang untuk dijual, yang seharusnya digunakan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari keluarga mereka.

Motorisasi Perahu *Sandeq* Nelayan Suku Mandar Tahun 1990-2012

Menurut informasi Hamsah, bahwa mesin motor perahu nelayan mulai dikenal masyarakat nelayan di Desa Pulau Kerasian cuma berukuran 4, 5-10 PK. Motor-motor kecil dipasang pada perahu sandeq bagian luar (*outboard motor*). Pada tahun 1990-an, diperkirakan sekitar separuh dari perahu-perahu nelayan telah dilengkapi dengan mesin motor dalam perahu (*inboard motor*) dengan tenaga sekitar 10-30 PK. Pada dekade 2000-an, sebagian besar perahu nelayan di Desa Pulau Kerasian sudah dilengkapi dengan motor berkekuatan minimal 20 PK. Beberapa perahu nelayan yang menggunakan gae/renge dan bagang (pukat apung besar) bahkan rata-rata memiliki dua mesin dengan kekuatan sekitar 100-130 PK. Hanya nelayan yang

menggunakan teknik memancing yang masih menggunakan motor kecil dengan tenaga sekitar 5-10 PK. Hamsah menjelaskan:

Sejak pertama kali Adopsi motor dalam perahu di Desa Pulau Kerasian tetap tidak menimbulkan penolakan dari masyarakat nelayan hingga saat ini. Semua nelayan senang dengan penggunaan motor, meskipun hanya sebagian dari mereka yang benar-benar memiliki perahu dengan sistem inovasi motor. Bisa disimpulkan bahwa setiap nelayan di desa tersebut menginginkan memiliki perahu motor, meskipun perahu tersebut berukuran kecil sekalipun..

Sebagai contoh, perkembangan setelah adanya motorisasi perahu nelayan Desa Pulau Kerasian menunjukkan bahwa kombinasi alat tangkap jaring ikan gembung dengan kapal motor 10 - <20 GT dan kapal motor diatas 50 GT dengan kombinasi alat tangkap *long line* memberikan keuntungan yang paling besar, menyusul alat tangkap jaring udang dengan kapal motor 5 - <10 GT. Sedangkan Kapal motor 20 - <30 GT dan 30 - <50 GT dengan berbagai macam alat tangkap keuntungan yang diperoleh tidak lebih dari 50%. Dengan mempertimbangkan perhitungan studi kelayakan kapal motor dengan berbagai jenis alat tangkap dapat dinyatakan bahwa seluruhnya layak untuk dikembangkan dan dimiliki oleh masyarakat nelayan di Desa Pulau Kerasian. Khusus kapal motor yang memakai alat tangkap *langgar/songko* dan *long line* menghasilkan IRR yang paling besar. Dalam memperoleh sarana melaut, nelayan menghadapi kesulitan terutama masalah kurangnya modal untuk memperoleh sarana melaut sedangkan untuk memperoleh bahan bakar dan keperluan melaut relatif tidak ada kesulitan yang berarti.”

Pendapatan nelayan pada tahun 2000-an di Desa Pulau Kerasian pendapatan nelayan dipengaruhi oleh faktor produksi dan investasi, termasuk perahu, mesin, dan alat tangkap yang mereka gunakan. Biaya melaut diukur dalam satuan rupiah, sementara jumlah hari melaut dihitung dalam satuan hari, dan tenaga kerja diukur dalam jumlah orang. Faktor-faktor yang sama mempengaruhi pendapatan nelayan tradisional, melibatkan produksi, investasi dalam perahu dan alat tangkap, biaya melaut dalam satuan rupiah, jumlah hari melaut dalam setahun, dan jumlah tenaga kerja yang terlibat, dihitung dalam satuan orang. Contohnya, beberapa nelayan di Desa Pulau Kerasian yang membeli mesin bertenaga 20 PK seharga Rp 4 juta setelah menyisihkan pendapatan pada tahun 2000-an diharapkan tambahan komponen mesin mampu mengoptimalkan hasil tangkap seperti yang lebih dulu dilakukan ratusan nelayan Mandar di Desa Pulau Kerasian.

Demikian halnya diungkapkan nelayan di Desa Pulau Kerasian, Muhlis. Pada perkampungan dengan jumlah 587 nelayan Mandar di Desa Pulau Kerasian Pada tahun 2000-an, jarang ditemui perahu sandeq tradisional sebagai alat tangkap ikan. Apabila masih ada, perahu yang sebelumnya mengandalkan kekuatan angin kini biasanya telah dilengkapi dengan mesin. Barisan perahu sandeq yang dahulu memenuhi tepi pantai Desa Pulau Kerasian telah digantikan oleh ratusan perahu bermesin yang disebut pagae dan kapal. Nelayan mulai beralih dari sandeq ke pagae atau kapal dengan harga mencapai Rp 100 juta atau lebih. Kapal memiliki mesin 50 PK dan mampu membawa muatan sekitar 4-5 ton, sementara pagae memiliki ukuran dua kali lipat lebih besar.

Muhlis memaparkan bahwa:

“Ketika masih menggunakan perahu layar, nelayan hanya dapat melaut di wilayah Selat Makassar yang berbatasan langsung dengan Kabupaten Kotabaru. Dalam cuaca yang tidak stabil, perahu sandeq memiliki daya jelajah rata-rata hanya 6 mil laut (sekitar 11 kilometer) dari pantai. Perahu layar sulit mencapai perairan di Kalimantan Timur dan Laut Sulawesi, tempat di mana ikan tuna biasanya berada. Jika menggunakan perahu layar, diperlukan waktu 1-2 minggu untuk mencapai kedua wilayah tersebut (Kaltim dan Laut Sulawesi). Saat nelayan kembali ke daratan, ikan tuna yang ditangkap sudah tidak segar lagi, dan hasil tangkapannya terbatas hanya 3-5 ikan tuna per hari dengan berat sekitar 100-150 kilogram, jauh dari kapasitas perahu yang sebenarnya mampu membawa hingga 1 ton ikan.”

Kepala Desa Pulau Kerasian, M. Arsyad, menyatakan bahwa peprindahan dari perahu layar ke perahu bermotor di wilayahnya terjadi antara tahun 1990 hingga 2000. Dari total 587 nelayan Mandar di Desa Pulau Kerasian, hanya 60 nelayan yang masih menggunakan sandeq, dan bahkan sandeq tersebut sudah dipasang mesin. Dalam konteks penangkapan ikan, terutama ikan tuna yang merupakan komoditas ekspor, penting untuk menjaga kesegaran ikan. Oleh karena itu, nelayan harus memperhatikan teknik penangkapan agar ikan tetap dalam kondisi optimal. Sebelum menggunakan pagae dan kappal yang dilengkapi dengan alat tangkap seperti pukot cincin dan jaring, nelayan Mandar biasa membunuh ikan tuna dengan cara memukulkannya ke lantai perahu sandeq. Namun, metode tersebut dapat merusak daging ikan, sehingga menyebabkan penurunan harga di pasaran. Menurut Kaipunding, seorang pembuat perahu di Desa Pulau Kerasian, dia mengakui bahwa permintaan pembuatan perahu sandeq sudah jarang terjadi sejak delapan tahun terakhir. Sebagai gantinya, dia lebih sering membuat kappal. Setiap tahun, Jennis biasanya menerima dua pesanan kapal dengan harga Rp 100 juta, yang membutuhkan waktu empat bulan untuk pembuatannya.

Menurut data Dinas Kelautan dan Perikanan Kabupaten Kotabaru, pada tahun 2011 terdapat 3.664 kapal bermotor, menunjukkan peningkatan sebesar 20 persen dari tahun sebelumnya. Di sisi lain, jumlah perahu tradisional tanpa mesin di kedua daerah tersebut yang pada tahun 2008 mencapai lebih dari 1.000 unit, kini hanya tersisa 638 unit. Peralihan dari perahu layar ke perahu bermotor tidak hanya dipengaruhi oleh aspek ekonomi, melainkan juga mencerminkan kemampuan nelayan Mandar dalam beradaptasi dengan teknologi baru. Hal menariknya, perahu bermotor yang mereka gunakan masih mempertahankan struktur anatomi *sandeq*.

SIMPULAN

Perkembangan motorisasi perahu *sandeq* nelayan Suku Mandar di Desa Pula Kerasian, tahun 1980-1989 pada umumnya nelayan di Desa Pulau Kerasian belum menggunakan kapal motor dikarenakan nelayan di Kabupaten Kotabaru belum mendapat pengaruh dari motorisasi. Kemudian, pada tahun 1990-1999 di saat nelayan di Kabupaten Kotabaru mendapat pengaruh motorisasi terjadi peningkatan terhadap penggunaan kapal motor. Pada tahun 2000-2010 lonjakan penggunaan kapal motor terjadi dan ini merupakan dampak dari motorisasi, masyarakat nelayan di Kabupaten Kotabaru lebih memilih mesin motor untuk melaut dengan berbagai alasan seperti lebih efektif dibanding penggunaan perahu layar yang bergantung pada dorongan angin. Mesin motor perahu nelayan mulai dikenal masyarakat nelayan di Desa Pulau

Kerasian cuma berukuran 4, 5-10 PK. Motor-motor kecil dipasang pada perahu *sandeq* bagian luar (outboard motor). Pada tahun 1990-an diperkirakan sudah separuh daripada perahu-perahu nelayan menggunakan pemasangan mesin motor pada bagian dalam perahu (inboard motor) dengan kekuatan 10-30 PK. Pada tahun 2000-an, perahu-perahu nelayan di Desa Pulau Kerasian telah dilengkapi dengan motor berkekuatan minimal 20 PK. Beberapa perahu nelayan yang menggunakan gae/rengge dan bagang (pukat apung besar) bahkan biasanya dilengkapi dengan dua mesin berkekuatan antara 100-130 PK. Hanya nelayan yang menggunakan teknik memancing yang masih menggunakan perahu dengan motor kecil menggunakan motor tenaga kecil dengan kekuatan 5-10 PK.

REFERENSI

- Alimuddin, M. R. (2005). *Orang Mandar Orang Laut, Kebudayaan Bahari Mandar Mengarungi Gelombang Perubahan Zaman*. Jakarta: KPG.
- Alimuddin, M. R. (2013a). *Orang Mandar Orang Laut*. Yogyakarta: Ombak.
- Alimuddin, M. R. (2013b). *Sandeq: perahu tercepat Nusantara*. Yogyakarta: Ombak.
- Amrullah, M. (2015). *Representasi Makna Simbolik dalam Ritual Perahu Tradisional Sandeq Suku Mandar di Sulawesi Barat*.
- Dwi Jayanti, I., Siregar, I., & Purnomo, B. (2023). SUKU MANDAR: MENGENAL KEBUDAYAAN MARITIM DARI PROVINSI SULAWESI BARAT. *Krinok: Jurnal Pendidikan Sejarah Dan Sejarah*, 2(1), 67–75. <https://doi.org/10.22437/krinok.v2i1.24130>
- Haziah, Z. (2011). *Suku Mandar di Kabupaten Kotabaru, Provinsi Kalimantan Selatan, (1950 - 2010)*. Universitas Lambung Mangkurat.
- Liebner, H. H. (2002). *Perahu perahu tradisional Nusantara: Suatu tinjauan sejarah perkapalan dan pelayaran*. Jakarta: Departemen kelautan dan perikanan Republik Indonesia.
- Notosusanto, N. (1978). *Masalah Penelitian Sejarah Kontemporer (Suatu Pengalaman)*. Jakarta: Yayasan Idayu.
- Sjamsuddin, H. (1996). *Metodologi Sejarah*. Jakarta: Proyek Pendidikan Tenaga Akademik.
- Zulfida, I. (2002). *Aspek Motorisasi Sebagai Upaya Meningkatkan Produksi dan Pendapatan (Studi Kasus: Kecamatan Medan Belawan Kota Medan)*. Universitas Sumatera Utara.