

**KAJIAN ESTETIKA PERAHU SANDEQ DI DESA
TAJIMANE KECAMATAN TAPALANG KABUPATEN
MAMUJU**



SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Guna Memperoleh
Gelar Sarjana Pendidikan Pada Jurusan Pendidikan Seni Rupa
Fakultas Keguruan Dan Ilmu Pendidikan
Universitas Muhammadiyah Makassar

Oleh
NASRULLAH
10541068513

**PROGRAM STUDI PENDIDIKAN SENI RUPA
FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
2018**



**FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR**

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Judul Skripsi : Kajian Estetika Perahu Sandeq di Desa Tajimane Kecamatan
Tapalang Kabupaten Mamuju

Nama Mahasiswa : **Nasrullah**

NIM : 10541068513

Jurusan : Pendidikan Seni Rupa

Fakultas : Keguruan dan Ilmu Pendidikan

Setelah diperiksa dan diteliti, skripsi ini telah memenuhi persyaratan untuk
diujikan.

Makassar, 31 Mei 2018

Disetujui Oleh :

Pembimbing I

Pembimbing II

Muh. Faisal, S.Pd., M.Pd
NBM : 1190443

Makmun, S.Pd., M.Pd
NIDN : 093007503

Mengetahui,

Dekan FKIP

Unismuh Makassar



Erwin Akib, S.Pd., M.Pd., Ph.D
NBM. 860 934

Ketua Jurusan
Pendidikan Seni Rupa



Dr. Andi Baetal Mukaddas, S.Pd., M.Sn
NBM. 431 879



**FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR**

LEMBAR PENGESAHAN

Skripsi atas nama **NASRULLAH**, NIM **10541 0685 13** diterima dan disahkan oleh Panitia Ujian Skripsi berdasarkan surat keputusan Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar Nomor: 042 Tahun 1439 H/2018, tanggal 11 Mei 2018 sebagai salah satu syarat guna memperoleh gelar **Sarjana Pendidikan** pada Jurusan Pendidikan Seni Rupa Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar pada hari Senin tanggal 31 Mei 2018.

Makassar, 15 Ramadhan 1439 H
31 Mei 2018M

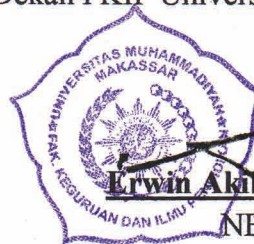
PANITIA UJIAN

1. Pengawas Umum : Dr. H. Abdul Rahman Rahim, SE., MM.
2. Ketua : Erwin Akib, S.Pd., M.Pd., Ph.D
3. Sekretaris : Dr. Baharullah, M.Pd.
4. Dosen Penguji :
 1. Dr. Andi Baeatal Mukaddas, M.Sn
 2. Makmun, S.Pd., M.Pd
 3. Dr. Tangsi, M.Sn
 4. Drs. Ali Ahmad Muhdy, M.Pd

Jusuf
[Handwritten signatures and initials]

Disahkan Oleh :

Dekan FKIP Universitas Muhammadiyah Makassar



[Handwritten signature]
Erwin Akib, S.Pd., M.Pd., Ph.D
NBM : 860 934

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1: Daftar narasumber	35
Tabel 1.2: Makna struktur perahu <i>sandeq</i> (content).....	73

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1: Perahu <i>baqgoq</i>	13
Gambar 2: Perahu <i>pinisi</i>	13
Gambar 3: Perahu <i>patorani</i>	14
Gambar 4: Skema Kerangka Berfikir.....	24
Gambar 5: Lokasi Penetian.....	25
Gambar 6: Skema desain penelitian.....	27
Gambar 8: Perahu bercadik jenis olanmesa, salah satu jenis perahu tertua diMandar yang punah pada tahun 70 -an.....	39
Gambar 9: Salah satu jenis pakur yang digunakan nelayan keturunan Mandar di Kepulauan Kangean, Jawa Timur pada tahun 2002.....	39
Gambar 10: Bagian-bagian lambung perahu <i>sandeq</i>	40
Gambar 11: Penyusun lambung perahu.....	41
Gambar 12: <i>Baratang</i> (cadiq).....	48
Gambar 13: Tadiq.....	50
Gambar 14: <i>Palatto</i> (katir).....	51
Gambar 15: <i>Guling</i> (Kemudi 1).....	53
Gambar 16: <i>Sanggalang</i> (Kemudi 2).....	54
Gambar 17: Bagian-bagian tali tiang layar (tambera) yang terikat pada <i>baratang</i> (cadiq atas) dan ujung bom layar yang menempel pada tiang layar (tengah, bawah).....	55
Gambar 18: Wujud Samping Perahu <i>Sandeq</i> Mandar.....	62
Gambar 19: Wujud Depan Perahu <i>Sandeq</i>	63
Gambar 20: Wujud Belakang Perahu <i>Sandeq</i>	63
Gambar 21: Perahu <i>sandeq</i> untuk menangkap ikan.....	65
Gambar 22: <i>Sandeq</i> untuk angkutan.....	66

Gambar 23: <i>Sandeq</i> untuk perlombaan	67
Gambar 24: Kumpulan <i>sandeq</i> bagaikan “Kupu-kupu di laut”	68

DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 : Format observasi

LAMPIRAN 2 : Format wawancara

LAMPIRAN 3 : Dokumentasi Penelitian

ABSTRAK

NASRULLAH.105 410 685 13. 2017. “*Kajian Estetika Perahu Sandeq Di Desa Tajimane Kecamatan Tapalang Kabupaten Mamuju*”. Program studi pendidikan Seni Rupa Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan mendeskripsikan secara jelas tentang Estetika serta makna dari struktur perahu Sndeq. Proses penelitian ini adalah untuk mengkaji estetika serta makna dari struktur perahu sndeq secara jelas, terperinci, dan terpercaya.” menggunakan jenis penelitian deskriptif kualitatif. Merupakan penelitian yang termasuk dalam jenis penelitian kualitatif. Tujuan dari penelitian ini adalah mengungkap nilai-nilai estetika, dan makna struktur perahu sandeq. Teknik pengumpulan data melalui teknik observasi (pengamatan), wawancara dan dokumentasi (foto) dikumpulkan lalu diadakan kategorisasi data dengan merangkum informasi yang dianggap penting, kemudian disusun menjadi bagian-bagian untuk diperiksa kebenarannya dan selanjutnya diadakan penafsiran data. Teknik analisis data dilakukan melalui teknik deskriptif kualitatif. Penelitian ini dapat memberikan gambaran yang jelas, benar, dan lengkap, tentang keadaan pada perahu sandeq.

Dari segi bentuk sangat memungkinkan *sandeq* untuk melaju cepat, ramping dan runcing (*masandeq*) yang membuat ia mampu untuk laju, ketangguhan bodi sndeq juga didukung dari bahan baku kayu yang kuat serta sebagian besar dari bodi perahu terbuat dari sebatang pohon yang utuh. Warnanya yang putih dimaksudkan agar mudah dilihat oleh nelayan lain, serta saat mencari ikan warna putih adalah bentuk kamuplase yang sempurna karena bila dilihat dari bawa akan tersamarkan oleh cahaya dan warna putih dri perahu *sandeq*. Perahu *sandeq* pun kini multi fungsi, pada umumnya digunakan sebagai alat untuk menangkap ikan, namun perahu *sandeq* juga saat ini digunakan untuk alat transportasi laut karna keceptannya, serta setiap tahun *sandeq* difungsikan sebagai alat perlombaan yang disebut “*sandeq race*”. Selain dari kelebihan perahu sandek diatas, perahu *sandeq* juga merupakan cermin dari orang nelayan mandar. Perahu *Sandeq* merupakan cerminan dari karakter orang Mandar itu sendiri. *Pallayarang* (tiang layar utama) sebagai penentu utama kelajuan perahu merupakan simbol terpacunya cita-cita kesejahteraan masyarakat. Orang-orang Mandar harus senantiasa berjuang untuk menjamin terciptanya kesejahteraan. Perjuangan harus senantiasa memperhatikan keseimbangan agar tidak merugi, hal ini dapat dilihat pada *tambora* (tali penahan *pallayarang*) yang senantiasa menjaga *pallayarang* agar tetap kokoh tegak menjulang. Kekokohan dan keseimbangan harus juga diimbangi oleh sikap fleksibel agar senantiasa mempunyai spirit untuk terus menjadi semakin baik, hal ini dapat dilihat pada *sobal* (layar) berwarna putih berbentuk segitiga yang merupakan simbol fleksibilitas yang tinggi, kegigihan, ketulusan dan kepolosan orang mandar. *Guling* (kemudi) sebagai simbol ketepatan mengambil keputusan. *Palatto* (cadik), *baratang* dan *tadiq* sebagai lambang penyeimbang dan pertahanan serta memiliki jangkauan visi yang jauh menyongsong masa depan. Semua simbl perjuangan dan keseimbangan tersebut berlandaskan

kepada sifat kesucian serta tekad yang tulus, sebagaimana yang tercermin pada warna *Perahu Sandeq*, yaitu warna putih.

MOTO DAN PERSEMBAHAN

"sabar dan terus berusaha adalah kendaraan menuju kesuksesan"

Ikhtiar, tawakal, dan ber'Doa dalam setiap kegiatanmu dan jangan lupa selipkan keikhlasan di sisinya.

Kupersembahkan karya sederhana ini sebagai bentuk rasa cinta dan bangga sebagai seorang anak atas segala pengorbanan dan kasih sayang ayahanda dan ibundaku, saudara-saudariku, serta keluargaku yang senantiasa mendoakanku, dan sahabat yang selalu setia menemani saat suka maupun duka.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL

DAFTAR ISI..... i

I. PENDAHULUAN

- A. Latar belakang 1
- B. Rumusan masalah..... 4
- C. Tujuan penelitian..... 4
- D. Manfaat penelitian..... 4

II. TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA PIKIR

- 1. Estetika..... 6
- 2. Pengertian perahu dan jenis-jenis perahu..... 8
- 3. Estetika kerajinan (terapan)..... 13
- 4. Konsep symbol dan makna..... 18
- 5. Karya seni terapan sebagai suatu proses simbolik..... 20

III. METODE PENELITIAN

- A. Jenis dan lokasi penelitian..... 23
 - a. Jenis penelitian..... 23
 - b. Lokasi penelitian..... 23
- B. Variabel penelitian dan Desain Penelitian..... 24
 - a. Variable penelitian..... 24
 - b. Desain penelitian..... 25
- C. Devenisi operasional variable..... 26
- D. Obyek penelitian..... 26
- E. Tehnik pengumpulan data..... 27
- F. Tehnik analisis data..... 27

IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

- A. Hasil penelitian..... 29
 - 1. Identitas informan..... 30
 - 2. Jenis-jenis perahu sandeq..... 34
 - 3. Bagian-Bagian sandeq..... 38
 - 4. Keindahan perahu sandeq..... 58
- B. Pembahasan 60
 - 1. Estetika perahu *sandeq* dari segi *cotour*..... 60
 - a. Nilai bentuk..... 60

b. Warna	63
2. Estetika perahu sandeq dari segi konteks (fungsi).....	63
3. Estetika perahu sandeq dari segi cotent (makna).....	67
V. KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	73
B. Saran	75

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

KATA PENGANTAR



Allah Maha Pemurah dan Penyayang, demikianlah kata untuk mewakili atas segala karunia dan nikmat-Nya. Jiwa ini takkan pernah berhenti bersyukur atas anugrah yang telah diberikan sampai detik ini sehingga memberikan salah satu bagian kecil dari berkah-Mu adalah menyelesaikan skripsi ini

Dalam berkarya setiap orang selalu mencari dan menggalih kemampuan, namun terkadang kesempurnaan itu terasa jauh dari kehidupan seseorang. Kesempurnaan diibaratkan fatamorgana yang semakin didekati semakin menjauh dari pandangan, bagaikan bulan terlihat indah dari kejauhan tapi tak mungkin dinikmati keindahannya dari dekat. Demikian juga tulisan ini, hati ini ingin menggapai kesempurnaan dalam menulis, tetapi kapasitas bagi penulis dalam membuat tulisan ini memiliki keterbatasan. Segala usaha dan upaya telah dikerahkan untuk membuat tulisan ini selesai dengan baik dan bias bermanfaat dalam dunia pendidikan, khususnya dalam ruang lingkup Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Muhammadiyah Makassar.

Motivasi dari berbagai pihak sangat membantu dalam merampungkan tulisan ini. Segala rasa hormat, penulis mengucapkan terima kasih kepada kedua orang tua ayahanda tercinta Muh Yasin dan Ibunda tersayang Judaeni yang telah berjuang dengan begitu kerasnya, berdoa, mengasuh, membesarkan, mendidik, dan membiayai penulis dalam proses pencarian ilmu.. Demikian pula, penulis mengucapkan kepada seluruh keluarga besar atas bantuan materi dan motivasi yang tak hentinya memberikan semangat dan selalu menemani dengan canda. Penulis juga

mengucapkan banyak terima kasih kepada bapak Muhammad Faishal, S.Pd, M.Pd selaku pembimbing I dan Bapak Makmun S.Pd.,M.Pd selaku pembimbing II, yang telah memberikan bimbingan, arahan serta motivasi sejak awal penyusunan proposal hingga selesainya skripsi ini.

Tidak lupa juga penulis mengucapkan terimakasih kepada;

- 1) Bapak Dr. H. Rahman Rahim,SE., MM., Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar.
- 2) Bapak Erwin Akib, S.Pd.,M.Pd., Ph.D., Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar.
- 3) Bapak A.Baetal Mukaddas,S.Pd,M.sn Ketua Jurusan Pendidikan Seni Rupa.

Penulis juga mengucapkan banyak terima kasih kepada teman-teman angkatan 2013. Sahabat – sahabat terkasih dan seperjuangan Idariana, Hasman, Mufli, Zainuddin, Isbar, Nurham. yang selalu menemani dalam suka dan duka, seluruh rekan mahasiswa Jurusan Pendidikan Seni Rupa Angkatan 2013 dan masih banyak lagi yang namanya tak dapat disebutkan satu persatu, motivasi, saran, dan bantuannya kepada penulis yang telah memberi pelangi dalam hidup.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati, penulis senantiasa mengharapkan kritikan dan saran dari berbagai pihak, selama saran dan kritikan tersebut sifatnya membangun karena penulis yakin bahwa suatu persoalan tidak akan berarti sama sekali tanpa adanya kritikan. Mudah-mudahan dapat memberi manfaat bagi para pembaca, terutama bagi diri pribadi penulis. Amin

Billahi Fisabilil Haq Fastabiqul Khaerat

Assalamu Alikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Makassar, mei 2018

Penulis

Nasrullah

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pada dasarnya wujud kebudayaan dari masing-masing kelompok etnik dapat berupa sistem ide, sistem sosial, serta benda-benda karya manusia. Dalam hal ini, seni termasuk dalam wujud kebudayaan sebagai hasil kebudayaan manusia yang paling kongkrit meliputi hal-hal yang dapat diraba, dilihat dan di foto. Selanjutnya, berkaitan dengan peran budaya dalam karya seni, menurut melalatoa (Sempulur, 1997:57) menerangkan bahwa kesenian masyarakat yang bersangkutan bermaksud menjawab dan menginterpretasikan permasalahan kehidupan sosialnya, mengisi kebutuhan, mencapai tujuan bersama seperti kemakmuran, persatuan, kemuliaan, kebahagiaan dan rasa aman ketika berkoneksi dengan yang gaib (supranatural).

Pada msasyarakat lokal, materi atau benda yang di hasilkan tersebut berdasarkan pada pengetahuan, keterampilan, tradisi, dan kepercayaan yang di terima (Faisal, 2015:23) seperti kebudayaan lokal suku mandar “perahu *sandeq*” sebagai identitas ketangguhan pelaut suku mandar.

Menurut Darwis Hamzah, seperti yang dikutip Ibrahim AbbasMandar berasal dari bahasa Ulu Salu daerah pegunungan, yang berarti *manda*’ yang sama dengan *makassa*’ atau *masse*’ yang berarti kuat. Mandar adalah sebuah suku bangsa yang ada di Sulawesi Barat, pasca pemekaran Propinsi Sulawesi Selatan, dan berdiam di dua wilayah yakni pesisiran dan pegunungan atau pedalaman dan berada di

bagian barat Pulau Sulawesi atau pesisir utara Propinsi Sulawesi Selatan (Tadjuddin, 2004:34).

Suku Mandar adalah salah satu suku yang menetap di pulau Sulawesi bagian barat. Suku ini menetap di wilayah Kabupaten Polewali Mandar, Majene, dan Mamuju. Dengan pemekaran provinsi Sulawesi Barat dan ditetapkannya UU NO. 23 Tahun 1959 (Tadjuddin, 2004:9), yang menetapkan wilayah kabupaten dan provinsi, maka daerah mandar (Sul-Bar) terbagi atas tiga kabupaten meliputi, Polman, Majene, dan Mamuju. Nama suku Mandar senantiasa disejajarkan dengan suku Bugis, suku Makassar, atau suku Bajo. Perbedaan suku Mandar dibandingkan suku-suku pelaut lain, suku Mandar dikenal sebagai *possasiq*, atau pelaut-pelaut yang tangguh (Halim, 2007:20). Pelras (2006) juga mengatakan bahwa orang Mandar adalah pelaut ulung. Hal tersebut dibuktikan dengan adanya perahu *Sandeq* yang mereka gunakan untuk menangkap ikan. *Sandeq* merupakan perahu tradisional khas suku Mandar yang digunakan untuk menangkap ikan, karena mereka merupakan orang-orang yang bergantung akan hasil laut. Namun seiring dengan berjalannya waktu dan bertambah canggihnya teknologi, banyak masyarakat Mandar yang lebih memilih menggunakan perahu modern dari pada perahu *Sandeq*, sehingga pengenalan alat ini kepada masyarakat umum sangatlah penting.

Sandeq adalah perahu layar tradisional khas Mandar. *Sandeq* terkesan rapuh, tetapi dibalik itu ternyata tersimpan kelincahan. Panjang lambungnya 7-11 meter dengan lebar 60-80 sentimeter, di kiri-kanannya dipasang cadik dari bambu sebagai penyeimbang. *Sandeq* mengandalkan dorongan angin yang ditangkap

layar berbentuk segitiga. Layar itu mampu mendorong *Sandeq* hingga kecepatan 20 knot. Kecepatan maksimum melebihi laju perahu motor seperti *katinting*, *kappal*, dan *bodi-bodi* (Setyahadi, 2007 :34).

Perahu sandek merupakan ikon pelaut suku mandar yang diwariskan oleh nenek moyang suku mandar yang tidak ternilai yang dihasilkan dari proses pembacaan terhadap alam secara arif dan bijaksana. Bukan hanya warisan nenek moyang, perahu sandek juga mencerminkan karakteristik masyarakat suku mandar itu sendiri, yang mencerminkan kesederhanaan, keseimbangan, keindahan, kecepatan, ketepatan dan ketangguhan.

Ditinjau dari aspek kebudayaan keunikan dari perahu *sandeq* terlihat dari ciri khas dalam teknologi dan pola berfikir pembuatan perahu *sandeq* sebagai sistem pengetahuan yang bersumber dari budaya masyarakat. Sebab, bagaimanapun sesederhananya suatu teknologi tradisional tetap harus dipandang sebagai buah dari hasil cipta, rasa, karya dan karsa manusia yang menalarkan dan mengaktualisasikan hasil pemikirannya dalam bentuk pengetahuan dan teknologi yang mengelola bahan mentah menjadi suatu jenis komoditi yang secara langsung memberi manfaat bagi kehidupan manusia. Keberadaan perahu *sandeq* sendiri baru terlihat pada awal tahun 1930-an. Adalah seorang peneliti asal Jerman, Horst H Liebner, yang melihat keunikan dari perahu *sandeq* sebagai wujud budaya yang harus di lestarikan. Lebih jauh lagi Liebner melihat tidak ada perahu yang setangguh perahu *sandeq* dan dianggap sebagai perahu tradisional tercepat yang pernah ada di austronesia.

Kemampuan perahu *sandeq* untuk menaklukkan lautan dan dikenal dengan perahu yang kuat dan tangguh yang ada di austronesia serta merupakan identitas suku mandar yang dikenal sebagai salah satu suku bahari di Sulawesi Barat maka kami tertarik untuk mengangkat topik penelitian :

“KAJIAN ESTETIKA PERAHU *SANDEQ*”

B. Rumusan Masalah

1. Nilai-nilai estetis apa yang terdapat pada perahu *sandeq*?
2. Apa makna bentuk pada struktur perahu *sandeq*?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mendeskripsikan nilai-nilai estetis apa saja yang ada pada perahu *sandeq*!
2. Untuk mendeskripsikan apa makna bentuk pada struktur perahu *sandeq*!

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan mendapatkan hasil yang diinginkan sesuai dengan tujuan penulis dan mempunyai manfaat sebagai berikut:

1. Bagi peneliti, dapat memberikan pengalaman serta pengetahuan dalam bidang penelitian dan penulisan. Disamping itu, peneliti juga dapat memahami konsep dan proses dalam melakukan penelitian tentang estetika.
2. Bagi lembaga dan institusi, hasil penelitian dari kajian estetika perahu *sandeq* diharapkan dapat memberikan sumbangan bagi ilmu pengetahuan dan menambah literatur kepustakaan.

3. Bagi masyarakat luas diharapkan dapat memberi pengetahuan dan pemahaman tentang perahu *sandeq* serta nilai-nilai estetika yang terkandung didalamnya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA PIKIR

A. TINJAUAN PUSTAKA

1. Estetika

Kata estetika berasal dari bahasa Yunani “aesthesis” yang berarti perasaan, selera perasaan atau taste. Estetika adalah salah satu cabang filsafat. Secara sederhana, estetika adalah ilmu yang membahas keindahan, bagaimana ia bisa berbentuk, dan bagaimana orang bisa merasakannya.

Menurut Immanuel Kant (1724-1804) definisi dari estetika adalah estetika tidak berkaitan dengan bendanya, melainkan kesenangan yang dirasakan ketika melihat benda itu. Disitu tidak terdapat karakteristik yang objektif yang disebut keindahan sebagai karya yang berhasil, dan tidak ada konsep mental yang membuat keindahan dapat diketahui, tetapi hanya semata mata perasaan senang melihat sesuatu, misalnya karya seni, dan perasaan ini dapat dikomunikasikan secara universal, tidak secara pribadi.

Dari definisi yang telah dikemukakan oleh Immanuel Kant dapat dijabarkan bahwa estetika dapat digambarkan misalnya ketika menilai suatu objek sebagai hal yang indah, tetapi tersusun dengan aturan aturan yang tidak terlukiskan atau tidak membawa imajinasi dan pengertian menuju suatu hal yang memiliki hubungan yang harmonis. Disini tidak terdapat konsep pasti yang membuat keterpautan ini bisa diketahui.

Dalam Kritik atas Daya Pertimbangan, yakni *The Critique of Judgement*, *Kritik de Urteilskraft*, Kant menjelaskan tentang seni atau keindahan dapat dianalisis menurut empat perspektif:

1. Kualitas (Disinterested), "*The judgement of taste is aesthetic and independent of all interest*". Keindahan dirumuskan sebagai objek rasa puas yang bersesuaian dengan selera.
2. Kuantitas (Universality), "*The beautiful is that which apart from concepts, is represented as the Object of a universal delight*". Kant merumuskan keindahan sebagai sesuatu hal tanpa konsep, yang dapat memberikan rasa senang secara universal. Keindahan tetap tidak berurusan dengan konsep dan tidak bisa diukur dengan nalar. Keindahan bukan merupakan hasil deduksi pengalaman perorangan, melainkan sebagai sesuatu yang diandaikan sebagai kondisi pertimbangan estetis dalam budi.
3. Relasi atau Finalitas (Teleologi), "*The sole foundation of the judgement of taste is the form or finality of an object (a mode of representing it)*". Keindahan adalah forma finalita suatu objek. Finalitas dalam David Cooper adalah maksud atau tujuan tertentu dari keberadaan suatu objek, sesuatu yang bisa memberikan rasa senang. Menurut Kant, ada dua macam keindahan, yaitu keindahan yang bebas (konsep yang menjelaskan seperti apa sebuah objek) dan keindahan yang terkondisi atau bersyarat (konsep untuk menjawab kesempurnaan sebuah objek).
4. Rasa senang yang Niscaya (*Necessity*), keindahan adalah apa yang lepas dari konsep, dan ditangkap sebagai objek yang memberikan rasa senang

secara niscaya. Keindahan itu memberikan rasa senang, bukan karena kita memahaminya secara nalar, tetapi karena objek seni itu memang merupakan sumber yang memberikan kesenangan.

Teori tentang keindahan menurut Dharsono Sony Kartika terdiri dari teori keindahan yang bersifat subyektif dan teori keindahan yang bersifat obyektif. Keindahan subyektif ialah keindahan yang ada pada mata yang memandang sedangkan keindahan obyektif menempatkan keindahan pada benda yang di lihat (Dharsono Sony Kartika, 2004: 10-11). Sedangkan Zulser menyebutkan yang dapat dinyatakan indah ialah yang mengandung kebaikan (Kadir, 1974: 11-12). Dalam hubungan itu Shudarso membedakan pengertian keindahan tidak selalu sama dengan seni, karna indah itu tidak selalu seni dan seni tidak selalu seni, namun demikian estetika erat kaitannya dengan seni.

Karya seni diciptakan dengan sengaja dan secara sadar oleh seniman mengandung kebaikan, menyenangkan, memenuhi kebutuhan spritual dan batiniah sebagai persembahan kehadiran Tuhan yang Maha Esa yang diyakini bersemayam dalam diri seniman. Dalam hubungan ini Aristoteles merumuskan keindahan sebagai suatu yang baik dan menyenangkan.

2. Pengertian Perahu dan Jenis - Jenis Perahu

Menurut kamus besar bahasa Indonesia, pengertian perahu adalah kendaraan air (biasanya tidak bergeladak) yang lancip pada kedua ujungnya dan lebar di tengahnya. Namun sebelum mengulik lebih dalam tentang perahu, ada baiknya kita bahas perbedaan perahu dan kapal agar pembaca tidak salah pengertian tentang perahu disebut kapal dan sebaliknya. “Sesuai UU Nomor 17 tahun 2008

tentang pelayaran, pasal 1 ayat 36 menyebutkan pengertian kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan dengan tenaga air, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik dan ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah”. Kementerian perhubungan Capt. Bobby R Mamahit kepada berita trans.com di Jakarta menuturkan bahwa jelas perbedaan kapal dan perahu, kapal adalah kendaraan air yang dibuat dengan kintruksi yang rumit, sedangkan perahu kendaraan air yang dibuat lebih sederhana. Moda tranfortasi air merupakan bentuk teknologi yang diciptakan oleh manusia sebagai usaha adaptasi untuk menghadapi tantangan alam berupa berbagai bentuk perairan. Mengangkut manusia dan bawaannya. Serta dapat dikendalikan ketempat yang dituju (Utomo (ed), 2007 : 21). Berdasarkan pengertian itu dikenal adanya rakit, perahu rakit, keranjang apung, perahu lesung, perahu papan dan sebagainya. Pada kondisi perairan dengan arus yang tidak terlalu deras diperkirakan sebuah perahu mulai di kenal ketika seseorang menggunakan batang kayu yang hanyut, atau seikat bambu untuk membantunya terapung diatas air. Rakit ini terdiri dari beberapa lapis horizontal kayu atau bambu dengan menggabungkan batangan kayu atau bambu yang diikat dengan tali. Hal ini bertujuan untuk menambah daya apung dan daya muat rakit tersebut (Casson, 1959: 103).

Secara dasar, jenis-jenis perahu tradisionl Nusantara dapat digolongkan dengan tiga cara: ada istilah yang menandai jenis layarnya, ada pula yang menggambarkan bentuk lambungnya, dan ada nama yang berasal dari cara dan

tujuan pemakaian perahu (Liebner, 2005: 80). Dengan cara penamaan ini memang agak susah bagi orang awam untuk mengerti perbedaan-perbedaan yang jelas sekali bagi pelaut dan pengrajin perahu, apalagi karena ‘secara kebiasaan’ hanya salah satu dari istilah ini digunakan untuk menandai sebuah tipe tertentu, dan tiada kepastian apakah istilah yang menandai jenis layar, tipe lambung, atau tujuan penggunaannya menjadi ‘nama’ jenis perahu.

Istilah-istilah itu dapat juga berbeda antara satu daerah dengan daerah yang lain, terutama dalam bidang perikanan tradisional. Terdapat ratusan jenis perahu lokal yang masing-masing punya nama tersendiri. Beberapa contoh dari Sulawesi Selatan: nama perahu *baqqoq* asal daerah Mandar dan Barru bereferensi pada tipe lambung perahu, bila perahu memakai layar jenis slop (‘nade’), jika perahu dilengkapi jenis layar lateen (‘lete’), maka pelaut-pelaut akan menamakannya *baqqoq* maupun *lete*: perahu-perahu yang menggunakan layar jenis *schooner-ketch* (‘pinisiq’), biar lambung perahu berbentuk padewakang, palari atau lambo; perahu tipe *paorani* (pencari ikan terbang) asal Galesong, Sulawesi Selatan, terdiri dari lambung pajala besar atau padewakang kecil dan memakai layar jenis *tiiled rectangular rig* (‘tanjaq’).



Gambar 1. Perahu baqqoq (Mandar), golekanlete (Madura)
(Sumber. Kompasdansamandar.blogspot.co.id/2015/05/baqqoq-perahu-kebanggaan-yang-mulai.html)



Gambar 2. Perahu pinisi
(sumber. Indonesiaexplorer.net/wp-content/uploads2013/08/kapalpinisi.jpg)



Gambar 3. Perahu patorani

Sumber Kompasdansamandar.blogspot.co.id/2015/05baqgoq-perahu-kebanggaan-yang-mulai.html)

Bentuk perahu dan bagian-bagian perahu ini berbeda antara satu jenis perahu dan jenis lainnya. Demikian juga dengan perahu yang sama antara satu daerah dan daerah yang lainnya dapat berbeda namanya. Sebagai contoh, dek perahu pada perahu compreng dan sope (di Cirebon dan Indramayu) disebut tataban, sedangkan pada perahu jegong disebut *baya-baya*, dan pada perahu konting (Jawa Timur) disebut jabakan. Perahu kolek di Cirebon disebut mayang di Pamanukan, perahu compreng di Cirebon disebut perahu tembon di Indramayu dan sebagainya. Meski begitu, sejak dahulu hingga sekarang terdapat suatu ‘standar’ penamaan tipe-tipe perahu yang berlaku pada pelaut Nusantara baik asal dalam maupun luar negeri. Unsur-unsur utama perahu tradisional antara lain mencakup lunas atau dasar, lambung, linggi, dayung, kemudi, tiang, dan layar perahu.

Bagian perahu yang disebut lunas adalah batangan kayu utama pada bagian bawah dari kerangka dasar perahu papan, sedangkan dasar adalah bagian bawah dari perahu lesung. Lambung adalah bentuk dinding perahu. Linggi adalah bentuk tambahan perahu pada bagian haluan atau burita yang menonjol keatas. Sedangkan dayung merupakan alat kayu perahu terbuat dari batang kayu yang

memanjang dengan bentuk pipih diujungnya. Kemudi adalah alat yang berfungsi sebagai pengarah perahu.

3. Estetika Kerajinan (Terapan)

Dalam penelitian ini kami menggunakan teori estetika kerajinan, dimana obyek yang akan kami teliti merupakan bagian dari produk seni kerajinan yaitu perahu *sandeq* khas suku Mandar sebagai alat berlayar, transportasi maupun dalam hal memenuhi kebutuhan. Dilihat dari sudut pandang estetika, kerajinan adalah suatu obyek pengetahuan yang memiliki segala sesuatu yang berkaitan dengan masalah bentuk, fungsi, dan keindahan. Obyek kajian dari estetika adalah masalah keindahan, seperti yang di sampaikan oleh Aristoteles (Gie, 1997:13) merumuskan keindahan dalam kalimat *that which being good is also pleassent* artinya sesuatu yang selain baik juga menyenangkan. Selanjutnya Herbert Read mengatakan keindahan sebagai *unity of formal relations among our sense-perception*. Maksudnya kesatuan dari hubungan-hubungan bentuk diantara penyerapan-penyerapan indra kita. Jadi suatu dikatakan indah bila ada kesatuan bentuk dari unsur-unsurnya yang bersifat harmonis. Sedangkan menurut George Santana (Gie, 1997:15) mengatakan keindahan adalah *beauty is pleasure regarded as the quality of e ting*, artinya keindahan adalah kesenangan yang dianggap sebagai sifat dari suatu benda. Dari ketiga definisi ini menjelaskan bahwa bidang kajian estetika adalah suatu obyek yang indah dan menyenangkan.

Estetika pada prinsipnya adalah pengkajian suatu obyek keindahan, baik keindahan yang diciptakan tuhan maupun keindahan yang diciptakan manusia. Keindahan yang diciptakan Tuhan seperti burung, beraneka bunga maupun

gunung. Sedangkan keindahan yang diciptakan manusia meliputi karya seni patung, lukisan, tarian, ukiran dan lain sebagainya. Dalam tulisan ini hanya akan membahas masalah estetika yang terdapat pada karya seni kerajinan khususnya perahu *sandeq* khas mandar.

Wujud karya kerajinan ditentukan oleh beberapa hal yaitu, bentuk, warna, hiasan, serta fungsi. Bentuk kerajinan meliputi bentuk dua dimensi seperti, wayang, panel ukiran, cermin, jam dinding, dan lain sebagainya. Sedangkan bentuk tiga dimensi seperti, meja, kursi, lemari, patung dan lain sebagainya. Warna dalam kerajinan yang dimaksud adalah warna sebagai penunjang estetika karya kerajinan. Penggunaan warna yang dimaksud adalah warna imitatif meniru warna yang ada di alam sekitar seperti hijau dari daun, biru dari langit, merah dari buah maupun warna yang ada pada alam disekitar. Warna simbolik artinya pemberian warna pada karya kerajinan memiliki makna tertentu. Hiasan dalam kerajinan ikut menentukan keindahan dan identitas dari kerajinan tersebut. Fungsi kerajinan yang dimaksud disini adalah kerajinan diciptakan untuk apa apakah fungsi aktif seperti meja, kursi, kap lampu, atau fungsi aktif seperti pajangan, patung pajangan dan sebagainya.

Herbert Read (1968) dalam sebuah karya seni terdapat tiga aspek penting yaitu *countur*, *content*, dan *conteks*. *Countur* berhubungan dengan wujud, atau bentuk karya seni, *content* berhubungan dengan isi, makna pesan, atau informasi, dan *context*, berhubungan dengan keperluan apa seni itu dibuat. Oleh sebab itu penulis mencoba menguraikan karya kerajinan berdasarkan pandangan itu dan

dikembangkan untuk mendapatkan hasil pemikiran baru. Tulisan ini mencoba menguraikan estetika kerajinan dari aspek bentuk, warna, hiasan, serta fungsinya.

a) Bentuk

Bentuk karya seni yang baik menurut Thomas Aquinas (Gie, 1997:79) berpendapat bahwa keindahan suatu karya meliputi tiga persyaratan, (1) keutuhan atau kesempurnaan ,(2). Keseimbangan atau keserasian, (3). Kecemerlangan atau keserasian. Selanjutnya disebutkan bahwa sesuatu yang cacat atau tidak utuh atau sempurna adalah jelek, sedangkan sesuatu yang berwarna cemerlang, jelas adalah indah. Oleh para ahli modern menyebut tiga unsur diatas disebut kesatuan, keseimbangan dan kejelasan.

Sedangkan menurut Monroe Beardsley (1997: 43) adalah kesatuan, unsur ini berarti karya seni yang estetis tersusun secara baik dalam kesatuan yang harmonis atau sempurna bentuknya, (2). Kerumitan unsur ini berarti karya seni yang estetis terdiri dari unsur-unsur yang kompleks yang saling mendukung, membentuk suatu kesatuan yang dapat menimbulkan nilai keindahan. (3) kesungguhan maksudnya bentuk karya seni yang memiliki bobot kualitas yang lebih menonjol dibandingkan sekedar bermain unsur-unsur seni belaka.

Jadi keindahan bentuk ditentukan oleh unsur-unsur diatas atau dengan kata lain keindahan adalah esensi dari karya seni. Orang Yunani kuno sejak abad 5 SM sampai abad 17 di Eropa menggunakan teori perimbangan dalam keindahan seperti yang dikemukakan oleh Wladyslaw Tatarkiewicz yang dikenal dengan teori besar Eropa dijelaskan bahwa keindahan terdiri atas

perimbangan dari bagian-bagian, lebih tepat keseimbangan dan susunan dari bagian-bagian, atau lebih tepat lagi terdiri atas ukuran, persamaan, dan jumlah dari bagian, bagian serta hubungan-hubungannya satu sama lain. Misalnya seni arsitektur Yunani terdiri dari pilar-pilar yang tersusun menyangga atap dengan perbandingan yang sama atau tepat dalam berbagai dimensinya (Gie, 1997: 51).

Teori keindahan yang yang berdasarkan keseimbangan didukung oleh para filsuf dan dipraktikkan para seniman sejak zaman Yunani kuno. Demikian juga dalam hal penciptaan kerajinan teori keseimbangan sangatlah bermakna, apalagi kerajinan diciptakan untuk barang-barang fungsional. Selanjutnya Sahman mengatakan, secara fenomenalogik bentuk dan isi akan hakiki kedudukannya setelah terpadu kedalam karya seni sebagai simbol atau lambang (Sahman, 1992 :29).

b) Warna

Penggunaan warna dalam finishing kerajinan sangatlah menentukan kualitas dan makna jika diberi finishing warna yang sesuai dan harmonis. Selain hal tersebut warna dalam kerajinan dapat memberikan warna simbolik dan daya tarik benda tersebut terhadap konsumen.

Dalam kerajinan khususnya tradisional dikenal penggunaan warna secara simbolik misalnya merah melambangkan panas, kegembiraan, dan sangat baik untuk menimbulkan suasana hangat, bahkan ada yang menggambarkan sebagai semangat keberanian. Warna biru adalah warna langit dan laut luas sehingga menimbulkan suasana adem. Warna kuning

adalah warna matahari, percobaan psikologis membuktikan bahwa warna ini adalah warna yang paling menyenangkan dan merangsang mata dan saraf (Sempulur, 1997: 43)

Kerajinan yang baik juga di tentukan pada warna finishingnya dengan pemilihan warna yang yang sesuai karakter bentuknya.

c) Nilai Fungsi

Berbicara fungsi dari suatu produk kerajinan benda pakai tentu berbicara tentang masalah keamanan dan kenyamanan (ergonomi). Setiap penciptaan karya kerajinan harus memperhatikan aspek fungsi yang paling utama, baik itu fungsi praktis maupun fungsi hias atau dekorasi. Fungsi tersebut baik bersifat personal, religius, fisik, politik, pendidikan, ekonomi, dan sebagainya. Dalam hal ini Sahman mengatakan bahwa fungsi penciptaan karya seni meliputi (1). Fungsi ekspresi atau memecahkan problem tertentu. Setiap gagasan atau problema mempersyaratkan dipilihnya karya seni yang relevan dengan gagasan atau problema tersebut. (2). Fungsi untuk memenuhi kebutuhan dasar, yang dimaksud kebutuhan dasar adalah menyatakan identitas, seremoni, masing-masing membutuhkan hadirnya karya seni dengan karakteristik tertentu. (3). Fungsi kontekstual maksudnya memberi fungsi tertentu pada karya seni yang bersangkutan. Misalnya karya seni untuk upacara keagamaan akan memperoleh fungsi yang lain apabila karya tersebut ditempatkan di museum (Sahman, 1992:38).

Lepas dari beberapa fungsi tersebut diatas penulis lebih menekankan fungsi kerajinan pada fungsi ekonomis dan fungsi praktis, karena kerajinan

pada prinsipnya diciptakan untuk memenuhi kebutuhan akan fungsi praktis sehari-hari dan kebutuhan akan ekonomi bagi penciptanya.

Kategori nilai estetik pada benda fungsional terletak pada ciri praktis, obyektif, dan rasional, serta berorientasi pada faktor guna atau manfaat. Estetika ergonomi memiliki ciri pada nyaman digunakan, kesehatan, dan keamanan yang akhirnya berorientasi pada keamanan, kebahagiaan, dan kesejahteraan (Sachari, 1989:80). Lebih lanjut dijelaskan bahwa menciptakan produk benda pakai harus mempertimbangkan fungsional, ergonomi, teknis, ekonomi, sosial, budaya, dan lingkungan. Sebuah produk kerajinan yang baik tidak hanya enak dan cantik dilihat saja secara fisik tapi juga enak dan nyaman untuk digunakan. Inilah ciri utama benda pakai khususnya produk kerajinan.

4. Konsep Simbol dan Makna

Sebagai makhluk sosial dan juga sebagai makhluk komunikasi, manusia dalam hidupnya diliputi oleh berbagai macam simbol. Manusia menggunakan berbagai macam simbol, baik yang diciptakan oleh manusia itu sendiri maupun yang bersifat alami.

Susanne K.Langer menyebut kebutuhan simbolis atau penggunaan lambang merupakan kebutuhan pokok manusia. Dan salah satu sifat dasar manusia menurut Wieman dan Walter (Johannes, 1996:46) adalah kemampuan menggunakan simbol (Mulyana, 2013:92).

Simbol berasal dari kata Yunani “*sym-ballein*” yang berarti melemparkan bersama suatu (benda, perbuatan) dikaitkan dengan suatu ide (Sobur, 2013:155). Simbol adalah bentuk yang menandai sesuatu yang lain diluar perwujudan bentuk simbolik itu sendiri.

Pada dasarnya, simbol dapat dibedakan dalam beberapa bentuk, yaitu:

- Simbol-simbol universal, berkaitan dengan arketipos, misalnya tidur sebagai lambang kematian.
- Simbol kultural yang dilatarbelakangi oleh suatu kebudayaan tertentu, misalnya keris dalam kebudayaan Jawa.
- Simbol individual yang biasanya dapat ditafsirkan dalam konteks keseluruhan karya seorang pengarang.

Pengklarifikasian yang hampir sama dikemukakan oleh Arthur Asa Berger (Sobur, 2003:157). Berger mengklasifikasikan simbol-simbol menjadi: (1) konvensional, (2) aksidental, (3) universal. Simbol-simbol konvensional adalah kata-kata yang dipelajari yang ada untuk menyebut atau menggantikan sesuatu. Sebagai kontrasnya simbol aksidental sifatnya lebih individu, tertutup dan berhubungan dengan sejarah kehidupan seseorang, sedangkan simbol universal adalah sesuatu yang berakar dari pengalaman semua orang. Upaya untuk memahami simbol seringkali rumit atau kompleks, oleh karena itu fakta bahwa logika dibalik simbolisasi seringkali tidak sama dengan logika yang digunakan orang didalam proses-proses pemikiran kesehariannya.

Setiap simbol memiliki makna. Devito mengatakan bahwa pemberian makna merupakan proses yang aktif, karena makna diciptakan dengan kerjasama diantara sumber dan penerima, pembicara dan pendengar, penulis dan pembaca. Dengan adanya interaksi antara manusia dalam suatu kelompok budaya maka terbentuklah simbol-simbol yang memiliki makna. Manusia dapat saling berkominikasi karena ada makna yang dimiliki bersama (Devito, 1997:122).

Untuk memenuhi konsep makna, maka dapat pula dibedakan dalam dua bentuk, yaitu makna denotatif dan makna konotatif. Makna denotatif adalah makna yang sebenarnya seperti apa yang ditemukan dalam kamus, maka makna denotatif lebih bersifat publik dan universal. Sementara makna konotatif ialah makna denotatif yang ditambahkan dengan segala gambaran, ingatan, perasaan yang timbul oleh kata dan simbol tersebut sehingga makna konotatif lebih bersifat subyektif dan emosional.

Untuk memahami makna *denotasi* dan *konotasi*, Arthur Asa Berger menyatakan bahwa *konotasi* melibatkan simbol-simbol, historis, dan hal-hal yang berhubungan dengan emosional (Sobur, 2003:263). Dikatakan obyektif sebab makna *denotasi* ini berlaku umum. Sebaliknya, makna *konotasi* bersifat subyektif dalam pengertian bahwa ada pergeseran dari makna umum (denotatif) karena sudah ada penambahan rasa dan nilai tertentu.

5. Karya Seni Terapan Sebagai Suatu Proses Simbolik

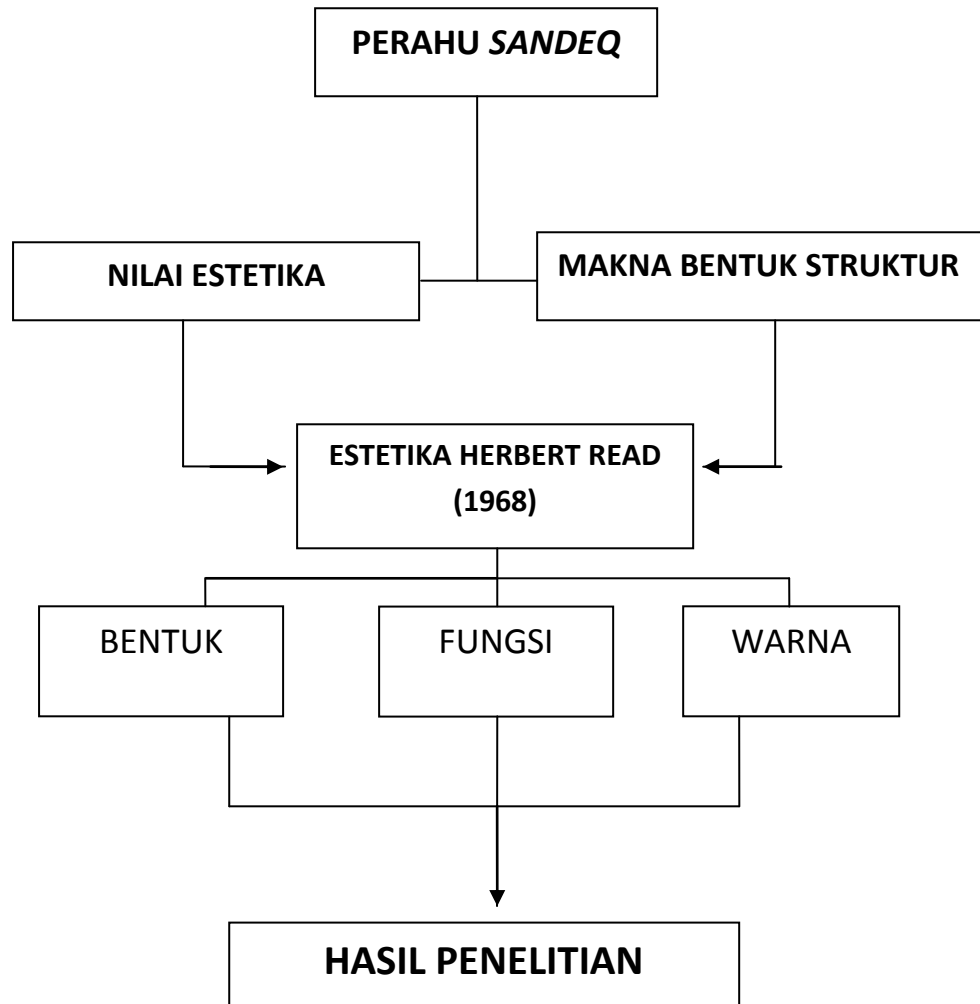
Kebudayaan merupakan sekumpulan gagasan-gagasan, simbol-simbol, dan nilai-nilai sebagai hasil karya dari manusia. Sehingga tidak berlebihan rasanya jika manusia disebut sebagai makhluk dengan simbol-simbol. Manusia berpikir,

berparasaan, dan bersikap dengan ungkapan-ungkapan yang simbolik. James P.Spradley menyebut semua makna budaya diciptakan dengan simbol-simbol Clifford Greetz menyebut makna hanya dapat disimpan dalam simbol (Sobur, 2013:177). Pengetahuan kebudayaan lebih dari suatu kumpulan simbol baik istilah-istilah rakyat maupun jenis-jenis simbol yang lain. Semua simbol baik kata-kata yang terucapkan, obyek atau artefak kebudayaan maupun upacara atau ritual adat, merupakan bagian-bagian dari suatu sistem simbol, dimana simbol merupakan obyek atau peristiwa apapun yang merujuk pada sesuatu.

Mircea Aliade (1963) mengatakan bahwa simbol mengungkapkan aspek-aspek terdalam dari kenyataan yang tidak terjangkau oleh pengenalan lain. Rupa simbol-simbol ini dapat berubah tetapi fungsinya sama. Simbol, mitos dan ritus selalu mengungkapkan suatu situasi batas manusia dan bukan hanya suatu situasi historis saja. Situasi-batas adalah situasi yang ditemukan oleh manusia ketika ia sadar akan tempatnya dalam alam (Alimuddin, 2003:99).

B. KERANGKA PIKIR

Berdasarkan pemaparan diatas tentang landasan teori dalam penelitian ini, maka kerangka pikir yang dapat dibangun sebagai berikut :



Gambar 4. Kerangka Pikir

BAB III

METODE PENELITIAN

A. JENIS DAN LOKASI PENELITIAN

a. Jenis Penelitian

Pada penelitian ini, peneliti akan menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis penelitian deskriptif kualitatif. peneliti akan menjelaskan nilai-nilai estetika apa saja yang ada pada perahu *sandeq* serta makna budaya pada strukturnya.

b. Lokasi Penelitian

Penelitian ini akan dilakukan didaerah mandar khususnya desa Rantedoda kecamatan Tapalang kabupaten Mamuju :



Gambar 5. Lokasi Penelitian

(Sumber: <http://banuamandar.blogspot.com/2010/06/asal-mula-suku-mandar.html>.)

Menurut UU NO. 23 Tahun 1959 , daerah Mandar dibagi menjadi tiga kabupaten, yaitu Polewali Mamasa, Majene dan Mamuju yang jika dipetakan

adalah sebagai berikut. Pertama, Kabupaten Polewali Mamasa (Polmas) secara geografis terletak antara $12^{\circ} 5'$ - $12^{\circ} 50'$ BT dan $2^{\circ} 40'$ - $33^{\circ} 32'$ LS dengan luas wilayah 4781,53 km' dengan panjang pantai menyusuri wilayah Kabupaten Polmas, mulai dari Paku sampai Tandung, diperkirakan sekitar 70 km; kedua, Kabupaten Majene terletak di sebelah utara bagian barat Jazirah Sulawesi Selatan atau pesisir utara Teluk Mandar, dengan letak geografis antara $2^{\circ} 38'45''$ - $3^{\circ} 04'15''$ LS dan antara $118^{\circ} 45' 00''$ - $119^{\circ} - 0445''$ BT dengan luas wilayah 947,85 km' dan panjang pantai sekitar 85 km; dan yang ketiga, Kabupaten Mamuju yang secara geografis terletak di bagian utara dari provinsi Sulawesi Selatan, tepatnya pada posisi geografis $0^{\circ} 52' 00''$ - $2^{\circ} 54' 52''$ LS dan $118^{\circ} 43' 15''$ - $119^{\circ} 56'03''$ BT. Luas Kabupaten Mamuju ialah 1.105.781 ha dan panjang pantai sekitar 435 km.

B. VARIABEL PENELITIAN DAN DESAIN PENELITIAN

1. Variable penelitian

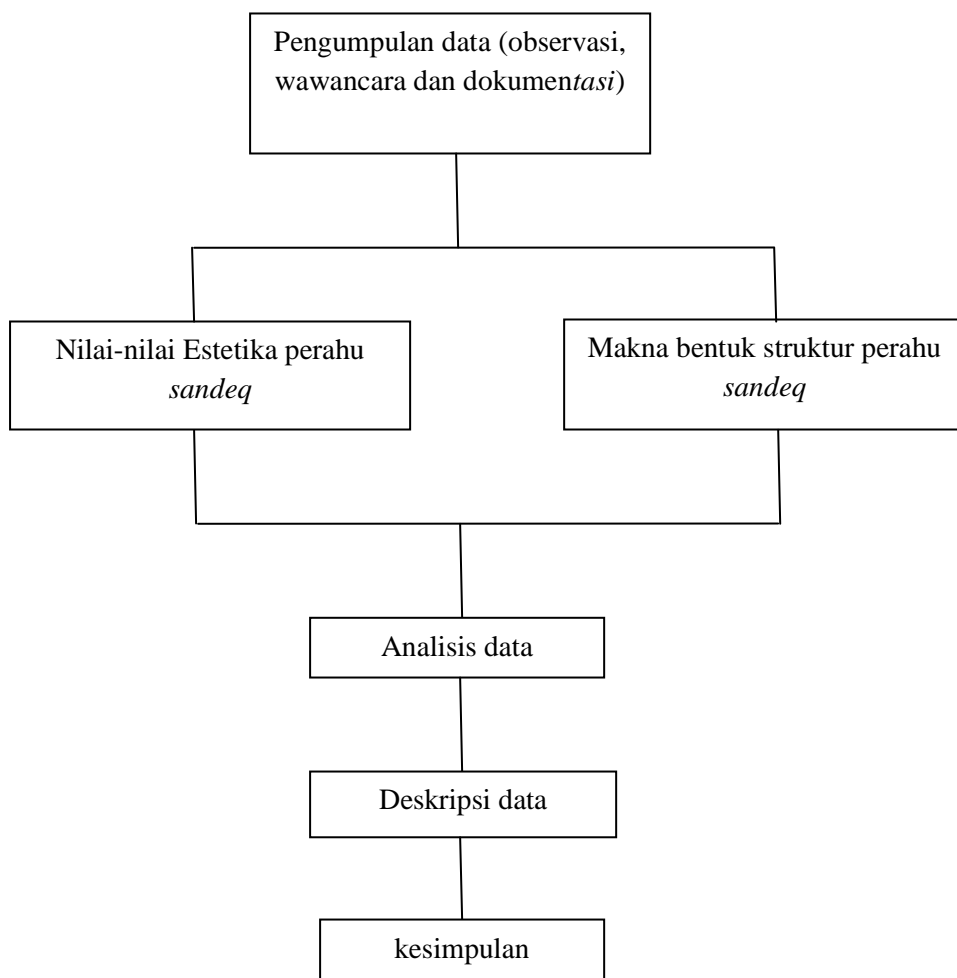
Variabel (Setyosari, 2010 : 108) adalah segala sesuatu yang menjadi obyek pengamatan dalam penelitian. Dari judul “kajian Estetika Perahu *Sandeq* Di Desa rantedoda, Kecamatan Tapalang Kabupaten Mamuju” maka variabel – variabel penelitiannya adalah

- a. Nilai-nilai Estetika pada perahu sandeq
- b. Makna bentuk pada struktur perahu sandeq

2. Desain Penelitian

Desain penelitian (Setyosari, 2010 : 148) merupakan rencana atau struktur yang disusun sedemikian rupa sehingga penelitian mendapat jawaban atas segala permasalahan-permasalahan penelitian.

Adapun skema penelitian yang digunakan adalah skema penelitian Miles dan Huberman (1994) yang menggambarkan tiga alir utama dalam penelitian yaitu : reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan



Gambar 6. Skema analisis Miles dan Huberman

C. Defenisi operasional variabel

1. Nilai-nilai estetika pada perahu sandeq

Nilai-nilai estetik pada perahu sandeq adalah nilai yang merupakan kelebihan dari perahu sandeq baik dari segi bentuk, warna dan fungsinya

2. Makna pada bentuk struktur perahu sandeq

Makna pada bentuk struktur perahu sandeq merupakan symbol-simbol yang ditunjukkan pada setiap bagian-bagian perahu sandeq.

D. Obyek Penelitian

Obyek penelitian adalah segala sesuatu yang diteliti baik manusia, hewan, benda maupun instansi (Shaifuddin Aswar, 1998 : 35) adapun obyek penelitian ini adalah “Perahu *Sandeq*”.

E. Teknik Pengumpulan Data

1. Observasi

Observasi adalah pengumpulan data yang dilakukan dengan melakukan pengamatan secara langsung terhadap objek yang diteliti.

2. Wawancara

Wawancara adalah pengumpulan data dengan melakukan wawancara yakni mengajukan sejumlah pertanyaan sebanyak mungkin kepada informan untuk mendapatkan data yang cukup guna menjawab rumusan masalah dalam penelitian ini.

3. Dokumentasi

Dokumentasi dapat pula dikatakan sebagai pemberian atau pengumpulan bukti – bukti dan keterangan seperti gambar-gambar dan sebagainya (Tim

Penyusun Kamus Besar Bahasa Indonesia, 1990 : 211). Teknik ini dilakukan untuk memperkuat data sebelumnya.

F. Teknik Analisis Data

1. Pengumpulan data di lapangan setelah dilakukan observasi wawancara dan dokumentasi.
2. Reduksi data, dalam hal ini data masih bersifat tumpang tindih, sehingga perlu direduksi dan dirangkum. Dalam proses reduksi, data mengalami proses pemilahan dan pemusatan perhatian pada penyederhanaan data-data yang muncul dari catatan-catatan tertulis di lapangan.
3. Penyajian data, yaitu untuk melihat secara keseluruhan atau bagian-bagian tertentu dalam penelitian. Data yang telah dipilah-pilah dan disisihkan tersebut telah disusun sehingga memberi kemungkinan adanya penarikan kesimpulan selaras dengan permasalahan yang dihadapi.
4. Kesimpulan, merupakan proses untuk penarikan kesimpulan dan berbagai kategori data yang telah direduksi dan disajikan untuk menuju pada kesimpulan akhir yang mampu menjawab, menerangkan tentang berbagai permasalahan penelitian.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

Perahu *sandeq* merupakan salah satu perahu tradisional yang digunakan salah satu suku yang ada di Indonesia yaitu suku Mandar. Suku Mandar sendiri terletak di Sulawesi bagian barat. Perahu *sandeq* digunakan masyarakat Mandar yang pada umumnya bermatapencaharian sebagai nelayan.

Pada bab ini, peneliti akan menjelaskan dan mendeskripsikan tujuan dari penelitian yang telah dijelaskan pada bagian pendahuluan, yaitu untuk mendeskripsikan nilai-nilai estetis yang terdapat pada perahu *sandeq* serta makna bentuk pada struktur perahu *sandeq*. Lokasi penelitian ini dilakukan di desa Rantedoda, Kec. Tapalang, Kab.Mamuju. Penelitian dilakukan dalam jangka waktu satu (1) bulan.

Data yang diperoleh peneliti dalam penelitian dilakukan melalui proses wawancara mendalam (indepth interview) pada kalangan masyarakat yang dijadikan informan, karena dipandang mampu dan memiliki pemahaman terkait perahu tradisional *sandeq*. Selain itu, observasi lapangan dan dokumentasi juga dilakukan guna memperkuat data yang diperoleh selama di lapangan. Serta berbagai informasi yang diambil dari buku-buku maupun internet.

Setelah peneliti menganalisa data yang diperoleh yang dilakukan melalui proses wawancara, observasi lapangan, dokumentasi, serta berbagai informasi

dari buku maupun internet, peneliti memperoleh tujuan dari penelitian ini, yaitu deskripsi nilai-nilai estetis yang terdapat pada perahu *sandeq* serta makna bentuk pada struktur perahu *sandeq*.

1. Identitas Informan

Selama melakukan proses penelitian, penulis memperoleh data dari beberapa informan atau narasumber yang berasal dari beberapa kalangan yang berbeda penentuan informan didasarkan pada kriteria masing-masing narasumber yang tentunya harus memiliki kompetensi atau pengetahuan relevan menyangkut masalah estetika perahu *sandeq* dan makna struktur perahu *sandeq*. Berikut nama-nama informan yang telah diwawancari:

a. Tukang/pembuat perahu

Dalam penelitian ini, dipilih 2 orang pembuat perahu *sandeq* yang digunakan sebagai sumber data atau informan. Hal ini juga didasarkan pada kenyataan bahwa masing-masing *pande lopi* atau tukang perahu memiliki pemahaman tersendiri dalam pembuatan perahu *sandeq*. Pembuat perahu pertama bernama:

Quraisy atau *puaq Hapsa*, umur 58 tahun. Tukang perahu *sandeq* yang bertempat tinggal di Desa Pambusuang ini telah berpengalaman kurang lebih 25 tahun membuat perahu *sandeq*. Beliau mengaku telah memulai belajar membuat perahu *sandeq* sejak duduk di bangku SMP. Sejak kecil beliau telah sering

membantu pembuatan perahu *sandeq* terlebih beliau terlahir dari keluarga pembuat perahu *sandeq*.

Pembuat perahu kedua bernama Harli, umur 48 tahun. Beliau bertempat tinggal di desa Tajimane, kecamatan Tapalang, kabupaten Mamuju. Beliau telah lama membuat perahu bukan hanya di kabupaten Majene saja namun juga di luar kabupaten seperti Mamuju hingga ke Ujung Lero Kabupaten Pare-Pare. Beliau tidak terlahir dari keluarga pembuat perahu melainkan keluarga nelayan biasa, tetapi ia telah banyak belajar dari banyak pembuat perahu selama perantauannya. Dari situlah kemudian ia mempelajari proses pembuatan perahu *sandeq* termasuk prosesi ritual serta mantra-mantra yang digunakan didalam proses pembuatannya.

b. Pemimpin dalam pelayaran atau *pongawa lopi*.

Meskipun tidak terlibat langsung dalam proses pembuatan atau pelaksanaan ritual, *pongawa lopi* setidaknya juga memiliki pengetahuan dan pemahaman seputar perahu *sandeq*. Hal ini didasari bahwa pemahaman para *pongawa lopi* lebih banyak berada di seputar *ussul* serta *pamali* dalam proses pembuatan terutama dalam aktifitas pelayaran yang merupakan bidang keahliannya. Penguasaan *ussul* dan pengetahuan akan *pamali* sendiri merupakan dasar kepercayaan dari ritual perahu *sandeq*. Serta mereka merasakan langsung menakhodai perahu *sandeq*.

Punggawa lopi yang menjadi informan dalam penelitian ini bernama *Pua' Lia* (45 tahun). Beliau telah lama berprofesi sebagai nelayan sejak diusia remaja. Kehebatan dan pemahamannya tentang laut dan pelayaran menjadikan ia sebagai *punggawa lopi* yang cukup disegani, bahkan ia pernah dipercaya untuk memimpin pelayaran perahu *sandeq* hingga ke Jepang pada tahun 2007. Pelayaran tersebut merupakan rangkaian penelitian yang pernah dilakukan peneliti Jepang terkait kehidupan nelayan di suku Mandar. Pelayaran tersebut dikenal dengan *sandeq*

c. Budayawan atau pemerhati budaya bahari Mandar.

Salah satu pemerhati budaya Mandar terkhusus di bidang kebaharian juga tidak luput menjadi informan dalam penelitian ini. Beliau adalah Muh. Ridwan Alimuddin yang berumur 40 tahun. Beliau telah melakukan riset dan penelitian terkait budaya bahari suku mandar sejak tahun 2003. Beberapa karya-karya yang telah ia hasilkan diantaranya buku *Sandeq* perahu tercepat nusantara, *Orang Mandar Orang Laut*, dan *Mengapa kita (belum) cinta laut*. Beliau juga telah sering menjadi pembicara dalam kegiatan-kegiatan seminar dan tidak jarang ikut dalam pelayaran *sandeq* baik di dalam negeri hingga ke luar negeri sebagai bentuk perkenalan dan pelestarian budaya bahari suku mandar. Beliau juga menjadi salah satu promotor dalam kegiatan *sandeq race* yang dilaksanakan setiap tahun.

**Tabel 1.1. daftar narasumber
(Nasrullah 2018)**

No	Nama	Umur	Peran	Keterangan
1	Quraisy atau <i>puaq Hapsa,</i>	58 tahun	Tukang pembuat perahu <i>sandeq</i>	Beliau telah menekuni pembuatan perahu <i>sandeq</i> kurang lebih 25 tahun
2	Harli	48 tahun	Tukang pembuat perahu <i>sandeq</i>	Memiliki banyak pengalaman tentang pembuatan perahu termasuk sistem pengetahuan dan do" a para nelayan
3	<i>Pua' Lia</i>	45 tahun	<i>Ponggawa lopi / nahkoda perahu</i>	Nahkoda perahu yang berpengalaman hingga membawa perahu <i>sandeq</i> berlayar ke Jepang pada tahun 2007
4	Muh. Ridwan Alimuddin	40 tahun	Penulis dan pemerhati budaya Mandar	Beliau telah melakukan riset tentang <i>sandeq</i> dan budaya bahari mandar sejak tahun 2003 dan telah menerbitkan beberapa judul buku <i>Bintang mandar.</i>

2. Jenis-Jenis Perahu *sandeq*

Berdasarkan data dari informan khususnya pembuat perahu, *sandeq* ternyata memiliki jenis-jenis tertentu. Dari segi konstruksinya perahu-perahu tipe *sandeq* kini digolongkan dalam dua tipe utama, yaitu *sandeq tolor* dan *sandeq bandeceng*. Kedua tipe itu dibedakan oleh cara memasang cadik. Pada *sandeq tolor* cadiknya dimasukkan ke dalam lambung perahu, sedangkan pada *sandeq bandeceng* cadiknya diikat ke atas geladak perahu. Tipe terakhir ini baru mungkin dibuat setelah tersedia tali *tasi* (monofilament). Pasang-memasang ikatan dari rotan tak mungkin karena bahan itu akan lapuk dan tak tahan lagi di laut. Selain dua tipe tersebut masih terdapat beberapa tipe perahu lainnya yang mengkombinasikan kedua jenis konstruksi itu. Misalnya, cadik haluan tipe *sandeq callawai* diikat ke atas geladak haluan, sedangkan cadik buritan dimasukkan ke dalam lambung perahu.

Keuntungan yang didapatkan dengan mengikat cadik ke atas geladak adalah tingginya cadik dari permukaan laut dan gampangya melepaskan cadik serta katir ketika perahu mau dinaikkan ke darat untuk disimpan di bawah rumah pemiliknya; kekurangannya adalah jika ada kelemahan ikatan maka itu akan menyebabkan longgarnya cadik yang dapat membahayakan di lautan luas.

Selain itu, perahu tipe *bandeceng* dan *callawai* terbuat dari kayu yang tipis dan ringan sehingga tak begitu “kuat” menghadapi pukulan ombak besar yang terdapat di lautan luas. Maka, kedua tipe perahu ini jarang

digunakan untuk penangkapan ikan jarak jauh. Sebab melepaskan cadik dan katir serta cara menyimpannya dibawah rumah begitu gampang, perahu dapat disimpan di darat sepanjang tahun agar kering dan ringan ketika diturunkan untuk mengikuti perlombaan.

Sebenarnya, cara ikat-mengikat itu adalah suatu keunggulan *sandeq* yang tak terdapat pada tipe-tipe perahu lain. Seluruh konstruksi katir dan cadik–yang menentukan daya tahan perahu bila berlayar dilaut lepas sangat fleksibel, sehingga dapat melenting dan mengenyalkan pukulan ombak dan daya dorong layar. Oleh karena itu, jenis perahu yang terlihat sangat fragil ini sebetulnya amat bertahan di lautan, dan sekeliling cara mengikat *baratangg*, *tadiq* dan *palatto* terdapat serangkaian pantangan yang bertujuan untuk menjamin adanya keseimbangan keseluruhan konstruksi itu.

Menurut bapak Ridwan Alimuddin sebagai pemerhati bahari Mandar, Sejak tahun 70-an, ukuran perahu-perahu *sandeq* semakin bertambah. Pada tahun 90-an panjangnya rata-rata sekitar tujuh sampai delapan meter, kini perahu-perahu *sandeq* yang masih melayari lautan luas pada umumnya berukuran diatas sepuluh meter. Ukuran *sandeq* semakin diusahakan untuk mencapai ukuran maksimal ketika *sandeq* itu dibuat khusus untuk kegiatan lomba. Para *posasiq* Mandar menjadikannya beberapa tipe tertentu yang diklasifikasikan sesuai dengan penggunaannya. Walaupun demikian, tipe-tipe berikut ini tidak tidaklah terbatas pada kegiatan yang dilakukan, dengan kata lain perahu *sandeq*

dapat melakukan semua aktivitas yang dimaksud, khususnya antara kegiatan *motangnga* dan *marroppong*. Untuk *sandeq* pangoli, ukuran *sandeq*-nya lebih kecil dan dia tidak bisa digunakan untuk *motangnga*.

Sebelum kemunculan jenis perahu *sandeq*, *pakur* dan *olanmesa* merupakan jenis perahu bercadik yang digunakan *posasiq* Mandar. Perbedaannya dengan *sandeq* adalah, *pakur* ukuran umumnya lebih kecil dan memakai layar segi empat yang dinamakan *sobal tanjaq* sehingga *pallajarangnya* (tiang layar) harus disesuaikan, yaitu berukuran pendek (sekitar lima meter), lurus dan terbuat dari kayu bukan bambu; letak cadik perahu *pakur* juga lain, cadik buritannya terletak dekat sanggar kemudi perahu di belakang lambung, sedangkan *sandeq* cadik buritannya dipasang di sekitar tengah lambung perahu. *Pakur* sudah sangat jarang digunakan di Mandar. Saat sekarang, perahu jenis *olanmesa* di Mandar sudah tidak ada, tapi kalau ingin mengetahui bentuknya, lihatlah lambang Kabupaten Majene.



Gambar 8. Perahu bercadik jenis olanmesa, salah satu jenis perahu tertua di Mandar yang punah pada tahun 70-an.

Foto diambil oleh Joekes, L. V. di salah satu pantai di Majene pada 10 Maret 1937 (Koleksi KITLV Belanda)



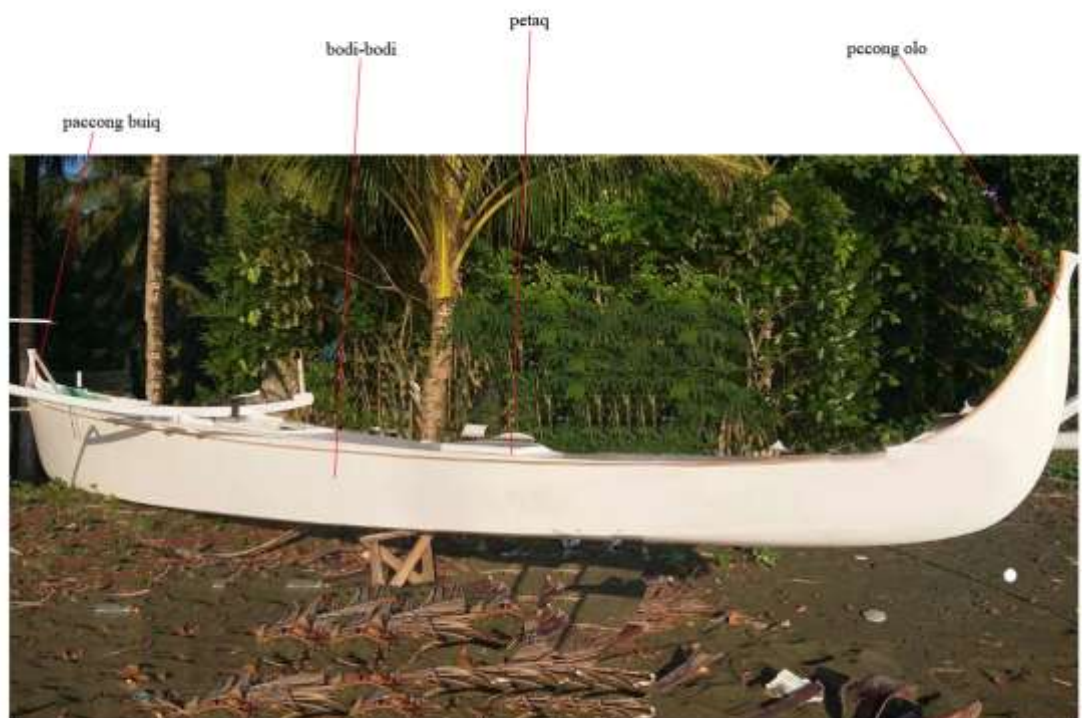
Gambar 9. Salah satu jenis paku yang digunakan nelayan keturunan Mandar di Kepulauan Kangean, Jawa Timur pada tahun 2002.

(Foto: M. Ridwan), salah satu perahu yang digunakan dalam ekspedisi The Sea Great Journey saat melintas di Teluk Mandar, 13 Apr 2009 (Foto: M. Ridwan), perahu paku tahun 20-an di Majene (Foto: Nootebo)

3. Bagian-bagian *Sandeq*

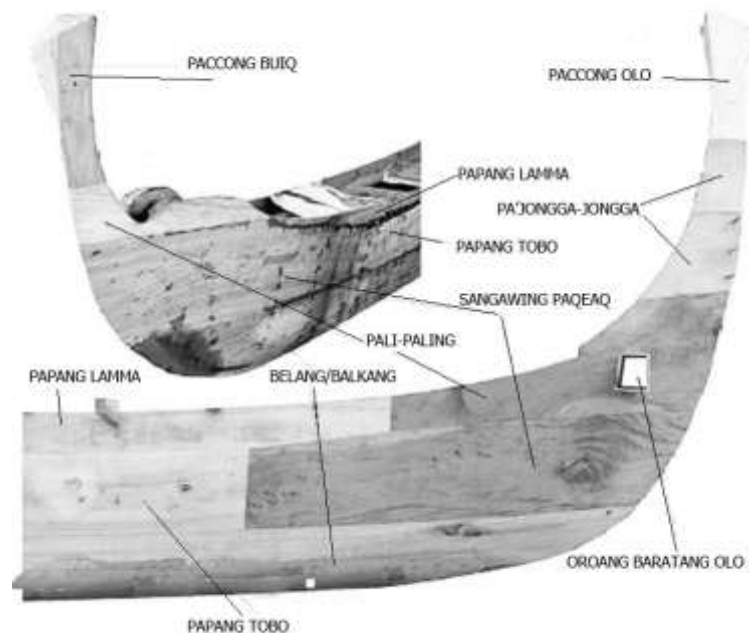
a. Balakang/Lambung

Lambung *sandeq* terdiri dari beberapa susunan papan, yang susunannya diperkuat oleh beberapa rangka dan seluruh bagian atas ditutup untuk mencegah masuknya air ke dalam lambung perahu. Secara rinci, lambung atau tubuh perahu *sandeq* terdiri dari: *belang* adalah bagian bawah atau bagian utama lambung perahu, terbuat dari sebatang kayu yang utuh, biasanya *palapi*. Bagian dalam dikeruk dengan cangkul kecil dan pahat untuk mendapatkan rongga atau ruangan bawah perahu. Bagian bawah batang pohon) menjadi bagian haluan *sandeq* *Belang* merupakan bagian yang paling pertama dikerjakan dalam pembuatan perahu *sandeq*



Gambar 10. Bagian-bagian lambung perahu *sandeq*
(Nasrullah, 2018)

Biasa juga diistilahkan *balakang*, untuk meninggikan lambung perahu ditambahkan beberapa lembar papan, yaitu: papan *tobo*, papan yang menyusun dinding-dinding perahu yang terdapat di bagian bawah. Istilah yang digunakan ketika menyusun papan-papan ini adalah “*mattobo*”; papan *lamma* (*pallamma*), papan yang menyusun dinding perahu yang terdapat di bagian tengah. Biasa juga disebut *pallamma* yang secara harfiah berarti ‘pelemah’; di atas *pallamma* terdapat papan *tariq*, papan penyusun dinding perahu yang terdapat di bagian paling atas. Jika lebar *pallamma* sudah mencukupi tinggi lambung yang diinginkan, papan *tariq* tidak ditambahkan lagi.



Gambar 11. Penyusun lambung perahu
(Ridwan Alimuddin, *Sandeq Perahu tercepat Nusantara*)

Di dinding perahu bagian atas terdapat *oroang baratangg*, yaitu lubang disisi perahu (di bawah *lappar*) yang berfungsi sebagai tempat masuknya *baratangg*. Sisi atas lubang yang berbentuk segi empat

tersebut lebih kecil daripada sisi bawah. *Oroang baratangg* untuk *baratangg buiq* dibagian dalam berhimpitan langsung dengan lubang yang ada di gambus, demikian juga dengan *baratangg olo*, kecuali jenis *sandeq badecceng* yang kedua *baratangg*-nya berada di atas palka (diikat) dan adapun *sandeq callawai* hanya *baratangg olo* yang diikat di atas palka

Susunan *belang* dengan papan-papan diatasnya dirangkai oleh *tajo*, balok melengkung yang dipasang pada bagian dalam dinding perahu, dari atas ke bawah berfungsi sebagai kerangka atau tulang perahu. *Tajo* berfungsi agar *belang*, *tobo*, *lamma* dan *tarqi* terpadu kuat dan menyatu. Dipasang dengan menggunakan paku kayu atau logam kuningan, khususnya di bagian haluan dan buritan. Jumlah *tajo* haruslah ganjil ditiap sisi (jumlahnya genap jika disatukan dengan sisi didepannya).

Tajo terbuat dari kayu jati atau bagang. Kayu yang berukuran besar dan letaknya sama dengan *tajo* serta menempel didinding perahu disebut gambus, yaitu gading tebal sebagai penahan *baratangg* yang berbentuk huruf Y. Rangka bagian atas adalah *kalandara* (tulang dada) balok-balok pasak yang melintang dikedua sisi perahu bagian atas yang berfungsi sebagai tumpuan *lappar* perahu, terbuat dari kayu jati.

Didasar *belang* dari haluan keburitan terdapat: *bumbungan* atau *tubal*, yaitu tumpuan tiang agung, yang terbuat dari balok kayu, tengahnya berlubang yang berfungsi sebagai penahan *pallajarang*,

dipasang melintang dan menempel didinding dalam perahu bagian kiri dan kanan pada dasar lunas, ditengah balok terdapat lingkaran yang diameternya sedikit lebih besar daripada diameter *pallajarang* yang berfungsi untuk menahan ujung tiang. Letaknya sepertiga dari panjang keseluruhan badan perahu diukur dari haluan (*paccong*); dan *posiq* atau pusat (pusat) perahu, yang secara mistik merupakan bagian paling penting di perahu. Posisinya berada satu jengkal atau satu siku dari tengah perahu ke arah haluan.

Tepat diatas *tubal* terdapat *kappu-kappu* atau *pallu-pallu*, yaitu pemegang (lubang tempat masuknya) *pallajarang* yang terletak di geladak (*lappar*). Karena menerima beban yang besar, untuk membuat *pallu-pallu* harus digunakan kayu yang utuh (besar). Untuk *Sandeq* yang berukuran besar, bagian sisi *pallu-pallu* juga menjadi *lappar sandeq*, khususnya disekeliling bagian tersebut. Biasanya digunakan karet ban dalam mobil (ban bekas) untuk menutupi bagian *pallu-pallu* yang terbuka ketika *pallajarang* sudah terpasang. Ini untuk menghindari masuknya air laut/hujan ke dalam ruang perahu.

Berikutnya adalah *lappar*, yang berfungsi sebagai lantai sekaligus penutup lambung perahu. Lantai terdiri dari *lappar uluang*, lantai perahu yang terdapat di haluan perahu, tepatnya di atas *baratangg uluang* atau di depan pintu *petaq* depan, dan *lappar palamin*, yaitu lantai perahu yang terdapat di buritan, merupakan tempat duduk

ketika *mangguling*. Di *lappar* terdapat *petaq*, ialah pintu masuk ke dalam ruang palka perahu.

Petaq yang terdapat pada *sandeq* umumnya berjumlah tiga sampai empat: dihaluan, lambung, dan buritan didekat sanggar kemudi. Pintu *petaq* dapat dibuka-tutup dengan mudah, dengan desain pintu yang memungkinkan air laut tidak masuk ke dalam ruang palka (tidak berengsel dengan penahan di tiap sisi yang berfungsi menahan pintu agar tidak bergeser dan air tidak masuk ke dalam *roang*); berbentuk segi empat.

Pada bagian palka perahu terdapat beberapa bagian, yaitu *palamin* atau palka perahu bagian *buritan*; *pallawe*, papan/batang kayu yang digunakan untuk menutupi samping kiri-kanan *lappar uluang* dan *palamin* yang terletak di bawah garis geladak utama yang berperan sebagai terali; *pallawe petaq*, kayu yang dipasang di semua sisi lubang pintu masuk palka (*petaq*), sebagai tempat pintu *petaq*; *sinding baraq*, penutup kamar (palka) perahu, yang terbagi atas dua yaitu *sinding baraq di olo* (penutup kamar depan) dan *sinding baraq bui* (penutup kamar belakang). Masing-masing terletak disisi *lappar uluang* dan *lappar palamin*.

Diatas palka perahu yang digunakan untuk menangkap ikan terdapat *lemba-lemparang* atau balok yang melintang di atas palka untuk mengikat *pallewa-lewa*. *Pallewa-lewa* adalah geladak samping terbuat dari beberapa bilahan bambu. Saat perahu digunakan untuk

lomba, bagian ini tidak dipasang. Di ujung *pallewa-lewa*, bagian haluan dan buritan terdapat *pambuang lepa-lepa* yaitu ‘lengan’ yang terdapat disamping perahu yang berfungsi sebagai tempat menyimpan *lepa-lepa* jika tidak digunakan atau sedang dalam perjalanan. Panjang *pambuang lepa-lepa* sekitar 60 cm.

Palka *sandeq* diistilahkan *roang*. Di dalam *roang* terdapat: galang, yaitu rantai didalam palka perahu yang dipasang diatas *lepe* yang terbuat dari rangkaian bilah-bilah bambu. Dibuat terpisah-pisah agar mudah di lepas dengan panjang sekitar 40 cm dan lebarnya disesuaikan lebar *belang*; dan *lepe* atau lolos atau *pulangang*, yaitu kayu panjang yang dipasang di atas *tajoq*.

Khusus untuk ujung perahu (haluan dan buritan) tersusun dari bawah ke atas: *paqlea* atau *sangawing*. *Paqlea* terbuat dari cabang kayu besar yang berbentuk V. *Paqlea* akan membentuk sudut depan dan belakang perahu yang dipasang diatas *belang* pada kedua ujungnya. *Paqlea* diistilahkan juga *sangawing* karena bagian ini bentuknya miring dan begitu pula pemasangannya; *pali-paling*, salah satu bagian haluan perahu yang terdapat di bawah *paqjonga-jonga* atau diatas *sangawing* pertama.

Sisi bawah *pali-paling* sejajar dengan *lappar* (rantai palka perahu); *palleppeng* atau *paqjonga-jonga*, bilah kayu yang juga berbentuk huruf V; dan *paccong*, yang berfungsi sebagai ‘puncak’ (ujung) haluan dan buritan perahu. *Paccong* terbuat dari kayuangka

atau jenis lain, berbentuk limas segitiga, bagian tengah *paccong* yang mengarah ke atas ukurannya lebih kecil daripada bagian atas atau dengan kata lain memiliki lekukan khas dibagian tengah. *Paccong* merupakan sedikit bagian dari perahu *Sandeq* yang membedakannya dengan jenis perahu lain. Ukuran *paccong olo* atau *paccong palamin* (haluan) lebih tinggi daripada *paccong buiq* (buritan).

Bagian buritan *sandeq* terdapat *sanggilang*. *Sanggilang* adalah dua papan tebal bersusun, balok atas berbentuk V lebar yang disebut *sanggilang moane* (laki-laki) untuk yang terdapat dibagian atas, sedangkan bagian bawah lebih panjang dan bentuknya lurus disebut *sanggilang baine* (perempuan), keduanya berfungsi sebagai tempat bersandar atau tempat mengikat kemudi.

Pada bagian ini terdapat bagian terakhir yang dikerjakan diantara semua badan perahu, yaitu pembuatan lubang tempat leher kemudi dipasang yang diistilahkan *ettaq sanggilang* atau *kottaq*. Untuk memperkuat rangkaian kedua *sanggilang* tersebut ke lambung perahu digunakan *pattolor sanggilang*, yaitu pasak kayu yang menghubungkan antara *sanggilang moane* dengan *sanggilang baine*. Biasanya terbuat dari *aju sappuq* (kayu besi).

Pada bagian bawah *sanggilang moane* bagian belakang atau antara *sanggilang* dengan *paccong* terdapat *passailang baya-baya*, sebagai tempat mengikat *baya-baya*. Sedangkan pada bagian depan *sanggilang moane* tepat didepan *kottaq* terdapat *sangila*, yaitu pasak

kayu kecil sebagai pemegang *dengngeq* atau tali pengikat leher kemudi, biasa juga disebut *oroang paqdengngeq quling*; *pambuang lepa-lepa*, ‘lengan’ (terbuat dari kayu) yang terdapat diujung *sanggilang moane* yang berfungsi meletakkan *lepa-lepa* ketika berada diatas perahu, istilah lainnya adalah *lemba-lembarang*.

Sebagai tempat penahan *peoang* dibagian atas *sandeq* terdapat *pannarai* atau *tandangan* atau *paqtimang-timang*, yaitu tiang atau balok melintang yang berada dibelakang *pallajarang* diatas buritan perahu. Karena letaknya yang tinggi, *tandangan* juga dijadikan sebagai tempat pengamatan nelayan untuk memperluas daerah pandangan di lautan.

Bagian-bagian lain adalah *pasarangang*, keseluruhan potongan untuk hubungan antara *sangawing* dengan papan-papan penyusun lambung perahu. Terbagi atas dua, yaitu lubang lidah yang diistilahkan *pui* (vagina) dan lidah yang diistilahkan *pallasoang* (penis); *passoqdiang*, bagian lunas di haluan/buritan; *pilisna belang*, bagian runcing di haluan/buritan *belang*; dan sapatu atau kayu yang ditambahkan dibagian bawah lunas perahu *sandeq* ketika dasar lambung tersebut sudah mulai aus, kayu yang digunakan adalah kayu besi *lamesa*, adalah sudut yang dibentuk lambung (sisi) perahu

b. Cadik (*Baratang*)

Baratang (cadik) adalah dua batang kayu balok panjang dengan ukuran 8:9 dengan panjang perahu. Letaknya ada didepan tepat

dibawah *paccong* depan dan yang satu terletak di tengah badan perahu. *Baratangg* dipasang menembus badan perahu persis di bawah papan *tariq* (menembus papan lamma atau *tariq*).



Gambar 12. Baratang (cadiq)
(Nasrullah 2018)

Sebagian jenis *sandeq* lain, misalnya jenis *badecceng*, *baratangg* haluan tidak menembus ruang perahu tetapi diikat pada bagian atas geladak haluan tepat dibelakang *paccong*. Posisi ujung *baratangg* haluan lebih tinggi daripada *baratangg* buritan. Ada dua *baratangg*, *baratangg olo* (*baratangg* yang terdapat dibagian depan) dan *baratangg buiq* (*baratangg* yang terdapat dibagian tengah/belakang perahu).

Tekko-tekko adalah kayu penopang yang terdapat di *baratangg* bagian kanan, yang berfungsi sebagai tempat *sapparaya* (jangkar); *tege-tege tambera*, atau *panjoli*, kayu kecil yang terletak dibagian atas

baratangg, sebagai lubang tempat ikatan *tambera* (*letteq tambera*) terhadap *baratangg*; *pallapis baratangg*, pelapis pada *baratangg* berfungsi untuk mencegah rusaknya *baratangg* karena selalu bergesekan dengan *lunas lepa-lepa*, biasanya terbuat dari plastik atau bilah-bilah bambu.

c. Tadiq

Tadiq adalah ‘pemegang’ *palatto* yang terbuat dari akar *aju ranniq* (*Lamtorogung*, *Mimosa pudica*) berbentuk huruf L terbalik, diikatkan pada keempat ujung *baratangg*. Bagian ujung bawah *tadiq* diikatkan *palatto*. *Tadiq* yang terletak pada buritan diameternya sedikit lebih besar daripada *tadiq* yang di haluan. Ini disebabkan *tadiq* bagian belakang lebih besar/banyak menerima beban atau hempasan dari permukaan laut.

Selain itu, ukuran ‘sisa’ *palatto* di belakang *tadiq* buritan juga lebih panjang daripada panjang *palatto* didepan *tadiq* haluan. Tetapi sebaliknya pada *tadiq*, dibagian haluan, *tadiq*-nya lebih panjang agar posisi *palatto* membuka. Posisi *tadiq* antara haluan dan buritan saling berhadapan atau berada dibagian ‘luar’ *baratangg*.

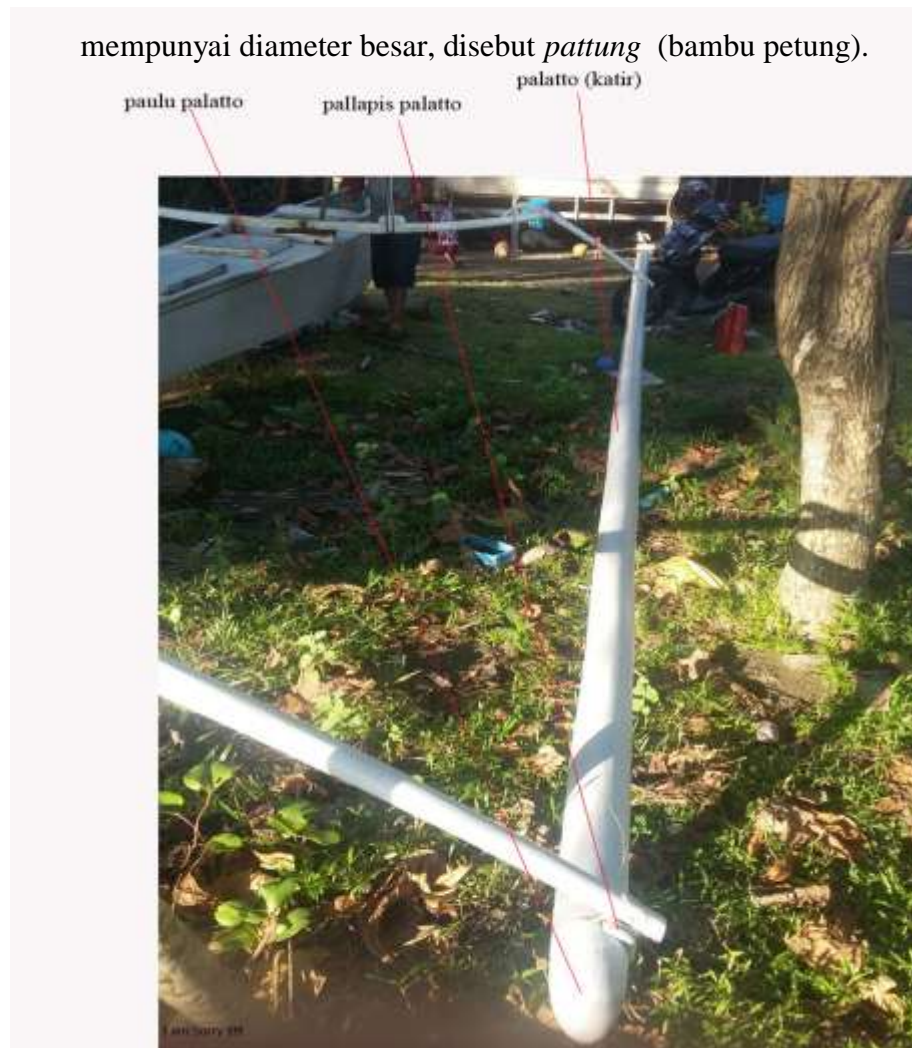


**Gambar 13. Tadiq
(Nasrullah 2018)**

Untuk menentukan posisi kayu *tadiq* apakah berada pada haluan, buritan, kanan atau kiri didasarkan pada kenampakan batang *tadiq* tersebut, yaitu posisi *baratang* yang menempel di batang *tadiq* harus di bagian yang sedikit melengkung kedalam; (*tasi banniang* adalah tali yang mengikat *tadiq* dan *baratang* yang terletak diujung *baratang*; (*tasi tujuq ulu* tali yang mengikat antara *tadiq* dengan *baratang* yang terletak di ujung *tadiq*; (*tasi passaqqang* adalah tali yang mengikat antara *tadiq* dan *baratang*, yang pada *tadiq* terletak di bagian yang membengkok, dan pada *baratang* terletak sebelum *tasi banniang*; (*tasi tujuq palatto* tali yang mengikat (ikatan) antara *tadiq* dan *palatto*).

d. *Palatto* (katir)

Palatto (katir) adalah sebatang bambu, jenis bambu lurus yang mempunyai diameter besar, disebut *pattung* (bambu petung).



**Gambar 14. *Palatto* (katir)
(Nasrullah 2018)**

Untuk mengikat *palatto* pada *tadiq* digunakan tali yang disebut *tasi*. Dulu *posasiq* menggunakan kulit *uwwe* (rotan) sebagai pengikat. Fungsi utama *palatto* adalah untuk menjaga keseimbangan perahu. Adapun fungsi lain adalah sebagai tempat berdiri para awak perahu

ketika melakukan '*timbang*' (menyeimbangkan perahu ketika angin menekan layar ke sisi lain).

Pada bagian ujung depan *palatto* terdapat *paulu palatto*, sepotong kayu yang dimasukkan (disumbat) kedalam ujung depan bambu *palatto*. Bagian depannya menipis dan meruncing sehingga mudah membelah permukaan laut (hidrodinamis). Menggunakan kayuangka atau jati. Bagian belakang *palatto* juga disumbat dengan kayu, namun bentuknya berbeda dengan depan. Jika *paulu palatto* menonjol ke depan dan runcing, maka sumbat belakang *palatto* tertanam penuh ke dalam *palatto* sehingga tidak nampak dari samping.

Adapun bagian tambahan adalah *pallapis palatto*, bambu yang terdapat di antara ujung *tadiq* bagian bawah dengan *palatto*, berfungsi sebagai pelapis antar keduanya, agar *palatto* tidak cepat rusak dan ikatan yang ada keras tapi elastis; dan *pallapis tadiq*, karet yang terdapat di ujung *tadiq* bagian atas yang berfungsi melapisi hubungan antara *tadiq* dengan *baratang*

e. Kemudi (Guling)

Kemudi juga terdiri dari beberapa bagian. Bagian paling besar adalah *daung guling*, bagian kemudi yang berbentuk papan dan merupakan bagian utama kemudi.



**Gambar 15. Kemudi 1 (Guling)
(Nasrullah 2018)**

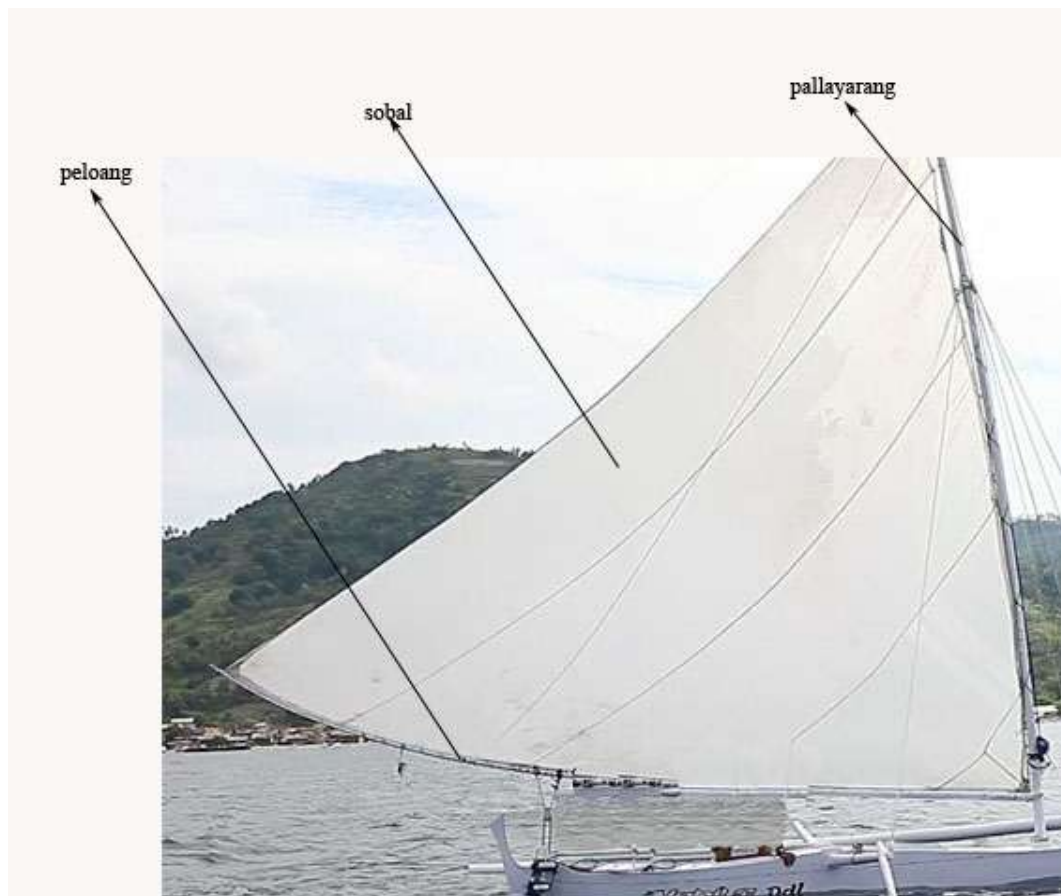
Dibagian atas daun *guling* terdapat *langole*, leher kemudi yang biasanya dibalut dengan lilitan tali untuk mempermudah gesekannya dengan dinding *kottaq* di *sanggilang* dan tidak cepat aus, *gisirang* atau pegangan sewaktu mengemudi; tali yang digunakan menahan bagian atas kemudi di *sanggilang moane* digunakan tali berbentuk cincin yang diistilahkan *sabir guling*, jika diganti dengan kayu disebut *pakkilas*; *dengengeang* atau *gulang paqbasse* adalah tali yang digunakan untuk mengikat *guling* pada kedua *sanggilang* (*moane dan baine*).



**Gambar 16. Kemudi 2
(Nasrullah 2018)**

f. Sobal

Layar *sandeq* terdiri dari tiga bagian utama: *sobal* (layar), *pallajarang* (tiang layar), dan *peloang* (bom layar), serta tali temali. *Sobal* (atau sombal) yang berarti layar terbuat dari plastik, dulu terbuat dari *karoro* sejenis daun kering yang mempunyai serat panjang yang disebut *pappas*. Bahan yang digunakan panjangnya sekitar 80 meter (tergantung ukuran layar) dengan lebar sekitar 1,5 meter.



**Gambar 17. Bagian-bagian tali tiang layar (*tambera*) yang terikat pada *baratang* (*cadik*) (atas) dan ujung bom layar yang menempel pada tiang layar (tengah, bawah)
(Sumber. <http://www.gocelebes.com/perahu-sandeq/>)**

Plastik tersebut kemudian dipotong-potong untuk selanjutnya dijahit sesuai ukuran layar yang diinginkan. *Sobal* bagian depan diberi cincin yang terbuat dari tali dan melingkar pada *pallajarang*. Pada ujung atas *pallajarang* dipasang roda tempat meluncur tali layar yang disebut *bubukang*. Berfungsi menarik layar untuk dikembangkan atau mengulur layar ketika digulung. Di tiap sisi *sobal* diberi tali penguat, di bungkus oleh pinggiran layar untuk kemudian di jahit. Setelah itu di beri lagi seutas tali sebesar telunjuk yang juga di jahit pada gulungan

tali yang pertama sehingga menjadi dua utas tali: satu dibungkus oleh tepi layar dan satu lagi dijahit menempel pada sisi tali yang terbungkus.

Tali yang tidak terbungkus disebut *pangnganga*. Seluruh sisi layar diberi tali yang juga dibungkus dengan tepi layar, berfungsi agar pinggiran layar menjadi kuat. Kain layar pada bagian tengah disambung dengan jahitan dan dibuat gembung atau kendor, maksudnya agar dapat menampung angin lebih banyak dengan cara menegangkan. Pada bagian bawah tepi *sobal*, disambung dengan *peloang* dengan cara mengikat pada cincin cantolan yang dipasang sepanjang sisi *sobal* bagian bawah.

Layar terdiri dari beberapa bagian, yaitu: *kanuku*, sudut layar bagian atas yang dilapisi; *gula-gulas sobal*, tali aris dalam; *paliliang*, jahitan kedua pada lipatan layar untuk menahan tali aris dalam; *pandapuang*, jahitan di *uraq*; *parripping* jahitan pertama untuk menghubungkan tali aris layar luar dengan layar; dan *uraq* atau bagian persambungan kain layar.

Tali temali yang ada di perahu *sandeq* semuanya berhubungan dengan layar, baik untuk memperkuat posisi tiang layar maupun untuk menaik-turunkan layar. Tali-temali terdiri dari: *tambera*, tali pemegang *pallajarang* yang terbuat dari rotan yang berjumlah enam *tambera*, empat terdapat di *baratangg* haluan (masing-masing dua untuk kiri dan kanan) dan terikat di bagian tengah *baratangg*, dan dua di *baratangg* buritan yang terikat di ujung *baratangg*, ujung atas *tambera melilit*

pallajarang, adapun ujung bawah dipasangi *pangga-panggaloq* yang diistilahkan *letteq tambera*.

Baya-baya atau tali daman adalah tali yang terletak di *peloang* bersama dengan *pekkaqq* yang berfungsi sebagai tali pengontrol bukaan layar, ujung tali dipegang oleh pengemudi perahu atau diikatkan ke *sanggilang*; adapun nam-nama tali *baya-baya*:

- *Bubukang*, tali pembuka layar;
- Mantel, tali penahan *peloang*; *pangnganga sobal*, tali aris luar;
- *Panusur pallajarang*, tali pemegang layar pada *pallajarang*;
- *Panusur peloang*, tali pengikat layar pada *peloang*;
- *Pattoeq pakka*, tali pemegang ujung *peloang* pada tiang;
- *Pekkaqq*, tali yang digunakan untuk menarik/ mengulur/ menahan layar, *pekkaqq* ada dua utas, keduanya diikatkan pada sisi bawah *peloang*.

Bagian dari tali temali yang tidak dalam bentuk tali adalah *pangga-panggaloq* atau *pijajing*, ujung bawah *tambera* yang berfungsi sebagai tempat tali yang mengikat *tambera* pada *baratang*. Bagian ini terbuat dari kayu yang sisinya dikelilingi oleh tali (rotan) *tambera*. Untuk memperkuat lilitan *tambera* terhadap kayu tersebut digunakan *tasi* (monofilament); dan tukul sebagai ‘katrol’ (biasanya terbuat dari kayu yang dilubangi) yang menghubungkan *baya-baya* dengan *pekkaq*.

Pallajarang (tiang layar) terbuat dari bambu yang kuat dan lurus. Di beberapa bagian *pallajarang* (dari bawah ke atas) terdapat:

- *Pambaqbe pallajarang*, kayu atau bambu yang diikatkan di sekeliling tiang layar agar lebih kuat.
- *Pattahang bubukang*, tempat mengikat *bubukang*.
- *Pallapis tambera* atau *tege-tege*, kayu yang digunakan untuk menahan *tambera* agar tidak turun dari tempatnya.
- *Paqmanuq-manuq* atau *takkalaq*, kayu yang dimasukkan ke dalam ujung atas tiang *pallajarang*, tambahan ini diperlukan sebab bambu yang dilubangi cepat patah, fungsinya sebagai tempat mengikat bendera, *takkalaq* terbuat dari kayu jati.
- Ada bulu ijuk yang ditempatkan di ujung *pallajarang* yang berfungsi sebagai penangkal hantu laut.
- *Caliccing aju pallajarang*, sepotong kayu berlubang yang terdapat di *pammanuq-manuq* yang fungsinya untuk mengarahkan bubutan bawah/kedua agar bagian atas layar tidak terbuka jauh dari tiang.
- *Caliccing pallajarang*, cincin dari kawat besar untuk mengarahkan bubutan yang terdapat di *pammanuq-manuq*.

Peloang (bom layar) adalah bambu yang dilekatkan pada sisi bawah layar, fungsinya sebagai penggulung dan pemberat layar. *Peloang* dihubungkan dengan sisi bawah *sobal* dengan menggunakan tali yang dicantolkan pada cincin-cincin kecil sepanjang sisi *sobal* bagian bawah tersebut. Di ujung *peloang* terdapat *pakka peloang*, yaitu cabang kayu yang berbentuk huruf Y yang memegang *peloang* pada *pallajarang*. Ujung bawah *pakka* dimasukkan ke dalam bambu *peloang*

untuk kemudian diikat dengan kuat; *pallabong peloang* adalah batang kayu yang terdapat di ujung *peloang* (dimasukkan ke dalam ujung bambu); *gulang paqila*, tali yang digunakan untuk mengikat gulungan layar pada *peloang*.

Ukuran tiang, layar, dan bom layar disesuaikan dengan penggunaan perahu. Tiang sebuah *sandeq pangoli* lebih tinggi dan layarnya lebih lebar dari pada tiang dan layar misalnya perahu *sandeq* yang akan digunakan untuk berlayar ke daerah Kalimantan semakin besar layarnya, semakin laju dan lincah perahu itu, semakin kecil layarnya, semakin kurang bahaya terbaliknya bila kena angin kencang di atas lautan.

Selain itu, bentuk layar yang akan menjadi penentu utama kelajuan sebuah perahu diukur dan diperhitungkan dengan sangat saksama. Pelayar Mandar percaya, bahwa sehelai layar harus dijahit dengan ‘isi’ (kelonggaran kain layar yang berkembang seperti ‘perut’ jika terisi angin) sebelah tiang yang cukup banyak, agar angin yang lewat pada layar itu dapat “ditangkap” di dalamnya dan akan berputar dekat tiang untuk mendorong perahunya ke depan.

Secara dasar isi layar ditentukan dengan tarik tengahnya *pangnganga sobal* (tali aris luar) bagian tiang dan bom layar keluar dari garis lurus dan berikutnya membundarkan garis bersudut yang dihasilkan itu. Bagian belakang layar diujung *peloang* harus

lurus agar angin dapat lewat dengan baik kalau perahu mau belok jadi isinya di pasang di depan saja.

Setelah *tamberang-tamberang* disiapkan dan diikat kepada tiang, panjangnya masing-masing utas *tambera* ditentukan dengan *tarik rotan tambera* itu sejajar dengan tiang ke ujung tiang bawah dan melipatkan ujung rotan yang akan diikat kepada mata *tambera* itu satu ruas ke atas dari ujung bawah tiang. Ketika tiang didirikan, kedua *tambera* buritan diikat duluan dengan sekeras mungkin. *tamberang-tamberang* haluan diikat berikutnya. Maksudnya adalah agar tiang dapat miring ke belakang menurut pelaut Majene miringnya tiang itu akan menambah kelajuan perahu bila ia melawan angin (pendapat itu sesuai dengan hasil penelitian aerodinamika perahu layar modern)

4. Keindahan Lopi *Sandeq*

Para nelayan Mandar, khususnya yang menggunakan *sandeq*, memiliki angan-angan tentang rupa atau “model” “perahu *sandeq* yang cantik” (*Lopi sandeq na malolo*): catnya “harus putih bersih”, pekerjaannya “rapi dan halus”, kayunya “baik, ringan, tanpa lubanglubang”, perahu sendiri “bersih” dan “modelnya” harus “runcing, kelihatannya laju dan seimbang”. Dari “modelnya” saja mereka pun dapat membedakan, apakah sebuah perahu akan “laju” mungkin sifat utama ‘kecantikan’ sebuah perahu *sandeq* atau tidak.

Cita-cita para *Passandeq* agar perahunya dilekati ungkapan “*Lopi sandeq na malolo*” membuat banyak orang luar ‘jatuh cinta’ pada perahu ini. Bagi para peneliti atau pecinta budaya maritim, jenis perahu ini memang unik dibanding jenis perahu bercadik lainnya. Warnanya yang putih menampakkan keanggunan dan kesederhanaan, dan bukan suatu yang ‘norak’.

Pembuatannya yang dijiwai oleh semangat agar menjadi perahu yang kuat, laju, ringan, dan cantik, menjadikan perahu ini sebagai sesuatu yang ‘hidup’. Demikian juga ketika perahu ini membelah lautan yang dengan kecepatan tinggi, sesuatu yang mendebarkan terjadi dalam iringan ‘kesunyian’, yang membedakannya dengan perahu bermotor. “Asap-asap” akan tampak di haluan perahu saat *sandeq* ‘melayang’ diatas permukaan laut; cadiknya bagaikan suspensi yang meredam getaran ketika perahu ‘mendarat’ dari ‘lompatannya’; dan hembusan angin yang menggetarkan *tambera-tambera* adalah irama yang khas dalam kecepatan itu.

Orang yang menyaksikan dari kejauhan akan terpana pada pemandangan itu. Dan ketika *sawi-sawi* di *sandeq* melakukan timbang, maka sesuatu yang menakjubkan telah terjadi. Keberanian, kelincahan, dan kekuatan fisik ditampakkan oleh para sawi yang berdiri di cadik *sandeq*. Tidak sedikit pun tampak keraguan berdiri hanya diatas sebatang *palatto*, sedang saat itu perahu melaju cukup kencang. ‘Lompatan-lompatan’ *palatto* juga tidak membuat mereka goyah untuk tetap berdiri di bagian yang tampak ‘rapuh’ itu.

Hal yang sangat berbeda terjadi di dalam lambung: ‘keheningan’. Yang terdengar hanyalah tetes-tetes air, adapun bunyi hempasan gelombang tidak terdengar di dalamnya. *Tajo-tajo* yang kecil yang menempel di lambung yang tipis sama sekali tidak menjadikan bahwa lambung *sandeq* adalah sesuatu benda yang mudah rusak. Dia begitu kuat dalam ketipisannya.

Diluar daripada bentuk serta bahan dalam pembuatan serta tehnik pembuatan perahu *sandeq*, hal yang membuat perahu *sandeq* dipandang sebagai perahu yang cantik, kuat serta laju adalah kepercayaan mistik yang disisipkan dalam proses pembuatan melalui ritual-ritual, *ussul* serta pamali dalam kepercayaan masyarakat nelayan mandar. Tradisi-tradisi dari nenek moyang yang masih tetap dipercaya bahwa setiap apa yang dilakukan selalu berdasarkan pada kekuasaan Allah SWT.

B. Pembahasan

1. Estetik perahu *sandeq* dari segi *contour*

a. Nilai Bentuk

Perahu *sandeq* adalah perwujudan dari kretivitas nelayan di Mandar dalam menciptakan perahu yang mampu menyesuaikan kondisi alam dan geografis di perairan Sulawesi. Selain laju, perahu *sandeq* juga terkenal kokoh dalam mengarungi samudra yang keras, ini di buktikan oleh sejarah perahu *sandeq* yang mampu mencapai Singapura bahkan di Eropa.



**Gambar 18. Wujud Samping perahu *sandeq* Mandar
(Nasrullah 2018)**



**Gambar 19. Wujud Depan Perahu *Sandeq*
(Nasrullah 2018)**



**Gambr 20. Wujud Belakang Perahu *Sandeq*
(Nasrullah 2018)**

Bila di lihat secara seksama, bentuk perahu sandek sangat mendukung untuk melaju lebih cepat di lautan. Bentuknya runcing di depan semakin kebelakang semakin besar disertai dengan ujung perahu yang menjulang keatas agar perahu tidak tertekan kebawa air.

Bentuk yang runcing ini membuat tekanan air jadi lebih sedikit terhadap perahu sehingga perahu tidak mendapat tekanan dari air saat melaju. Dalam hal finishing perahu *sandeq* dibuat serapih mungkin, bodi mengkilap serta cat atau tambalan dibuat serata dan

sehalus mungkin. Hal ini juga berpengaruh pada gesekan bodi saat melaju di air semakin halus bodi maka semakin sedikit gesekan yang terjadi saat melaju di air.

Selain terkenal laju, perahu *sandeq* juga terkenal kuat, perahu *sandeq* dibuat dari bahan yang cukup kuat di air. bahan baku bodi *sandeq* terbuat dari batang pohon utuh, Beberapa jenis kayu yang biasanya digunakan diantaranya seperti *dango*, *palapi*, *ma'dang*, *ti'pulu*, dan *kanduruang*. pohon ini memiliki karakter kuat namun ringan apabila sudah kering.

b. Warna

Hal lain yang membuat perahu sandek terkenal selain dari segi bentuk yang unik dan kuat, *sandeq* juga memiliki kekhasan dari segi warna, yaitu khas putih bersih tampak ada campuran atau tambahan warna lain, ini dimaksudkan agar mudah terlihat oleh perahu nelayan lain namun sulit dilihat dari bawah sebab seperti kamuflase ikan yang memiliki warna putih di bagian bawah kepala sampai ekor. Ini dimaksudkan agar ikan tidak mudah dilihat dari bawah karna tersamarkan oleh warna cahaya dari atas.

2. Estetika perahu *sandeq* dari segi *Conteks* (fungsi)

Perahu *sandeq* ini multifungsi. Selain digunakan untuk mencari ikan tentunya, *sandeq* juga Biasanya dipakai untuk berdagang. Jalur laut pada saat itu merupakan jalur atau akses yang vital bagi perekonomian. Sehingga *Sandeq* juga memegang peranan yang cukup

penting. Di bidang perdagangan, perahu khas Mandar ini berperan untuk mengantar barang-barang dagangan.



Gambar 21. Perahu sandek untuk menangkap ikan
(Sumber <http://medan.tribunnews.com/2015/10/03/pantai-dan-sandeq-kecantikan-mamuju>.)

Perahu *Sandeq* disewa para pedagang untuk mengantarkan barang dagangannya ke pasar-pasar. Biasanya, pasar-pasar ini berada di tepi laut. Para pedagang tersebut sangat bergantung pada ketangkasan *Passandeq*. Karena *Passandeq* (nahkoda perahu) yang tangkas akan sampai lebih awal di pasar, sehingga dagangan akan laku banyak. Sedangkan *Passandeq* yang kurang tangkas, akan dimarahi oleh penyewa karena datang terlambat sehingga barang dagangan juga tidak laku banyak.



Gambar 22. Sandeq untuk angkutan

(Sumber <http://www.unsulbarnews.com/terkini/terpesona-peserta-imyp-ingin-beli-perahu-sandeq.>)

Perahu *Sandeq* yang berukuran ramping sangat tepat untuk kepentingan tersebut. Selain untuk memburu waktu, ternyata juga agar bisa langsung parkir ketika tiba di pasar. Dari sinilah cikal bakal Lomba *Sandeq* yang saat itu oleh para *Passandeq* dan pedagang dinamai “Lomba Perahu Pasar”. Sehingga saat itu *sandeq* juga difungsikan sebagai alat perlombaan yang disebut “*sandeq race*”



Gambar 23. Sandeq untuk perlombaan

(Sumber

<http://pusdatin.rrri.co.id/konten.php?nama=Docs&sta=27&kategori1=715&kategori2=2194&expand1=1&expand2=1.>)

Diluar dari pada itu semua, keindahan perahu sandek dapat dengan mudah di saksikan hanya dengan memandangnya, ketika sandek dilabuhkan ke pantai maka akan terlihat jejeran haluan-haluan (paccong) yang khas dengan lengkungan yang mengisyaratkan akan kehalusan serta kelembutan, warna putih yang bersih mengisyaratkan kesederhanaan namun tidak norak di pandang. Hal yang sama juga dapat disaksikan pada saat lomba *sandeq* race, terlihat sekumpulan layar segitiga yang nampak seperti sekumpulan kupu-kupu yang menari di langit semua itu keindahan yang saya jamin dapat memanjakan mata.



Gambar 24. Kumpulan *sandeq* bagaikan “Kupu-kupu di laut”

(Sumber Lopi Sandeq lopi andalanna to Mandar #visitMajene #sulbarhits #culture #LopiSandeq #bumiassameluwang #plotagraph)

3. Estetika Perahu *Sandeq* Dari segi *content* (Makna Bagian-Bagian *Sandeq*)

Perahu sandek adalah perahu warisan nenek moyang masyarakat nelayan mandar yang dibuat berdasarkan pemikiran, kepercayaan, teknologi, serta keyakinan.

Pembuatan perahu *sandeq* tidak semata-mata dibuat begitu saja. Lahirnya perahu *sandeq* merupakan wujud dari pembacaan masyarakat suku Mandar terhadap alam yang disertai dengan pemahaman nilai-nilai luhur yang dipegang teguh dari masa ke masa. Nilai-nilai kebudayaan suku Mandar sangat erat dalam pembuatan perahu *sandeq*, sehingga ia bukan

hanya sebagai alat melaut atau *transportasi* namun juga sebagai wujud kebudayaan dari suku Mandar itu sendiri.

Pembuatan perahu *sandeq* tidak semata-mata dibuat begitu saja seperti perahu atau kapal di masa sekarang. Pada setiap tahap pembuatannya, diiringi dengan aktifitas-aktifitas khusus yang membuat perahu *sandeq* begitu istimewa, sebab perahu *sandeq* oleh para *posasiq* Mandar bukan hanya dipandang sebagai alat melaut semata namun sebagai benda “bernyawa” yang akan menemani para nelayan melaut nantinya. Semakin baik mereka memperlakukan perahu *sandeq*, baik dalam proses pembuatannya maupun dalam perawatannya, maka akan semakin baik pula hasil yang akan diperoleh nantinya.

a. Lambung

Lambung perahu *sandeq* yang memiliki bentuk yang khas runcing dan tipis. Mampu melaju cepat dan tangguh dari hantaman ombak. Lambung perahu *sandeq* dimaknai atau di simbolkan sebagai manusia atau orang yang berpribadi tenang, kuat, lincah dan indah dipandang. yang penuh dengan harapan dalam mencari rezeki, harus kuat menghadapi tantangan, namun tetap menjaga etika-etikanya. Warnanya yang putih bersih menyimbolkan kesucian, niat yang baik, keceriaan, serta penuh pengharapan. Manusia yang mau mendapatkan apa yang dia inginkan, harus berjuang dengan keras harus mampu melalui rintangan dengan cara yang baik bermodalkan sikap yang baik, dilengkapi dengan penampilan yang indah.

Di kedua ujung lambung perahu terdapat *paccong*, ada *paccong olo* (depan) disimbolkan kepala dan *paccong buiq* (belakang) disimbolkan kaki, *paccong olo* lebih tinggi daripada *paccong buiq*, ini di maknai ketika orang sedang tidur kepala harus lebih tinggi dari pada kaki. Ini adalah posisi tidur yang dianjurkan agar mendapat kualitas tidur yang maksimal.

b. *Baratangg* (cadik), *pallatto* (katir), *tadiq*.

Baratangg adalah dua balok kayu yang ukurannya 8:9 dari ukuran panjang perahu. Letaknya ada di depan tepat di bawah *paccong* depan dan yang satu terletak di tengah badan perahu. *Baratangg* dipasang menembus badan perahu. *Palatto* (katir) adalah sebatang bambu, jenis bambu lurus yang mempunyai diameter besar, disebut pattung (bambu petung). *Palatto* terletak pada samping kiri kanan perahu. *Tadiq* adalah 'pemegang' *palatto* yang terbuat dari akar *aju ranniq* (Lamtorogung, *Mimosa pudica*) berbentuk huruf L terbalik, diikatkan pada keempat ujung *baratangg*.

Baratangg (cadik), *pallatto* (katir) dan *tadiq* sebagai lambang penyeimbang dan pertahanan serta memiliki jangkauan visi yang jauh menyongsong masa depan. Semua simbol perjuangan dan keseimbangan tersebut berlandaskan kepada sifat kesucian serta tekad yang tulus, sebagaimana yang tercermin pada warna *Perahu Sandeq*, yaitu warna putih.

c. Layar

Terdiri dari *pallayarang* (tiang layar), *sobal* (layar), serta *peloang* (bom layar). Pallayaran terbuat dari bambu jenis pattung yang merupakan bambu yang beruas pendek dan kuat. Pallayarang dimaknai sebagai semangat yang tidak mudah menyerah, kuat, lentur dan dorongan untuk maju kedepan, sifat tanggung jawab serta tidak mudah menyerah. Layar (*sobal*) yang berbentuk segitiga dan berwarna putih disimbolkan sebagai cerminan sifat fleksibel, serta kepolosan, tidak pandang bulu, tangguh dan gigih. Semua ini mencerminkan sifat yang yang dipegng bila ingin merhasil mencapai tujuan.

d. Kemudi

Kemudi perahu terdiri dari *guling* sebagai pengrah perahu dan *sanggilang* sebagai tempat mengikat *guling*. *Guling* di simbolkan sebagai pengambil keputusan sedangkan *sanggilang* terdiri dari dua bagian, bagin bawah dan atas, *sanggilang muane* (atas) dan *baine* (bawah). Kemudi perahu dimaknai sebagai ketepatan keputusan yang diambil oleh manusia (*sanggilang* laki-laki dan perempuan) dalam mencapai tujuan, serta kepercayaan dan tnggung jawab.

Perahu *sandeq* adalah cerminan karakter pelaut mandar yang tangguh. Keseluruhan bagian-bagian perahu *sandeq* adalah warna putih bersih serta bercahaya di terik matahari. Dimaknai sebagai kesucian, Warna putih juga mempunyai maksud bahwa orang Mandar sangat terbuka untuk menghadapi

perubahan seperti disebutkan dalam sebuah ungkapan "*ibannang pute meloq dicinggaq meloq dilango lango*"

No	Struktur	Bagian-bagian	makna
1	lambung	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Paccong olo</i> • <i>Paccong buiq</i> 	Sebagai bentuk tekak yang kuat dalam mencapai suatu tujuan yang baik, dibekali dengan kekuatan dan ketangguhan serta prinsip yang kuat.
2	cadik	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Baratangg</i> • <i>Tadiq</i> • <i>palatto</i> 	sebagai lambang penyeimbang dan pertahanan serta memiliki jangkauan visi yang jauh menyongsong masa depan
3	layar	<ul style="list-style-type: none"> • <i>pallayarang</i> • <i>peloang</i> • <i>sobal</i> 	dimaknai sebagai semangat yang tidak mudah menyerah, kuat, lentur dan dorongan untuk maju kedepan, sifat tanggung jawab serta tidak mudah menyerah.

4	kemudi	<ul style="list-style-type: none"> • <i>guling</i> • <i>sanggilang</i> <i>muane</i> • <i>sanggilang</i> <i>baine</i> 	Dimaknai sebagai sepasang manusia yang memiliki kesamaan dan menentukan tujuan bersama demi mencapai keberhasilan
---	---------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**Tabel 1.2. makna struktur perahu *sandeq* (content)
(Nasrullah 2018)**

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Proses pembuatan Perahu *Sandeq* bisa memakan waktu sekitar 2 bulan. Waktu yang relatif lama untuk membuat sebuah perahu yang berukuran ramping ini. Badan perahu dipilih dari bahan baku yang berkualitas, yaitu jenis kayu dari Pohon *Kanduruang mamea* yang sudah berumur. Badan perahu ini juga tanpa sambungan, satu pohon untuk satu perahu. Kemudian ditambahkan tiang layar, kemudi, dan cadik di tiap sisi yang terbuat dari bambu.

Kecermatan dalam proses pembuatan Perahu *Sandeq* ini menghasilkan karya seni yang cukup tangguh. Perahu cantik nan anggun ini mampu mengejar ikan buruannya dalam kondisi alam apapun. Bahkan badai angin dan gelombang sekalipun. Selain itu, ketangguhan perahu cantik ini sudah tak asing pula dikalangan pelaut diseluruh dunia. Tercatat Perahu Khas Mandar ini telah mengarungi samudra-samudra sampai ke beberapa negara. Seperti Malaysia, Singapura, Filipina, Jepang, Australia, bahkan sampai Madagaskar, dan Amerika.

Dari segi bentuk sangat memungkinkan *sandeq* untuk melaju cepat, ramping dan runcing (*masandeq*) yang membuat ia mampu untuk laju, ketangguhan bodi *sndeq* juga didukung dari bahan baku kayu yang kuat serta sebagian besar dari bodi perahu terbuat dari sebatang pohon yang utuh.

Warnanya yang putih dimaksudkan agar mudah dilihat oleh nelayan lain, serta saat mencari ikan warna putih adalah bentuk kamuplase yang sempurna

karena bila dilihat dari bawah akan tersamarkan oleh cahaya dan warna putih dari perahu *sandeq*.

Perahu *sandeq* pun kini multi fungsi, pada umumnya digunakan sebagai alat untuk menangkap ikan, namun perahu *sandeq* juga saat ini digunakan untuk alat transportasi laut karena kecepatannya, serta setiap tahun *sandeq* difungsikan sebagai alat perlombaan yang disebut “*sandeq race*”.

Selain dari kelebihan perahu sandek diatas, perahu *sandeq* juga merupakan cermin dari orang nelayan mandar. Perahu *Sandeq* merupakan cerminan dari karakter orang Mandar itu sendiri. *Pallayarang* (tiang layar utama) sebagai penentu utama kelajuan perahu merupakan simbol terpacunya cita-cita kesejahteraan masyarakat. Orang-orang Mandar harus senantiasa berjuang untuk menjamin terciptanya kesejahteraan. Perjuangan harus senantiasa memperhatikan keseimbangan agar tidak merugi, hal ini dapat dilihat pada *tambora* (tali penahan *pallayarang*) yang senantiasa menjaga *pallayarang* agar tetap kokoh tegak menjulang. Kekokohan dan keseimbangan harus juga diimbangi oleh sikap fleksibel agar senantiasa mempunyai spirit untuk terus menjadi semakin baik, hal ini dapat dilihat pada *sobal* (layar) berwarna putih berbentuk segitiga yang merupakan simbol fleksibilitas yang tinggi, kegigihan, ketulusan dan kepolosan orang mandar. *Guling* (kemudi) sebagai simbol ketepatan mengambil keputusan. *Palatto* (cadik), *baratang* dan *tadiq* sebagai lambang penyeimbang dan pertahanan serta memiliki jangkauan visi yang jauh menyongsong masa depan. Semua simbol perjuangan dan keseimbangan tersebut berlandaskan kepada sifat kesucian serta tekad yang tulus,

sebagaimana yang tercermin pada warna *Perahu Sandeq*, yaitu warna putih. Warna putih juga mempunyai maksud bahwa orang Mandar sangat terbuka untuk menghadapi perubahan seperti disebutkan dalam sebuah ungkapan *ibannang pute meloq dicinggaq meloq dilango lango*.

B. Saran

Bila dilihat dari kondisi zaman sekarang ini memang harus mengikuti perkembangan zaman agar memudahkan segala bentuk aktivitas kehidupan manusia. Begitupun pada perahu *sandeq* khas suku Mandar yang hampir semua sudah mengikuti perkembangan zaman saat ini, *sandeq* sekarang sudah tidak lagi menggunakan layar dan diganti dengan mesin pendorong. Kebanyakan para generasi muda sekarang hanya melihat *sandeq* sebagai alat untuk menangkap ikan, mereka kurang menyadari akan makna dibalik bentuk, struktur serta fungsi perahu sandek.

Nilai-nilai diatas secara jelas menunjukkan bahwa *Perahu Sandeq* merupakan cerminan dari kearifan lokal dan pembentuk identitas masyarakat Mandar. Oleh karenanya, upaya pelestarian *Perahu Sandeq* harus segera dilakukan agar jati diri orang Mandar dapat terus lestari. Namun juga harus disadari bahwa pelestarian tidak saja sekedar menjaga *Perahu Sandeq* secara fisik, tetapi juga merevitalisasi nilai-nilai yang terkandung di dalamnya, sehingga kita, khususnya orang Mandar, dapat terus berkata "nenek moyangku seorang pelaut".

Selain itu dalam kesempatan ini penulis menyarankan perlu adanya pengajaran lokal khususnya pada generasi muda Mandar agar mereka juga tahu

akan hasil karya nenek moyang yang bukan hanya keindahan dari segi bentuk, namun makna yang terkandung dalam bentuk, struktur, warna, dan fungsi karya tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Alimuddin,. (2003). *Sandeq Perahu Tercepat Nusantara*. Jogjakarta: Ombak
- Ashari, Meisar. (2016). *Kritik Seni (Sarana Apresiasi dalam Wahana Kontempolasi Seni)*. Makassar: Mediaqita Fondation.
- Casson, Lionel. (1959). *Down To The Sea. The Ancient Marines: Seafarers and Seafighters of the Mediterranean in Ancient Times*. USA: Minerva Press.
- Devito, Joseph. (1997). *Komunikasi Antarmanusia*. Professional Books: Jakarta
- Dharsono Soni Kartika. (2004). *Pengantar Estetika*. Penerbit Rekayasa Sains Bandung.
- Djelantik,A.A.M. (1990) *Pengantar Dasar Ilmu Estetika*. STSI Denpasar.
- Faisal Muh. (2015). *Antropologi Seni*. Makassar: Universitas Muhammadiyah Makassar.
- Gie, The Liang. (1976). *Garis Besar Estetikan (Filsafat Keindahan)*, Cetakan II, karya,Yogyakarta
- Halim, S. (2007). *Perahu Sandeq dan Suku Mandar*. Screening: Program POTRET SCTV 01 September 2007.
- Johannesen, Richard L. (1996). *Etika Komunikasi*, Rosda Karya: Bandung
- Kadir MA. (2004). *Pengantar Aesthetica*. STSRI. ASRI Jogjakarta.
- Liebner, Horst H. (2005). “*Perahu-Perahu Tradisional Nusantara Suatu Tinjauan Sejarah Perkapalan Dan Pelayaran*”. *Dalam Eksploitasi Sumberdaya Budaya Maritim Oleh Edi Sedyawati (ed)*. Hal 53-123. Jakarta: Departemen kelautan Dan Perikanan RI
- Mulyana, Deddy. (2013). *Ilmu Komunikasi; Suatu Pengantar*. Bandung: Remaja Rosdakarya
- Sachari, Agus. (1989). *Estetika Terapan: Spirit-spirit yang menikam desain*. Bandung: Nova
- Sahman, (1992).*Estetika*. Bandung: MSPI
- Sempulur, Swasti. (1997). *Fungsi Kesenian Masyarakat*.Bandung: Kontinuitas
- Setyahadi, A. (2007). *Budaya Maritim: Sandeq dan Kearifan Lokal Suku Mandar*
- Setyosari , Punaji, (2010). *Metode penelitian dan pengembangan*. Jakarta

- Sobur, Alex. (2013). *Semiotika Komunikasi*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Soedarso. (1971). Herbert Read. *Pengantar Seni I: Sekolah Tinggi Seni Rupa Indonesia*. ASRI Jogjakarta.
- Soni Kartika, Darsono, (2004). *Seni Rupa Modern, Cetakan I*, Bandung; Penerbit Rekayasa Sains.
- Sumardjo, Jakob. (2000). *Filsafat Seni*. Bandung: Institut Teknologi Bandung.
- Tadjuddin, M.S. (2004). *Menelisik Sejarah Mandar. Jejak Alegori Budaya*.
- Tjetjep Rohendi Rohidi. (2011), *metodologi Penelitian Seni*. Semarang. Citra Prima Nusantara CV.
- Utomo, Bambang Budi (ed), (2007). *Pandanglah Laut Sebagai Pemersatu Nusantara*, Jakarta: Departemen Kebudayaan Dan Pariwisata RI.

Lampiran 1

Lampiran 1 : Format observasi

No	Observasi	Deskripsi data
1.	Alat dan bahan apa yang digunakan dalam proses observasi lokasi penelitian	Alat yang digunakan dalam proses observasi adalah kendaraan pribadi, dan catatan lapangan berupa kertas, pulpen, dan Hp,
2.	Bertemu dan berkenalan dengan narasumber yang akan memberikan data seputar <i>perahu sandeq</i>	Narasumber yang di temui adalah tukang pembuat <i>sandeq puaq Hapsa dan puaq lia</i>

Lampiran 2

Format wawancara

Wawancara yang dilakukan dalam rangka mengumpulkan data dalam penelitian yang berjudul “estetik perahu sandeq di desa taji mane kec. Tapalang kab. mamuju”.

Adapun proses pertanyaan dalam format wawancara yang akan diajukan oleh peneliti adalah sebagai berikut:

1. Apa saja bagian-bagian struktur perahu sandeq?
2. Apa kegunaan dan kelebihan dari bagian-bagian perahu sandeq?
3. Apa saja kegunaan dari perahu sandeq?
4. Apa makna dari struktur perahu sandeq?

Lampiran 3. Dokumentasi







RIWAYAT HIDUP



NASRULLAH atau lebih dikenal dengan panggilan Accul, lahir 09 November 1995 di desa Rantedoda Kecamatan Tapalang Kabupaten Mamuju. Menjajaki pendidikan Sekolah Dasar saat berumur 7 tahun di SDN Kasambang pada tahun 2001 kemudian masuk Sekolah Menengah Pertama di SMPN 1 Tapalang, pada tahun 2007 kemudian masuk Sekolah Menengah Atas di SMA N 1 Tapalang pada tahun 2010 dan lulus pada tahun 2013.

Pada tahun 2013 , penulis diterima sebagai mahasiswa jurusan pendidikan Seni Rupa (S1) Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan di Universitas Muhammadiyah Makassar. Dengan penuh perjuangan dan berkat petunjuk Allah SWT dan juga Do'a keluarga penulis dapat menyelesaikan studi dengan judul skripsi “Kajian Estetika Perahu Sandeq Di Desa Tajimane Kec Tapalang Kab Mamuju”