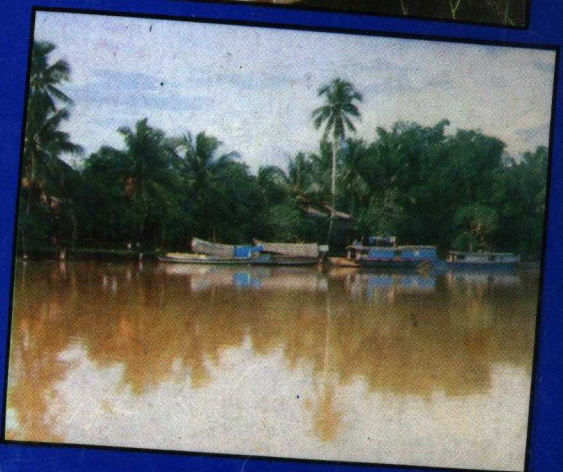
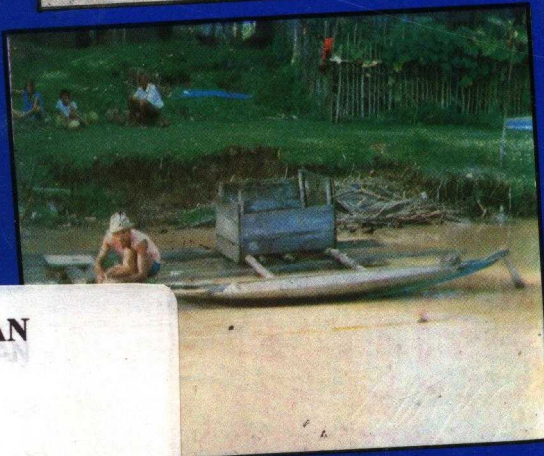
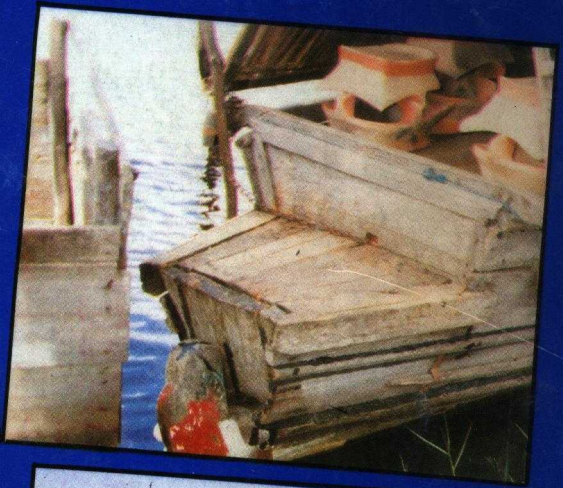
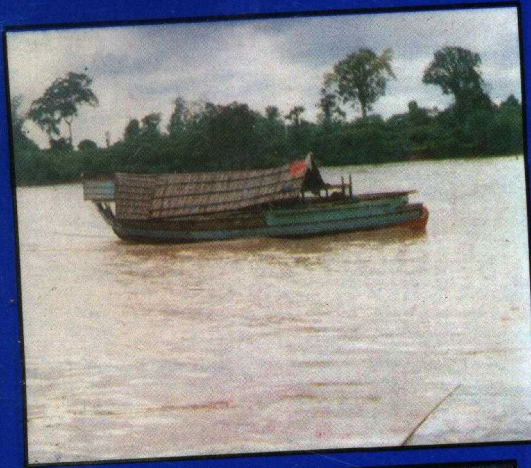




ALAT ANGKUTAN AIR TRADISIONAL DI SUMATERA SELATAN



AAN

nggalan

a uman

DEPARTEMEN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
DIREKTORAT JENDERAL KEBUDAYAAN
BAGIAN PROYEK PEMBINAAN PERMUSEUMAN
SUMATERA SELATAN

1991/1992



ALAT ANGKUTAN AIR TRADISIONAL DI SUMATERA SELATAN

TIM PENULIS

Ketua : Drs. M. ALI MANSYUR
Sekretaris : Dra. YENNY HERYANI
Anggota : ARMEN ABARY
SUNARNO, Bsc
ELSYE A

**DEPARTEMEN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
DIREKTORAT JENDERAL KEBUDAYAAN**

**BAGIAN PROYEK PEMBINAAN PERMUSEUMAN
SUMATERA SELATAN
1991/1992**

76-4-28	101
7688	NO. 101
Direktorat Perlindungan dan Pembinaan Perdagangan Luar Negeri DEPT. PERDAGANGAN REP. INDONESIA	

KATA PENGANTAR

Ditulisnya naskah ini sebagai bahan informasi bagi peminat yang ingin mengenal lebih lanjut tentang alat angkutan air tradisional yang menjadi koleksi Museum Sumatera Selatan "Balaputra Dewa" dan lainnya yang ada di daerah Sumatera Selatan.

Dalam penulisan naskah ini lingkupnya hanya sekitar pada asal mula, cara pembuatan dan fungsi / kegunaan dari masing-masing koleksi. Kami menyadari bahwa informasi dari beberapa aspek mungkin dirasakan masih belum memadai. Sehubungan dengan itu kritik dan saran amat diharapkan demi kesempurnaan / kelengkapannya kemudian.

Pada kesempatan ini, penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada Kepala Museum Negeri Propinsi Sumatera Selatan "Balaputra Dewa" Palembang beserta seluruh Staf atas bantuannya sehingga naskah ini dapat diselesaikan. Begitu pula kepada semua pihak yang telah memberikan bantuannya. Semoga Tuhan Yang Maha Esa selalu melimpahkan Rahmat-Nya.

Akhirnya semoga naskah ini bermanfaat adanya.

Palembang, Desember 1991

penulis,

SAMBUTAN

Bagian Proyek Pembinaan Permuseuman Propinsi Sumatera Selatan Tahun 1991/1992 telah melaksanakan kegiatan dalam usaha penyebar luasan informasi budaya seperti Penulisan dan Penerbitan Naskah Koleksi Museum.

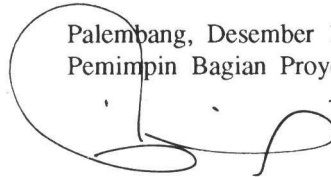
Penerbitan Naskah yang berjudul "Alat Angkutan Air Tradisional Sumatera Selatan", akan merupakan panduan yang mungkin bermanfaat dalam usaha mengenal kehidupan sehari-hari masyarakat perairan di Sumatera Selatan.

Dengan Rasa Syukur, atas nama Pemimpin Bagian Proyek mengucapkan Terima kasih kepada tim penyusun dan penerbit naskah, serta teman-teman sejawat yang telah memberikan bantuan.

Merupakan kebahagiaan bila ada kritik, saran dan tegur sapa guna kesempurnaan.

Semoga Naskah ini bermanfaat adanya.

Palembang, Desember 1991
Pemimpin Bagian Proyek



HUSNI ABDULLAH
NIP. 130472883

KATA SAMBUTAN

Wilayah Sumatera Selatan sebagai daerah perairan khususnya sungai, sudah dikenal sejak lama. Sebutan sebagai daerah "Batang Hari Sembilan" setidaknya telah diperkenalkan oleh P. De Roo De Faille dalam bukunya yang berjudul "Dari Zaman Kasultanan Palembang" tahun 1928. Dalam kaitannya dengan sebutan tersebut maka kehadiran berbagai jenis alat angkutan air, adalah hal yang amat mungkin, sebagai tanggapan manusia atas lingkungannya.

Pada era pembangunan sekarang, seiring dengan modernisasi dalam transportasi, khususnya alat angkutan air tradisional sudah semakin terdesak. Sehubungan dengan itu maka pelestarian beberapa jenis alat angkutan air tradisional sebagai koleksi museum merupakan keharusan.

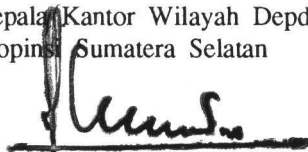
Agar koleksi tetap informatif antara lain guna menunjang pengembangan ilmu pengetahuan maka pendiskripsiannya mutlak diperlukan. Sehubungan dengan itu maka upaya penulisan naskah berikut penerbitannya sebagai salah satu kegiatan dari Bagian Proyek Pengembangan Permuseuman Sumatera Selatan tahun 1991/1992 kami sambut dengan gembira.

Bahwa pada bagian tertentu penulisan ini masih dirasakan terdapat keterbatasan dan kekurangannya, seperti penjelasan yang belum luas dan dalam adalah persoalan yang kami anggap umum. Untuk itu tentunya bagi para penulis/peneliti kemudian yang berminat terhadap aspek ini kami harapkan terus dapat dikembangkan dan disempurnakan sebagaimana layaknya ilmu-ilmu sosial pada umumnya.

Demikian tanggapan kami teriring ucapan terima kasih kepada para penulis yang telah merintis pendokumentasian alat Angkutan Air Tradisional Sumatera Selatan.

Palembang, Desember 1991

Kepala Kantor Wilayah Depdikbud
Propinsi Sumatera Selatan


Drs. S. WELLI SOETANTO
NIP 130161983

DAFTAR ISI

Perpustakaan
Direktorat Perlindungan dan
Pembinaan Peninggalan
Sejarah dan Purbakala

Halaman

KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI	v
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Masalah	2
C. Tujuan Penulisan	3
D. Metoda Penulisan	3
E. Sistematika Laporan	3
BAB II ALAT ANGKUTAN AIR TRADISIONAL DI SUMATERA SELATAN	5
A. Perahu Perahu Koleksi Museum	5
1. PERAHU MODEL	5
a. Asal mula	5
b. Cara Pembuatan	6
c. Fungsi dan kegunaan	9
2. PERAHU PENYEBERANGAN	9
a. Asal mula	9
b. Cara Pembuatan	10
c. Fungsi dan kegunaan	12
3. PERAHU BIDAR	13
a. Asal mula	14
b. Cara Pembuatan	14
c. Fungsi dan kegunaan	14
4. PERAHU JALUR	15
a. Asal mula	15
b. Cara Pembuatan	16
c. Fungsi dan kegunaan	16

B. Perahu Perahu Lainnya

1. PERAHU KAJANG	17
a. Asal mula	17
b. Cara Pembuatan	18
c. Fungsi dan kegunaan	20
2. PERAHU KEMUDI SEPIT	21
a. Asal mula	21
b. Cara Pembuatan	21
c. Fungsi dan kegunaan	23
BAB III KESIMPULAN	24
DAFTAR KEPUSTAKAAN	25
DAFTAR INFORMAN	26
FOTO	

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Seperti dimaklumi museum selain sebagai tempat pelestarian benda-benda budaya, rekreasi juga pusat ilmu pengetahuan, dalam kedudukannya sebagai pusat ilmu pengetahuan maka koleksi-koleksi museum harus informatif. Untuk itu maka setiap koleksi yang ada, merupakan keharusan agar diteliti, dideskripsikan yang pada gilirannya menjadi salah satu acuan bagi peminat yang ingin mengetahui lebih jauh tentang suatu koleksi, dalam upaya pembangunan ilmu pengetahuan.

Museum negeri Propinsi Sumatera Selatan "Balaputra Dewa" Palembang hingga kini memiliki beberapa koleksi diantaranya adalah alat angkutan air tradisional. Sebagai daerah maritim maka jenis alat angkutan ini amat beragam sesuai dengan fungsi dan kegunaannya pada setiap suku bangsa yang ada.

Disamping itu Sumatera Selatan memiliki wilayah yang terdiri dari dataran rendah dan berawa-rawa yang cukup luas. Kemudian adanya sungai-sungai yang menerobos mengalir melalui hampir pada setiap wilayah sejak dari dataran tinggi di pedalaman hingga kedataran rendah. Dari sungai-sungai yang ada yang dapat dilayari sebanyak 36 dengan panjang seluruhnya 4268 km dan dari jumlah 3532 km (Pemda TK I SS, Sumsel Dalam Angka 1986) dapat dilayari oleh kapal motor yang bertonasi hingga ± 100 ton. Sisanya masih dapat ditempuh dengan perahu-perahu hingga di hulu-hulu sungai, khususnya pada pedalaman ± 40 cm dan arusnya tidak terlalu deras. Sungai Musi merupakan sungai yang terbesar diantara ke 36 sungai yang ada dengan panjang ± 700 km dan dapat dilayari hingga 450 km. Kedua terbesar adalah sungai Komering dengan panjang 360 km dan dapat dilayari 280 km. Keadaan sungai-sungai demikian belum termasuk sungai-sungai kecil memungkinkan daerah Sumsel yang luasnya 109.254 km² dapat dijelajah melalui jalan air apalagi sungai-sungai ini menyebar diseluruh wilayah, menerobos dataran rendah yang luasnya hampir 75 % dari luas wilayah seluruhnya. Disamping itu adanya rawa-rawa dan danau-danau lebih memberi peluang bagi angkutan air. Kondisi alam yang demikian menjadikan tantangan bagi penghuni daerah itu untuk berbuat dalam melakukan mobilitas. Bukan saja untuk manusianya selanjutnya dalam memindahkan atau mengangkut sesuatu yang diperlukan. Untuk itu diciptakanlah sejenis alat angkut mulai dari yang paling sederhana hingga yang cukup bervariasi. Alat yang cukup sederhana dapat berupa balok-balok kayu yang mengapung di air, bambu, batang pisang dan lainnya. Di atas benda-benda inilah diletakkan segala sesuatu

yang akan dibawa atau dipindahkan, selanjutnya dapat pula dinaiki oleh manusia dan untuk menggerakkannya mulai dari menggunakan satang (sebatang kayu yang digunakan sebagai tongkat untuk mendorong), kait sebatang kayu yang diberi berkait yang dikaitkan, umpamanya pada dahan kayu lalu ditarik, sehingga dapat maju dan kemudian berbagai jenis pengayuh atau dayung.

Penggunaan alat angkutan air tradisional ini sejak abad ke 7 sudah dikenal dan berlaku di Sumatera Selatan. Hal ini dapat dilihat dari apa yang terdapat pada prasasti Kedukan Bukit dimana Dapunta Hyang menggunakan "Sambau" ketika tiba di "Palembang". Disamping beberapa prajuritnya melalui jalan darat.

Sejak abad ke 7 hingga sepanjang masa kerajaan Sriwijaya yang dikenal sebagai kerajaan maritim peranan angkutan air menjadi amat dominan. Pada abad-abad sesudah masa Sriwijaya, daerah Sumatera Selatan walaupun dalam pengertian yang kurang bermakna besar, dikenal pula sebagai daerah Batang Hari Sembilan. Sebutan demikian berkonotasi daerah perairan dimana angkutan air menjadi lebih utama.

Perkembangan selanjutnya dimana sungai-sungai merupakan urat nadi perhubungan yang berdampak perekonomian mengakibatkan pula adanya variasi alat angkutan air. Alat angkutan bukan hanya sekedar untuk memindahkan barang dari suatu tempat ke tempat yang lain. lebih jauh lagi ada jenis alat angkutan air berfungsi pula sebagai tempat tinggal. Kalau rakit yang semula sebagai alat angkut lalu menjadi tempat tinggal di atas air yang ditambatkan pada suatu tempat secara menetap maka ada jenis perahu yang mulanya digunakan untuk mengangkut barang atau barang dagangan kemudian menjadi warung atau kedai sekaligus tempat tinggal dan berpindah-pindah. Perahu jenis ini biasanya dihuni oleh satu keluarga batih. Ia berlayar dari muara kehulu sungai atau sebaliknya dan juga berpindah-pindah dari satu sungai ke sungai lainnya. Berlabuh beberapa hari pada tempat-tempat pemukiman yang ada ditepi sungai untuk menjual barang-barang dagangannya, disamping itu ia membeli barang keperluan hidup sehari-hari.

B. Masalah

Seperti dimaklumi koleksi-koleksi museum selain dari harus terpelihara dengan baik demi kelestariannya, juga harus informatif dalam arti harus dapat digunakan sebagai bahan study bagi pengembangan ilmu pengetahuan. Hingga sekarang koleksi museum Negeri Propinsi Sumatera Selatan Balaputra Dewa Palembang sudah memiliki $\pm$ 2940 buah koleksi seperti prasejarah, historika, etnografika, numismatika, keramik, heraldika dan lain-lain. Dari jumlah tersebut baru sebagian kecil saja koleksi yang telah diteliti baik dalam bentuk naskah ataupun penerbitan yang telah disebarluaskan.

Bertolak dari fakta di atas maka masalahnya menjadi bagaimana agar koleksi-koleksi yang ada selain dari tetap lestari lebih jauh lagi informatif dan dapat bermanfaat pula dalam pengembangan ilmu pengetahuan.

C. Tujuan Penulisan

Di atas telah dikemukakan bahwa sebagai koleksi museum benda-benda budaya tersebut bukan hanya harus lestari dan indah dipandang, namun lebih jauh lagi ia harus dapat pula menjadi data, sumber dalam pengembangan ilmu pengetahuan.

Untuk itu maka perlu dilakukan penelitian diantaranya berupa naskah yang dapat diterbitkan dan disebarluaskan. Kehadiran koleksi angkutan Tradisional di air berupa beberapa buah perahu, memang telah dapat memberikan pengetahuan tentang transportasi air di Sumatera Selatan. Namun oleh karena masih banyaknya jenis-jenis angkutan tersebut yang belum dijadikan koleksi museum suatu upaya memperkenalkan bukanlah hal yang berlebihan. Dari koleksi yang seperti, perahu-perahu model, penyeberangan, layar, bidar dan tambangan pada dasarnya hanya yang umum dikenal di perairan kota Palembang saja. Jenis lain yang ada di pedalaman berikut fungsi dan kegunaannya akan diperkenalkan pula.

D. Metoda Penulisan

Pengumpulan data sekunder melalui kepustakaan yang ada berikut label, katalog koleksi yang ada di museum Negeri Prop. Sumsel "Balaputra Dewa" Palembang selanjutnya dilakukan penelitian lapangan pada tempat-tempat menurut informasi yang ada merupakan daerah yang sejak dahulu dikenal sebagai pembuat angkutan air khususnya perahu-perahu sungai. Daerah Ogan Komering Ilir (OKI) merupakan salah satu daerah pembuat perahu-perahu terutama desa Meranjat, Pemulutan, Kayuagung dan Pedamaran. Di daerah Musi Banyuasin (Muba) terutama desa Teluk Kijing dan Peledas.

E. Sistematika Laporan

Laporan ini terdiri dari tiga Bab. Bab I Pendahuluan meliputi Latar Belakang, Masalah, Tujuan Penelitian, Metoda Penelitian dan Sistematika Laporan. Bab II meliputi perahu-perahu yang merupakan koleksi museum Negeri Propinsi Sumatera Selatan "Balaputra Dewa" Palembang. Seperti perahu model yaitu perahu yang digunakan untuk berjualan makanan. Salah satu jenis makanan yang dijual ialah model (sejenis empuk-empuk yang berisi tahu dan diberi kuah) yang mendominasi jenis makanan lainnya. Oleh karena itu maka perahu jenis ini mendapat sebutan perahu model dikalangan penduduk Palembang.

Selanjutnya berbagai jenis angkutan air tradisional lain yang banyak terdapat di sungai-sungai di Sumatera Selatan salah satu diantaranya adalah perahu "Kayuagung" yang digunakan keluarga batih berjualan menyusur sungai-sungai hingga jauh ke hulu. Dengan perahu itu mereka bepergian dan tinggal disana dalam waktu yang cukup lama, layaknya seperti tinggal di rumah di darat. Adakalanya anak-anaknyapun dilahirkan dan dibesarkan di perahu itu pula.

Bab III berisi kesimpulan yang pada pokoknya angkutan tradisional di air merupakan salah satu jenis angkutan yang dominan di Sumatera Selatan mengingat daerah ini sebagai daerah yang bersungai-sungai dan rawa-rawa.

Pada Lampiran berisikan daftar kepustakaan, berikut para informan dan foto-foto penunjang lainnya.

BAB II

ALAT ANGKUTAN AIR TRADISIONAL DI SUMATERA SELATAN

A. PERAHU-PERAHU KOLEKSI MUSEUM

1. PERAHU MODEL

No. Inventaris : 338

a. Asal mula

Di atas telah dikemukakan bahwa wilayah Sumatera Selatan terkenal pula dengan sebutan daerah Batang Hari Sembilan (banyak sungai diantaranya 9 yang besar). Demikian pula halnya dengan Palembang, dengan sungai-sungai kecil yang menerobos dan menyebar hampir seluruh wilayahnya.

Kehadiran tempat-tempat tinggal baik rumah panggung yang umumnya berderet mengikuti alur sungai maupun rakit-rakit menjadikan alat transportasi air menjadi utama. Diantaranya perahu-perahu ukuran kecil digunakan untuk bepergian dari satu tempat ke tempat yang lain, guna berbagai keperluan. Salah satu diantaranya ialah untuk menjajakan barang dagangan keperluan sehari-hari. Konon yang dianggap awal dan dalam jumlah besar ialah pada saat musim buah-buahan seperti duku dan durian. Saat seperti ini menjadikan anak-anak sungai Musi yang ada di wilayah Palembang ramai oleh perahu-perahu kecil, dari para penjajah atau pedagang musiman ini.

Setelah musim buah-buahan berakhir beberapa penjaja melanjutkan kegiatannya dengan menjual keperluan sehari-hari terutama sayur mayur, makanan dan minuman kecil. Sasaran utama adalah tempat-tempat yang ramai seperti disekitar pasar, pangkalan, pemandian umum atau penyeberangan. Tetapi ada pula yang masuk ketempat-tempat pemukiman yang agak terpencil.

Beberapa tempat penyeberangan yang ramai di kota Palembang ialah sekitar 16 Ilir untuk penyeberangan ke 7 Ulu, Sekanak ke 4 Ulu, Tangga Buntung di 35 Ilir untuk ke Kertapati dan Boom Baru 3 Ilir untuk ke 1 Ulu.

Khusus daerah penyeberangan sekitar 16 Ilir ke 7 Ulu hingga saat diresmikan jembatan Ampera tahun 1968 merupakan lalu lintas perahu yang

paling ramai. Berbagai jenis kendaraan darat seperti mobil dan motor diseberangkan dengan menggunakan motor penyeberangan milik pemerintah kota Palembang. Selanjutnya banyak pula barang dan orang menggunakan perahu-perahu yang disebut "perahu tambangan". Setiap perahu tambangan ini dikayuhkan oleh dua atau tiga orang. Berhari-hari mereka mondar-mandir dari Seberang Ulu ke Seberang Ilir bahkan sampai larut malam melayani penumpang. Saat beristirahat umumnya dihabiskan diatas perahu pula. Waktu itulah mereka pergunkan untuk makan minum.

Kini perahu-perahu penjaja makanan mulai berperan. Para penjaja ini berupaya memenuhi kebutuhan para pengayuh tambangan. Berjenis makanan dan minuman mereka sediakan, ada minuman panas seperti kopi dan teh disamping itu dijual pula berjenis es. Makanan-makanan ringan disediakan pula seperti goreng pisang, kerupuk, empek-empek dan lain sebagainya. Salah satu diantara makanan itu adalah **model**. Jenis ini menjadi lebih terkenal dari yang lain. Dan pada akhirnya perahu penjaja makanan ini disebut sebagai **perahu model**. Perahu model akhirnya bukan saja beroperasi ditempat-tempat penyeberangan yang ramai, tetapi menyebar ke sungai-sungai dimana banyak pemukiman di wilayah kota.

b. Cara Pembuatannya

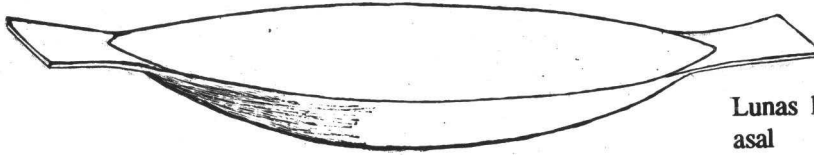
Sebelum pembuatan sebuah "perahu model" seorang pembuat/tukang sudah dapat memahami berapa besarnya. Panjangnya biasanya ± 440 Cm, tetapi diukur dengan depa jadi sepanjang dua depa.

Ukuran depa dipergunakan pula untuk perahu-perahu Pinisi dan perahu lainnya dari Sulawesi (Ridwan Baharima, 1977, hal. 28).

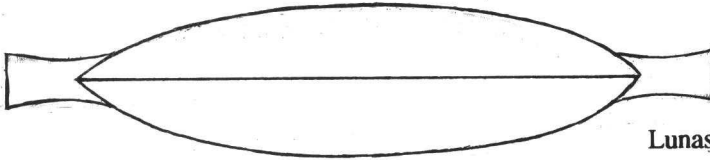
Dilihat dari **lunas** (dasar awal perahu) ada dua jenis perahu model. Jenis pertama adalah lunasnya terbuat dari sepasang kayu yang utuh. Kemudian pada kiri kanannya diberi tambahan papan masing-masing sekeping sehingga tinggi perahu diukur dari lunas hingga pinggir dinding yang tingginya ± 30 Cm hingga 35 Cm.

Jenis kedua adalah yang seluruhnya dibuat dari papan. Untuk itu diperlukan 6 keping papan dengan panjang masing-masing ± 400 Cm. Dua keping papan dijadikan lunas dan 4 keping lainnya merupakan bagian dinding.

Sket I



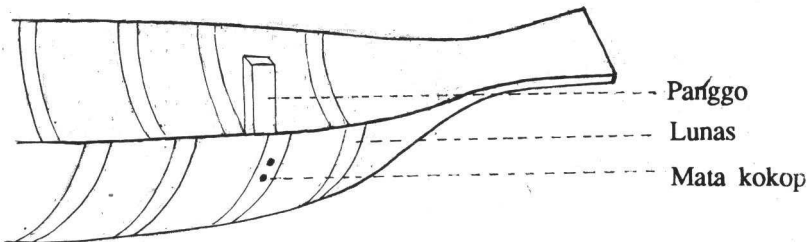
Lunas kayu
asal



Lunas
2 keping papan

Dari kedua jenis lunas ini selanjutnya ditambah dengan 4 keping papan untuk mendapatkan ketinggian dinding tadi. Papan pertama yang menyambung dari lunas lebih tebal dari papan kedua yang merupakan bagian teratas.

Untuk melekatkan lunas depan dengan 4 buah papan berikutnya (dua dikiri dan dua dikanan) dibuatkan rangko atau rangka sebanyak 4 buah (gb. 2)



Pariggo

Lunas

Mata kokop

rangka ini terbuat dari kayu dengan lebar ± 7 Cm dan tebal ± 5 Cm. Papan yang sudah dibentuk kemudian disusun dan diikatkan ke rangko/rangka,

dengan menggunakan **pasak** dari kayu atau bambu dan paku. Sekiranya menggunakan **pasak** kayu atau bambu maka baik rangko maupun papan dinding terlebih dahulu dibor seperlunya. Seiring dengan mengerjakan dinding tadi dipasang pula **panggo** (alang tengah) sebanyak 4 buah. Ini dimaksudkan agar lebar atau rentangan perahu tetap terjaga.

Terhadap perahu yang lunasnya dari sebatang kayu dibuatkan beberapa **mata kokop** lobang-lobang dengan diameter ± 1 Cm agar lunas mengembang. Mata kokop ini kemudian ditutup dengan pasak yang juga terbuat dari kayu atau bambu. Perahu model yang sepenuhnya dibuat dari papan tidak bermata kokop.

Pertemuan antara satu papan dengan papan lainnya harus serapat mungkin sehingga tidak bocor. Untuk itu maka dibuatlah adukan dempul dan kapuk. Adukan ini kemudian ditutupkan pada celah-celah yang ada. Selain dempul dan kapuk ada juga yang menggunakan sabut kelapa ataupun kain.

Pekerjaan selanjutnya adalah membuat tempat duduk (geladak). Geladak ini dibuat dari papan atau bilah (belahan bambu) dibagi atas lima bagian. Setiap bagian khusus bagian tengah diperlukan untuk memudahkan menimba air yang ada dalam perahu.

Selanjutnya yang dibuatkan kemudi juga dari kayu, Lebar kemudi bagian terbawah ± 8 Cm dan panjang 101 Cm dengan kemiringan $\pm 45^\circ$ yang dipasang diburitan. Kemudian dipasang bilah ataupun kawat sepanjang ± 3 m kemuka agar pendayung dengan mudah mengatur kemana perahu model itu diarahkan.

Pekerjaan berikutnya membuat ruang dibagian tengah perahu model untuk meletakkan perlengkapan dan muatan sebagai jualan. Ruang itu sepanjang ± 120 Cm dan diberi ber dinding setinggi ± 93 Cm. Untuk dinding pertama ± 23 Cm dan pinggir perahu bagian pertama atas diberi papan. Sisanya 70 Cm diberi dinding dengan celah-celah ± 10 Cm. Pada dinding bagian dalam dibuatkan rak-rak guna meletakkan beberapa buah cangkir atau gelas, piring-piring, sendok atau sudu (sejenis sendok umumnya dibuat dari seng) dan bahan-bahan keperluan berjualan lainnya.

Kemudian disediakan pula untuk tempat meletakkan keran (sejenis tungku dari tanah) guna pemanasan panci yang berisi model. Akhir-akhir ini kebanyakan keran digantikan dengan kompor minyak tanah.

Selanjutnya adalah pembuatan atap perahu model. Panjang seluruh atap ± 309 Cm, terdiri atas 21 bagian. Bagian pertama ± 242 Cm merupakan atap

tetap yang dipasang dibagian belakang. Kemudian bagian kedua $\pm$ 167 Cm merupakan atap yang dapat digerakkan kemuka dan kebelakang. Atap ini dipasang dibagian atas atap pertama. Bahan atap adalah daun nipah dan disebut sebagai **kojong** (cojong) akhir-akhir ini ada pula yang membuat atap dari seng.

Pada saat udara cerah dan ada para pembeli maka atap kedua dibuka. Udara diperahu model menjadi nyaman. Selanjutnya apabila perahu model tidak digunakan ataupun udara kurang baik atap inipun ditutupkan pula. Setelah bagian-bagian perahu siap dikerjakan barulah perahu diberi cat. Apabila telah selesai kini perahu model siap diluncurkan.

c. Fungsi dan Kegunaan

Seperti perahu pada umumnya kegunaan pertama adalah sebagai alat angkutan untuk memindahkan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain diperairan. Dalam hal perahu model maka ia digunakan untuk membawa barang dagangan ketempat dimana kemungkinan ada pembeli. Jenis yang diajakan adalah makanan dan minuman. Disamping makanan itu ada yang spesifik Palembang seperti empek-empek, tekwan dan model. Dalam hal ini yang dominan adalah model sehingga perahu inipun disebut **perahu model**.

Pada saat perahu tidak digunakan untuk berjualan maka perlengkapannya dibawa kerumah. Terutama yang berupa piring, gelas, cangkir, panci dan berbagai alat lainnya. Dalam keadaan yang demikian maka **perahu model** dapat digunakan pula untuk bepergian atau untuk memancing, namun ia akan tetap disebut sebagai **perahu model**. Pada saat itu umumnya bagian atap yang dapat dilepas ditinggalkan dipangkalan. Hal ini dimaksudkan agar gerakan dalam memancing lebih bebas. Disamping itu perahu akan lebih cepat melaju karena tidak banyak bagian yang menahan angin.

2. PERAHU PENYEBERANGAN

No. Inventaris : 347

a. Asal mula

Nama lain dari perahu penyeberangan bahkan lebih terkenal khususnya bagi penduduk kota Palembang adalah **perahu tambangan**. Perahu tambangan bermakna perahu yang khusus digunakan untuk mengangkut orang-orang yang akan menyeberang dari satu tepi ke tepi lainnya disungai atau dari satu tempat ketempat lainnya sepanjang sungai.

Seperti dimaklumi kota Palembang terdiri atas bagian hulu dan hilir yang dihubungkan oleh sungai Musi. Bagian hulu atau seberang Ulu ialah yang berada di selatan sungai Musi sedangkan bagian hilir atau seberang Ilir adalah yang berada di utara sungai Musi. Pada sebelah menyebelah sungai ini berjajar bangunan-bangunan memanjang sepanjang aliran sungai sejauh lebih kurang 3 Km. Pada beberapa tempat seperti daerah 3 Ilir (Boom Baru), 16 Ilir (Boom Marie), 32 Ilir (Pasar Sekanak) dan 36 Ilir (Tangga Buntung) merupakan tempat-tempat pemusatan untuk menyeberang yang ramai. Seperti di atas telah dikemukakan bahwa khusus untuk daerah 16 Ilir sebelum adanya jembatan Ampera merupakan pusat penyeberangan antara lain dengan menggunakan kapal penyeberang. Kapal ini selain mengangkut mobil-mobil dan berbagai jenis kendaraan lainnya juga orang. Namun demikian banyak pula yang tidak menggunakan jasa kapal penyeberang ini, mereka memilih menggunakan perahu-perahu atau perahu penyeberang (perahu tambangan). Pilihan ini antara lain dikarenakan agar lebih bebas menentukan waktu. Ikut kapal khusus berarti terikat dengan jadwal kapal yang umumnya lebih lama karena berbagai faktor seperti memuat kendaraan-kendaraan.

Peminat yang ingin menggunakan jasa perahu-perahu akhirnya cukup banyak sehingga bermunculan perahu-perahu penyeberangan. Pemakai penyeberangan ini dari berbagai kelompok seperti para buruh, pekerja, pelajar, mahasiswa dan lain sebagainya. Perahu tambangan atau penyeberangan ini selanjutnya menyebarkan keberbagai tempat dimana kemungkinan atau ada yang memerlukan. Akan tetapi tujuan utama hanyalah mengangkut orang-orang yang akan menuju kesuatu tempat. Kemudian banyak pula perahu tambangan yang digunakan untuk mengangkut barang-barang dagangan oleh pemesannya, bukan saja untuk disungai Musi tetapi disungai-sungai kecil yang banyak terdapat di Palembang.

b. Cara Pembuatannya

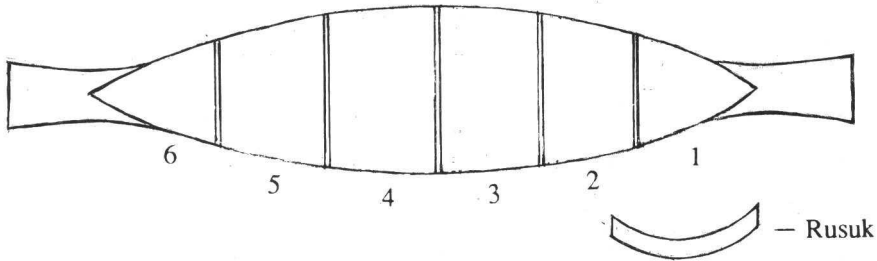
Untuk membuat perahu tambangan atau penyeberangan yang utama adalah menyiapkan bahan baku. Bahan yang pokok adalah papan dan sepotong balok. Papan untuk bagian badan perahu sedangkan balok dipergunakan bagian muka dan belakang.

Pekerjaan membuat perahu pada prinsipnya berurutan seperti pembuatan rusuk lunas, papan lunas, papan badan tambahan, badan kepala, badan belakang, pangko atau untuk batas dan geladak atau lantai tempat duduk.

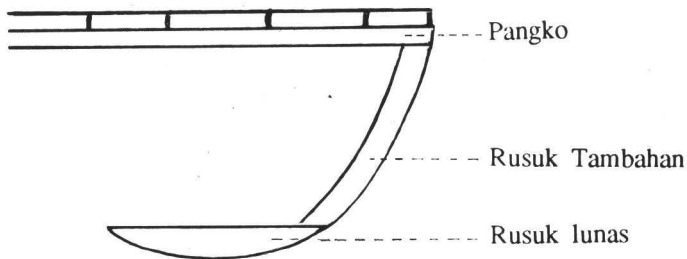
Dari urutan pekerjaan ini akhirnya akan menghasilkan perahu tambangan

yang umumnya sepanjang ± 6 m. Rusuk lunas merupakan rangka untuk membentuk perahu berikut lebar permukaannya, sebanyak 7 buah. Masing-masing rusuk dengan ukuran berbeda.

Rusuk pertama dari buritan panjangnya 38 Cm, kedua 72 Cm, ketiga 89 Cm, keempat 97 Cm, kelima 89 Cm, keenam 67 Cm dan ketujuh 35 Cm.



Setiap rusuk dibuat dengan lebar tertentu sesuai dengan keinginan akan ketinggian perahu diukur dari lunas. Pada setiap rusuk kecuali rusuk kesatu dan ketujuh diberi rusuk tambahan untuk membentuk perahu pada saat dinding tambahan dilekatkan.



Setelah rusuk lunas siap maka dipasang pula panko. Dengan demikian rangka sudah terwujud.

Selanjutnya dimulailah pemasangan dua keping papan sebagai lunas. Papan ini dipakukan pada rangka yang sudah dibentuk, lunas kemudian dibentuk

sesuai dengan keinginannya.

Berikutnya pemasangan papan badan masing-masing dua keping pada bagian kiri dan kanan. Papan badan inipun dipakukan pada rusuk lunas yang telah menjadi rangka perahu. Kini perahu sudah mencapai ketinggian ± 35 Cm dari lunas.

Tahap berikutnya atau keempat adalah pembuatan bagian muka dan belakang atau haluan dan buritan. Bagian ini dibuat dari balok dengan lebar ± 28 Cm dan panjang ± 60 Cm. Pada pertemuan antara badan perahu dengan bagian belakang atau buritan dipasang sepasang kayu dengan panjang ± 10 Cm, lebar ± 3 Cm dan tinggi ± 5 Cm yang disebut **penekit** (landasan kaki pendayung).

Tahap kelima adalah pembuatan **geladak** atau **lantai** tempat duduk. Geladak ini dibagi atas enam bagian, masing-masing sepanjang ± 70 Cm. Kecuali geladak bagian muka dan belakang sepanjang ± 90 Cm. Geladak inipun dibuat dari papan yang dibelah. Untuk kemudahan maka geladak bagian muka dan belakang terdiri atas 3 kepingan papan dengan lebar rata-rata 10 Cm.

Lantai geladak kedua dan kelima terdiri atas 9 keping dengan lebar yang hampir sama. Sedangkan geladak pada ruas ketiga dan empat masing-masing 11 keping, juga dengan lebar yang sama.

Setelah seluruh bagian selesai dibuat maka pekerjaan berikutnya adalah **mendempul** (menutup pertemuan papan lunas dengan papan badan lainnya dengan dempul).

Dempul dicampur dengan kapuk lalu dimasukkan pada pertemuan papan-papan yang merupakan badan perahu. Selain itu dempul digunakan pula untuk menutup lobang-lobang kecil yang terdapat pada badan perahu.

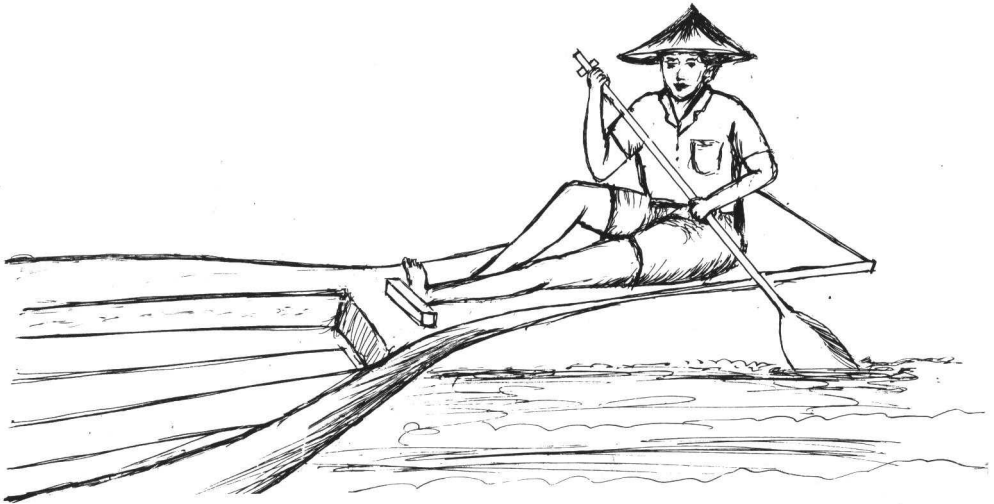
Selanjutnya dilakukan pula pengecatan. Warna cat yang dipilih umumnya putih, disamping itu coklat, namun ada pula berbagai warna dicampur berdasarkan selera pemilik.

c. Fungsi dan Kegunaan

Di atas sudah dikemukakan bahwa dalam pembuatan perahu penyeberangan atau tambangan ada bagian-bagian tertentu. **Rusuk lunas**

umpamanya selain untuk membentuk badan perahu juga untuk **kekokohan** badan secara keseluruhan. Begitu pula **rusuk tambahan** dan **pangko**.

Penekit yang terdiri dari sebuah balok dengan ukuran $\pm 3 \times 10 \times 5$ Cm selain dari memperkokoh hubungan antara badan perahu yang terbuat dari papan dengan balok belakang (buritan) juga kekuatan pendayung. Pada saat mendayung maka pendayung dalam posisi duduk. Kemudian salah satu dari kakinya berpijak pada **penekit**. Melalui posisi demikian maka kekuatan mendayung menjadi mantap.



Geladak (papan lantai) disediakan untuk tempat duduk penumpang berikut bawaan yang ringan-ringan. Agar penumpang dapat duduk dengan sedikit santai maka ruas geladak ketiga biasanya dilepaskan. Dengan demikian kaki dapat dijulurkan. Selain itu dapat dengan mudah menimbanya apabila ada air yang tergenang di dalam perahu.

Lobang dibagian muka diperlukan untuk memasang tali baik tali rami ataupun rantai. Ini digunakan untuk menambatkan perahu apabila sedang tidak dipakai. Disamping itu digunakan pula untuk merapatkan perahu kepangkalan sehingga penumpang mudah dan aman naik turun dari perahu kepangkalan atau sebaliknya.

Beberapa payung kertas juga disediakan pada setiap perahu tambangan/ penyeberangan. Payung diperuntukkan bagi para penumpang untuk sekedar terlindung dari panas ataupun hujan. Walaupun demikian pada saat hujan lebat umumnya perahu tambangan tidak beroperasi.

3. PERAHU BIDAR

Nomor inventaris : 937

a. Asal mula

Seperti di atas telah dikemukakan sebagai daerah perairan maka berjenis alat angkut di air didapatkan dan terus berkembang pada permulaan abad ke XIX saja "Ratusan perahu atau sampan besar kecil yang sederhana dan yang dihias hilir mudik melintasi sungai, meluncur cepat kesana dan kemari" (Sevenhoven van I.L, 1971, hal. 15). Salah satu dari jenis perahu ini adalah bidar, dengan ukuran yang bervariasi pula. Oleh karena bentuknya yang sedemikian rupa sehingga jenis perahu ini dapat meluncur lebih cepat. Dengan demikian maka perahu ini lebih dititik beratkan kecepatannya.

b. Cara Pembuatannya

Perahu Bidar terdiri atas berbagai ukuran, sesuai dengan pemiliknya. Panjangnya 12 sampai 25 kaki, lebar 4 sampai 6 kaki dan pada kedua sisi pertinggi sampai 6 sentimeter dengan papan (Sevenhoven van I.L, 1971 hal. 17). Seperti pembuatan perahu jenis lain pada umumnya maka pertama adalah memilih jenis kayu yang baik dan bisa digunakan, jenis kayu yang demikian dikenal dengan sebutan kayu rengas. Sepotong kayu rengas yang sudah dipilih lalu dilobangi merenggang dengan menggunakan peralatan diantaranya kapak dan pahat. Setelah selesai perahu kemudian dilayur (dipanggang di atas api) dengan tujuan agar mengembang lebar. Sebelumnya pada jarak tertentu diberi lobang-lobang dengan diameter lebih kurang 1 sentimeter. Lobang-lobang ini disebut mata kokop dengan tujuan agar pada saat perahu mengembang selama pembakaran tidak terjadi kepecahan yang merusak perahu. Lobang mata kokop kemudian disumbat dengan bilah (bambu yang dibelah) atau dari kayu jadi seperti pasak biasa. Setelah selesai pada jarak tertentu diberi palang kayu agar lebar perahu tetap terjaga. Diatas palang selanjutnya diberi berlantai dari bambu atau papan. Untuk mendapatkan ketinggian yang dinyatakan maka ditambah dengan papan seperlunya ada yang ditambah 4 sampai 6 centimeter. Setelah selesai bagian badan maka perahu bidar ada pula yang diberi tutup (atap) yang terbuat dari daun nipah. Tutup ini ada pula yang dipasang sepanjang badan perahu.

c. Fungsi dan kegunaan

Perahu Bidar pada dasarnya diperlukan untuk pengangkutan dalam gerak cepat. Pada permulaan abad ke XIX para pembesar pribumi untuk bepergian dari tempat yang satu ke tempat yang lain menggunakan perahu pancalong

(Sevenhoven van I.L, 1971, hal 16). Apabila sebuah pancalong digunakan maka beberapa perahu bidar disiapkan pula. Bidar-bidar ini berfungsi sebagai pengawal dan disamping itu pula untuk membawa bekal dan alat perlengkapan lainnya kebutuhan selama perjalanan. Untuk menggerakkan bidar dengan kecepatan yang relatif berimbang dengan pancalong dipakai beberapa pendayung. Jumlah pendayung disesuaikan dengan besar kecilnya bidar, umumnya 4, 6 hingga 8 orang.

Setelah terakhir masa pemerintahan Kesultanan Palembang, pancalong-pancalong sebagai alat transportasi para pembesar tidak digunakan pula. Seiring dengan itu maka perahu bidarpun tidak lagi banyak dipakai terutama dalam kaitannya sebagai pelengkap pancalong. Selanjutnya pada masa pemerintahan kolonial Belanda perahu bidar dimanfaatkan untuk memeriahkan perayaan-perayaan dengan cara diperlombakan. Perlombaan bidar dilakukan antara lain pada peringatan kelahiran Ratu Belanda yang terakhir pada setiap tanggal 31 Agustus. Sebagai sarana untuk diperlombakan, kemudian dibuat beberapa ketentuan ukuran sebuah bidar berikut jumlah pendayungnya.

Sejak berdirinya Republik Indonesia dalam setiap perayaan memperingati Hari Kemerdekaan (Proklamasi Kemerdekaan Republik Indonesia 17 Agustus) khususnya di kota Palembang dilakukan perlombaan bidar. Perahu bidar yang digunakan juga dalam ukuran yang telah ditentukan minimal perahu bidar koleksi museum Negeri Propinsi Sumatera Selatan "Balaputra Dewa" Palembang merupakan perahu bidar dengan 33 orang pendayung. Disamping para pendayung ini biasanya ditambah lagi dengan 2 orang yang bertugas sebagai pemegang bendera Merah Putih dan seorang lagi pemukul gong. Pemukulan gong dimaksudkan sebagai isyarat ataupun komando saat-saat mendayung, disamping itu pula diharapkan sebagai pemberi semangat terhadap para pendayung. Di pedalaman pada beberapa desa dialiri oleh sungai-sungai yang relatif besar perlombaan seperti ini pun sering pula diadakan. Pada beberapa desa di Kabupaten Musi Banyuasin perlombaan seperti ini disebut "Kenceran". Perahu yang digunakan tidak merupakan perahu khusus dengan ukuran yang sama akan tetapi diupayakan yang besarnya relatif sama, dengan jumlah pendayung yang sama untuk setiap perahu.

4. PERAHU JALUR

Nomor inventaris : 347

a. Asal mula

Pada mulanya keinginan untuk memindahkan atau membawa barang atau sesuatu benda di perairan dari satu tempat ke tempat lain ialah dengan

meletakkan benda tersebut di atas sepotong kayu. Barang diikatkan dengan rotan atau akar atau dapat saja diletakkan begitu saja. Selanjutnya kayu yang bertindak sebagai lanting itu ditarik atau didorong atau dapat pula dinaiki. Kemudian digunakan sepotong kayu atau bambu sebagai satang (tongkat) agar lanting bergerak ke arah yang diinginkan.

Dari sepotong kayu inilah kemudian diberi berlubang memanjang agar dapat dimuati dengan muatan yang relatif banyak. Perkembangan berikutnya baik cara melubangi maupun bentuk kayu lebih disempurnakan dan akhirnya berwujud perahu seperti yang sekarang dikenal oleh umum.

b. Cara pembuatan

Mula-mula dicari sebatang kayu yang dianggap baik. Kayu yang baik antara lain ialah yang dapat mengapung umumnya kayu rengas. Kayu ditebang lalu dipotong sepanjang yang diperlukan, kemudian dilubangi dengan menggunakan kapak, pahat dan petil (sejenis cangkul)

Setelah selesai pada tempat tertentu dilubangi dengan garis tengah ± 1 cm. Lubang-lubang ini dimaksudkan agar perahu mekar pada saat dilayur (dipanggang di atas api supaya mengembang). Selanjutnya dipasang pangko (potongan-potongan kayu) agar perahu tetap mengembang.

Lubang-lubang kemudian dipasak dengan menggunakan potongan-potongan kayu atau bambu, tetapi umumnya pasak di ambil dari kayu bagian sisa perahu itu juga. Sedangkan pangko tetap dipasang, apabila pangko rusak diganti dengan yang baru.

Pekerjaan akhir biasanya dengan pengecatan, untuk itu digunakan belangkin, adapula yang menggunakan cat biasa akan tetapi pada umumnya jarang sekali perahu-perahu jalur itu dicat. Sekiranya ada cacat pada saat pembuatan maka celah-celah yang pecah diberi dempul. Dempul biasanya dicampur dengan kapuk dan adapula yang menggunakan sabut kelapa pencampur dempul.

c. Fungsi dan kegunaan

Perahu jalur sebagai salah satu jenis alat angkutan air tradisional digunakan terutama untuk mengangkut barang-barang khususnya yang tahan panas dan hujan.

Di perairan sungai Musi khususnya di daerah pedalaman digunakan untuk mengangkut kayu api, buah-buahan dan sebagainya. Adapula yang digunakan untuk mengangkut pasir ataupun batu-batu. Pada musim panen padi perahu jalur digunakan pula untuk mengangkut kiding-kiding (sejenis wadah) yang berisi padi. Untuk itu kiding ditutup dengan daun-daun agar terhindar dari kebasahan apabila turun hujan.

Selain itu perahu jalur digunakan pula untuk bepergian sepanjang sungai dalam jarak yang relatif dekat. Hal ini dikarenakan perahu jalur tidak dilengkapi dengan atap, jadi kurang kenyamanannya dalam bepergian.

Perahu jalur digunakan pula untuk menangkap ikan di sungai seperti menjala ataupun menjaring. Perahu jalur dalam ukuran kecil sering digunakan pula oleh anak-anak untuk belajar mendayung khususnya mengemudikan perahu.

B. PERAHU PERAHU LAINNYA

1. PERAHU KAJANG

a. Asal mula

Berdagang atau berjualan dengan menggunakan perahu pada pemukiman di air sudah merupakan hal yang biasa. Dengan perahu mereka membawa barang dagangannya dari satu tempat ke tempat yang lain. Sasaran pertama adalah mereka yang tinggal kerakit-rakit atau rumah-rumah yang berada dipinggir sungai. Barang atau benda yang diperdagangkan pada pokoknya adalah makanan kemudian perabot rumah tangga.

Pada mulanya mereka hanya menjajakan dagangannya dalam desanya saja, kemudian ke desa-desa sekitarnya yang jaraknya dapat ditempuh sehari saja dan sore harinya kembali kerumah berkumpul dengan keluarganya.

Barang dagangan yang ada diperahu dibawa kembali ke rumah dan keesokan harinya apabila ingin berjualan dibawa pula keperahu, demikianlah berulang setiap hari.

Disamping itu karena sehari-hari berada diperahu maka perahupun diberi atap seperlunya. Atap terutama untuk menghindarkan diri dari terik matahari, sedangkan kalau hari hujan berlindung ditempat-tempat yang cukup aman.

Untuk makan minum selama berdagang, bekal dibawa dari rumah. Dengan cara demikian hanya pada malam hari saja dapat berkumpul dengan keluarganya.

Barang dagangan yang utama adalah tembikar berupa periuk-periuk tanah, kendi, tempayan dan berbagai macam keperluan dapur. Jenis benda ini relatif berat, menyimpan dan membawa kembali keperahu setiap hari tentulah banyak memerlukan waktu dan tenaga. Disamping itu jumlah yang dapat dijual kalau hanya didalam desanya saja tentulah tidak terlalu banyak dan juga persaingan antar pedagangpun tentu ada.

Untuk mencari pasaran akhirnya mereka pergi menyusur sungai ke desa-desa yang jauh. Kepergian seperti ini memerlukan waktu yang banyak. Begitu pula bekal untuk keperluan selama perjalanan, dan yang utama adalah barang-barang dagangan dalam jumlah besar pula.

Sehubungan dengan itu maka perlu tenaga tambahan untuk membantu pelaksanaan kegiatan tersebut. Dengan demikian anak dan isteri diikuti sertakan. Keikutsertaan keluarga dalam sebuah perahu demikian memerlukan penyediaan ruangan. Perahu dibagi dalam beberapa petak, ada tempat untuk barang dagangan, memasak dan beristirahat termasuk tempat tidur.

Penataan tempat diperahu disempurnakan, atap yang semula cukup untuk melindungi diri dari terik matahari kini lebih baik lagi. Atap dibuat lebih kokoh dan diupayakan tahan lama. Begitu pula kemungkinan untuk terhindar dari hujan yang lebat dan angin yang kuat. Perahu ditata sehingga merupakan rumah di atas air.

b. Cara pembuatan

Perahu kajang dan lebih dikenal dengan sebutan "perahu Kayuagung" pembuatan melalui proses yang cukup panjang. Para pembuat umumnya berasal dari desa Pedamaran, Lingkis dan Mesuji, ketiganya adalah desa dalam kabupaten Ogan Komering Ilir (OKI). Cara pembuatan dari ketiga desa ini pada dasarnya sama. Pembuatannya pun umumnya adalah atas dasar pesanan terutama oleh calon pemakai sendiri.

Mula-mula dicari sebatang kayu yang bagus. Bagus dalam arti cukup besar dan lurus. Jenis kayu yang dipakai umumnya kayu rengas.

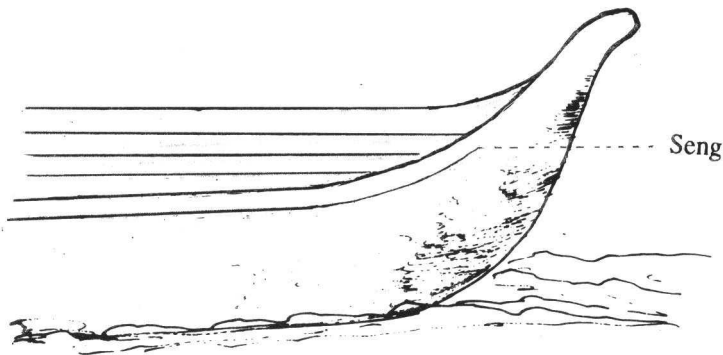
Tahap pertama kayu ditebang untuk membuat lunas atau perahu jalur. Pada tahap ini dapat dikerjakan di tempat kayu ditebang atau dapat pula dibawa kesalah satu tempat tertentu di dalam desanya. tetapi umumnya dikerjakan di tempat penebangan. Kayu lalu dilubangi dengan menggunakan antara lain pahat, kapak dan atau petik (sejenis cangkul). Setelah selesai kadang-kadang sampai sekitar 30 hari kalau dikerjakan oleh dua orang lalu diberi lubang-lubang

dengan garis tengah ± 1 cm, lubang-lubang ini disebut mata kokop, kemudian dilayur (dibakar di atas api) agar mengembang, setelah itu dipasang alang agar badan perahu tetap kembang. Mata-mata kokop lalu disumbat dengan paku-paku kayu atau bambu yang dibelah. Kini proses pertama selesai dan dihasilkan perahu jalur sebagai lunas yang panjangnya kadang-kadang mencapai 10 meter hingga 12 meter.

Setelah jalur sampai lunas selesai kini tahap kedua dimulai. Untuk mendapatkan ketinggian yang diinginkan maka pada kiri kanan perahu ditambah papan. Penambahan ini kadang-kadang antara 75 cm hingga 80 cm.

Perahu kemudian dibagi dua bagian, bagian muka $\pm 5,5$ m dijadikan tempat meletakkan barang-barang dagangan, untuk itu dibentuk seperti kotak.

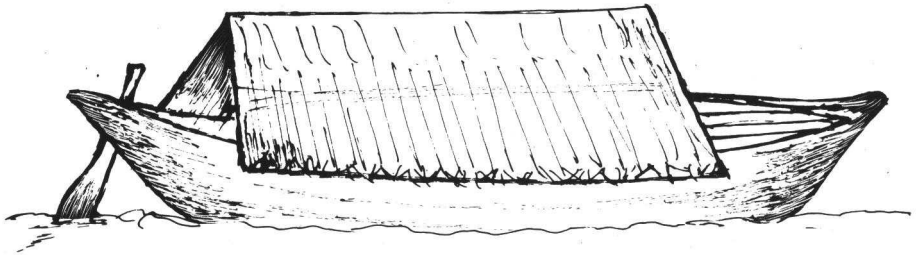
(Gb).



Pada bagian dalam dilapisi dengan seng untuk menahan air sedangkan pada bagian atas sebagai geladak yang dibuat dari papan yang dibelah-belah dengan lebar ± 5 cm. Selanjutnya dibuat atap dari daun nipah yang dapat didorong kemuka dan kebelakang.

Di atas geladak pada sisi kiri dan kanan dipasang dayung masing-masing sebuah.

Bagian belakang $\pm 5,5$ m kemudian diberi geladak, bagian ini dipersiapkan untuk tempat beristirahat makan dan memasak, kemudian dibuat pula atap juga dari daun nipah, atap ini tidak untuk digerak-gerakkan seperti pada bagian muka. Pada saat langit cerah maka atap bagian muka digeser kebelakang dan bertumpu menutupi atap bagian belakang.



(Gb).

Kemudian dibuatkan kemudi, kemudi diatur dari geladak muka oleh pendayung. Bagian belakang didekat kemudi disediakan tempat meletakkan keran (sejenis tungku terbuat dari tanah).

Setelah selesai bagian-bagian yang diperlukan, perahu kemudian di cat. Bagian jalur atau lunas umumnya diberi cat berwarna hitam, biasanya belangkin. Sedangkan bagian atas diberi berbagai warna tetapi umumnya putih.

Baik cat hitam pada lunas atau jalur maupun pada bagian atas dimaksudkan agar perahu tetap awet, selain itu pada ujung atap atau sejenis lisplang pada rumah diberi ukiran.

Pada bagian muka dibuat lubang untuk pemasangan tali pengikat apabila perahu akan sandar.

c. Fungsi dan kegunaan

Perahu kajang atau perahu Kayuagung digunakan untuk berjualan atau berdagang sekaligus tempat tinggal. Perahu ini ditempati oleh satu keluarga kecil.

Mereka bertolak dari Kayuagung perahu dimuati dengan barang dagangan terutama alat-alat dapur yang terbuat dari tanah liat.

Perahu kemudian didayung memasuki salah satu anak sungai dari sungai, seperti sungai Musi. Sejak bertolak dari Kayuagung mudik sungai yang sudah dipilih hingga kembali lagi adakalanya hingga 3 bulan.

Bagian muka seperti di atas dikemukakan sepanjang $\pm 5,5$ m disiapkan sebagai tempat barang dagangan. Petak-petak yang ada digunakan untuk menyusun barang-barang. Barang-barang yang berada dalam petak-petak itu seperti dalam kotak layaknya, sehingga tidak jatuh berserakan sekiranya perahu kena gelombang. Beberapa barang dagangan seperti keran, kendi dan atau tempayan diletakkan digeladak sebagai pajangan.

Pada sore dan malam hari apabila cuaca baik digunakan pula untuk bersantai bersama keluarga. Orang tua menggunakan demikian untuk mengajar anak-anaknya pengetahuan antara lain tempat-tempat sepanjang sungai yang dilalui atau akan dituju. Anak-anak juga diajarkan tentang perahunya berikut cara mendayung maupun berenang.

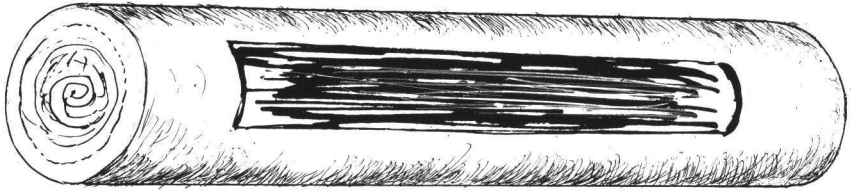
2. PERAHU KEMUDI SEPIT

a. Asal mula

Kebiasaan untuk bepergian setiap harinya dengan perahu memasuki sungai-sungai merupakan tantangan bagaimana sebaiknya agar bepergian lancar. Pada umumnya anak-anak sungai kecil berkelok-kelok dan juga dangkal dengan berbagai rintangan seperti balok-balok yang terendam atau juga batu-batuan. Untuk itu mendayung perahu dari belakang akan banyak terhambat. Bagian haluan sukar untuk diarahkan kemana sebaiknya pendayung akan mundur-mandir dari muka kebelakang. Begitu terus menerus sehingga perjalanan jadi lambat. Hal ini berbeda tentunya apabila berperahu di sungai yang lebar dengan air yang cukup dalam. Perahu-perahu akan mudah dikendalikan dari belakang dan kemungkinan untuk terbentur atau kandas sedikit sekali. Bertolak dari keinginan untuk lancarnya bepergian di sungai yang sempit dengan kemungkinan banyaknya hambatan itulah maka timbulnya perahu.

b. Cara Pembuatan

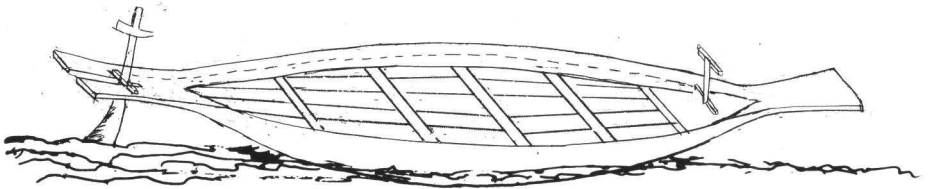
Perahu kemudi sepit pada dasarnya adalah perahu jalur (perahu yang dibuat dari sebatang kayu), akan tetapi dalam ukuran kecil. Panjang rata-rata umumnya dua setengah meter hingga tiga meter. Mula-mula dicari sebatang kayu yang baik, umumnya jenis kayu rengas dengan garis tengah ± 30 cm, hingga 50 cm. Kayu kemudian ditebang selanjutnya dipotong sepanjang yang diperlukan. Bagian muka dan belakang dibuat sebagai kepala dan buntut.



Setelah lubang cukup besar sesuai yang diperlukan, bagian luar juga dibentuk sehingga wujud perahu sudah sempurna, maka bagian dinding lalu dilobangi pada beberapa tempat dengan garis tengah ± 1 hingga 1,5 cm. Lubang-lubang ini diperlukan agar pada saat perahu dibakar (layo) ia akan mekar dan tidak menjadikan bagian lainnya pecah-pecah. Selama dalam proses pembakaran disediakan juga pangko (alang). Pangko atau alang ini dimaksudkan agar kemekaran perahu lebih cepat dan akhirnya sampai pada kelebaran yang diharapkan. Disamping itu perahu akan tetap kokoh karena pada jarak tertentu pangko atau alang sudah terpasang. Setelah selesai pembakaran lobang-lobang kakap disumbat atau pasak dengan kayu sejenis atau sering pula dengan bilah (bambu yang sudah dibelah-belah). Kemudian apabila ada bagian-bagian yang retak atau berlobang disumbat dengan dempul yang dicampur dengan kapuk atau sabut.

Kemudian dilakukan pemasangan kemudi. Untuk itu diambil sepotong papan dan dibentuk sedemikian rupa.

(Gb)



Kemudi dipasang dibagian belakang dengan diberi tangkai yang panjang. Sebagai tangkai digunakan sepotong bilah atau kayu pula. Pada ujung tangkai dibuatkan pula sepotong kayu yang dapat digerakkan kemuka dan belakang. Tangkai-tangkai ini untuk mengatur kemudi. Sementara itu pendayung yang berada di muka dengan mudah menggerakkan kemudi ke arah mana perahu diarahkan. Pada bagian muka perahu dilengkapi dengan alas tempat duduk, alas ini dapat dibuat dari bilah atau juga papan. Disinilah pendayung duduk dengan mantap, kini perahu kemudi sepi siap untuk digunakan.

c. Fungsi dan kegunaan

Perahu kemudi sepi pada dasarnya digunakan untuk bepergian sendiri antara lain mencari tempat-tempat berladang atau berkebun, mengangkut barang-barang ringan atau juga untuk dipergunakan menangkap ikan. Pada saat mencari tempat berladang atau berkebun ia memasuki anak-anak sungai atau menerobos ditengah-tengah rawa atau paya. Dengan berdayung sendiri dan berada di muka maka dengan mudah ia mengayuhkan perahunya. Adakalanya menyelip dibawah pohon-pohon kecil atau diantara celah-celah tumbuhan air. Kemudi yang dibuat sedemikian rupa adakalanya terangkat diatas air karena perahu melintas diatas tumpukan rumput atau kayu yang terapung.

Adakalanya pula untuk keperluan lain ketika akan mengangkut barang-barang yang tak begitu banyak. Dengan perahu kemudi sepi ia dapat bekerja sendiri dan lebih efisien. Perahu relatif kecil sehingga cukup didayung oleh seorang saja. Dengan perahu demikian ia dapat terlindung terutama dari terik matahari. Ia akan menyusur tepi sungai dan melintas di bawah dedaunan pohon-pohon sepanjang sungai. Disamping itu apabila ada gelombang resiko karam akan lebih kecil karena berada dekat tebing sungai. Kalaupun turun hujan akan sedikit terhindar pula karena berteduh di bawah pohon-pohon sepanjang tepi sungai.

Untuk keperluan menangkap ikan antara lain ketika memasang peluntang. Peluntang adalah sebuah kail yang diberi umpan yang diikatkan pada sebuah peluntang lalu dihanyutkan di sungai, biasanya berpuluh-puluh peluntang di pasang. Kini dengan perahu kemudi sepi diikutinya peluntang-peluntang itu dari kejauhan apabila salah satu peluntang kena maka dengan segera ia berdayung mengambilnya. Perahu kemudi sepi dipakai juga untuk menangkap ikan dengan langian (sejenis tangguk yang besar). Langian dibenamkan kedalam air, dan apabila ada ikan terjaring lalu diangkat, sedangkan perahu dikayuh mengikuti arus air seperti di atas telah dikemukakan karena perahu kemudi sepi cukup kecil jadi cukup lancar untuk masuk keperairan yang dangkal atau tempat-tempat yang sempit.

BAB III

KESIMPULAN

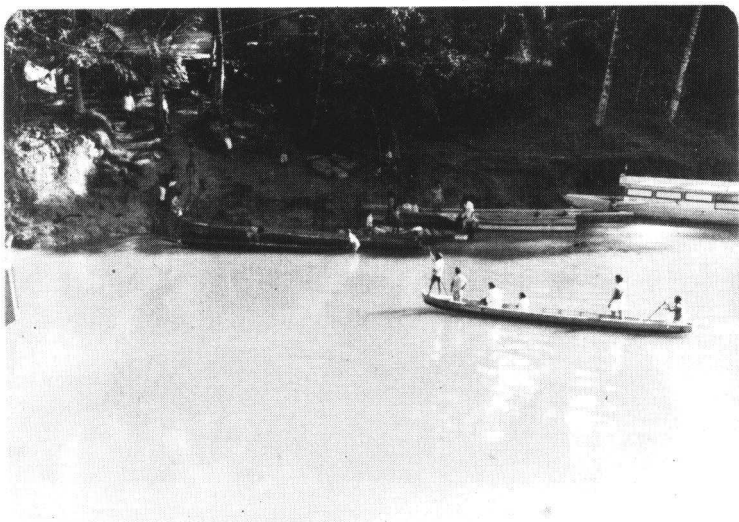
Alat transportasi air sesuai dengan kondisi alamnya merupakan alat angkut yang utama. Pengetahuan dalam teknik pembuatan perahu walaupun penggunaan bersifat umum, namun para tukang hanya pada kelompok tertentu saja. Seperti orang di daerah Meranjat, Pedamaran, Lingkis dan Mesuji. Pola pembuatannya amat tergantung pada pemesan dan juga kepada bahan materinya yang ada. Dengan adanya teknologi modern maka bentuk mengalami perubahan sesuai dengan tuntutan zaman pada gilirannya ia akan terdesak ia ke pedalaman oleh adanya perubahan teknologi.

DAFTAR KEPUSTAKAAN

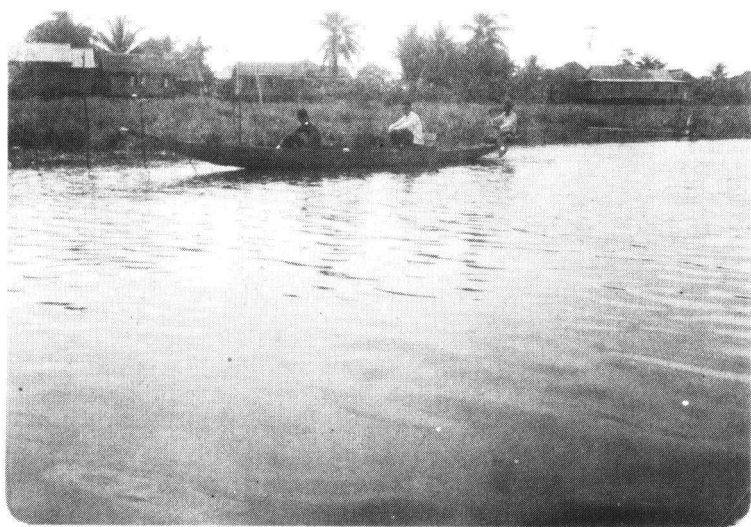
- Borahima, Ridwan dkk., Jenis-jenis Perahu Bugis Makasar, Proyek Pengembangan Media Kebudayaan Direktorat Jenderal Kebudayaan Departemen P&K, Ujung Pandang, 1977.
- Failie, De La De Rood P, Dari zaman kesultanan Palembang, Bhatara, Jakarta, 1971.
- Hardjakusumah, Giwangan RA., Drs, Buku pegangan analisa daerah operasional pengawasan, Inspektorat Jenderal Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Sumsel, 1985.
- Kerjasama Kantor Statistik Provinsi Sumatera Selatan dengan Bappeda Tingkat I Sumatera Selatan, Sumatera Selatan dalam Angka 1988, Palembang, 1989.
- Sevenhoven, van, I.L., Lukisan tentang Ibukota Palembang, Bhatara, Jakarta, 1971.

DAFTAR INFORMAN

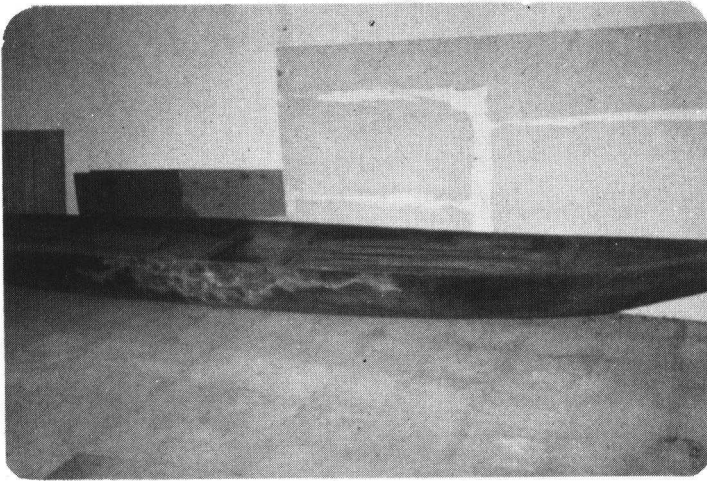
1. Nama : Yahusin
Umur : 65 tahun
Pendidikan : SR
Alamat : Desa Pedamaran
Kecamatan Pedamaran Kabupaten OKI
Pekerjaan : tani
2. Nama : Ibrahim
Umur : 60 tahun
Pendidikan : SR
Alamat : Desa Kayuagung, Kecamatan Kota Kayuagung Kabupaten OKI
Pekerjaan : tani
3. Nama : Djaelani
Umur : 55 tahun
Pendidikan : SR
Alamat : Desa Meranjat Kabupaten OKI
Pekerjaan : dagang
4. Nama : Matsuddin
Umur : 50 tahun
Pendidikan : SR
Alamat : Desa Mesuji Kabupaten OKI
Pekerjaan : tani



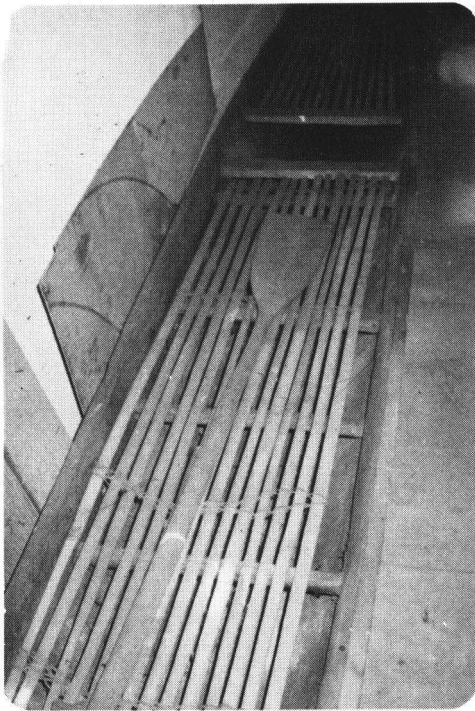
Perahu jalur / tambangan



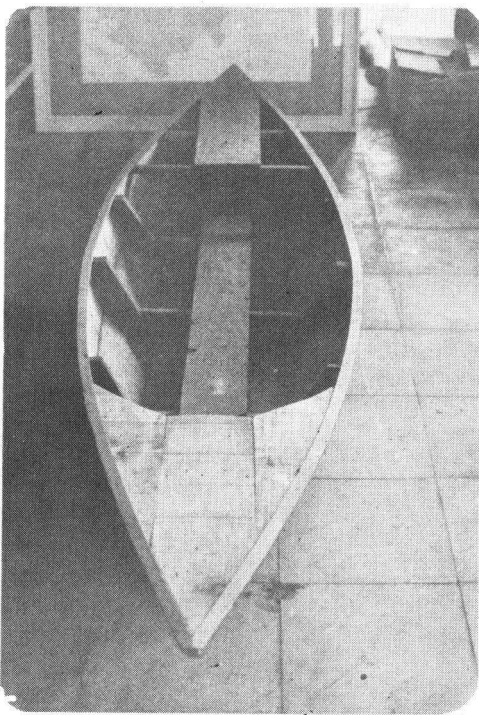
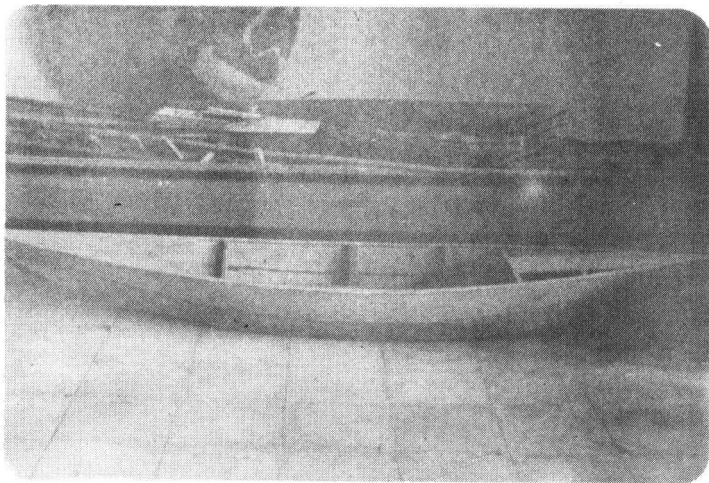
Perahu penyeberangan



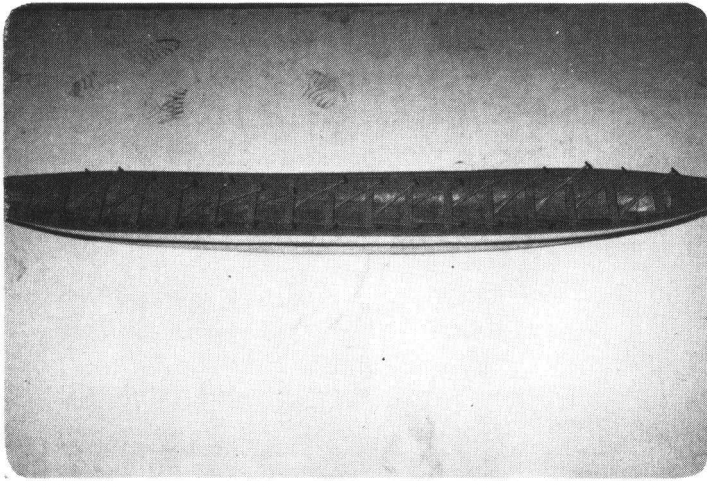
Perahu jalur



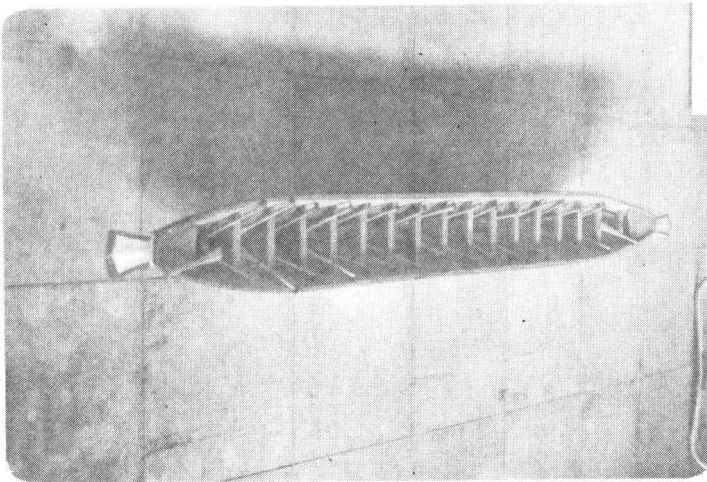
Bagian dalam perahu jalur



Perahu jalur



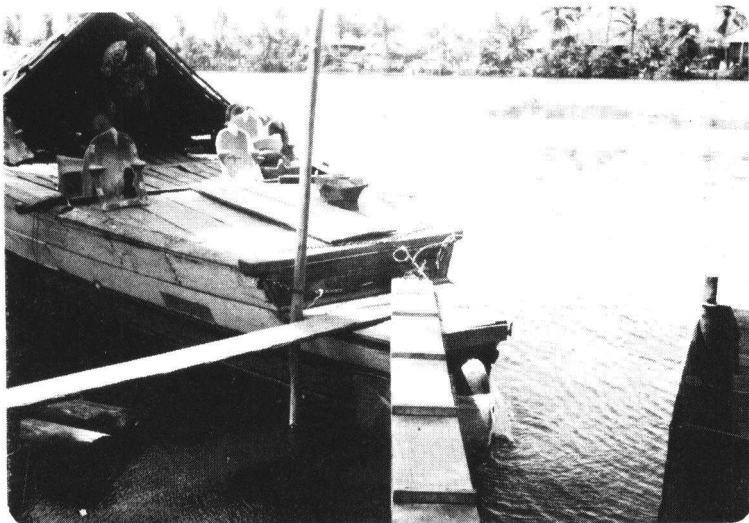
miniatur "Perahu Bidar"



Bagian dalam



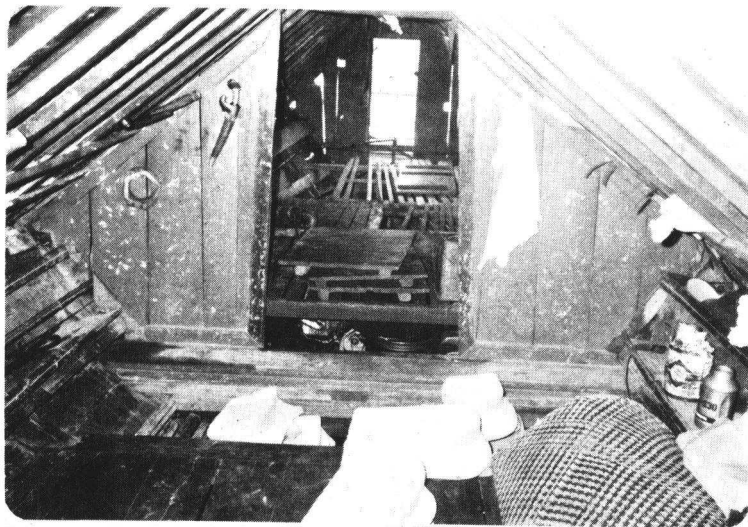
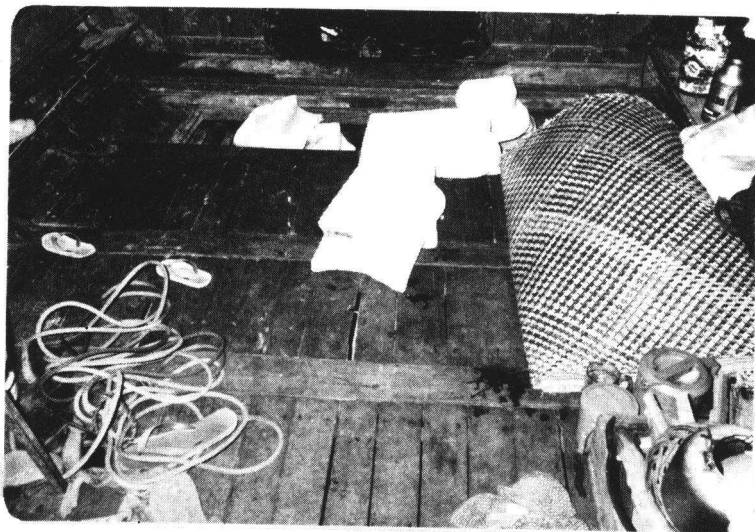
Perahu Kayuagung/Perahu dagang



Bagian muka perahu Kayuagung



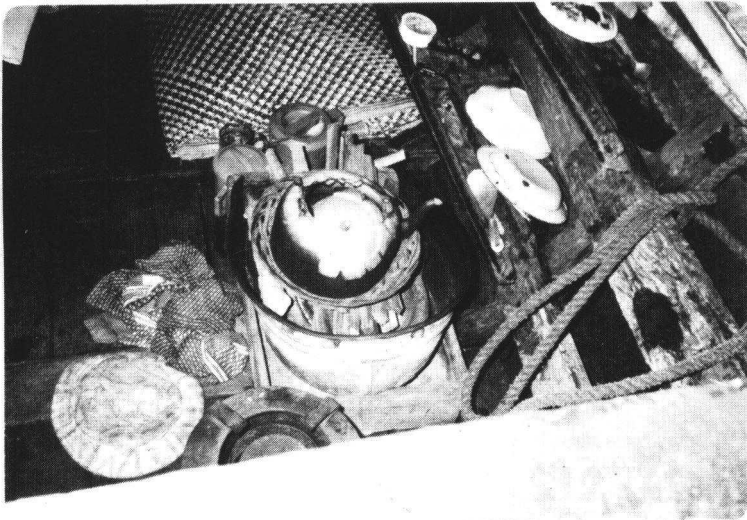
Bagian atap perahu kayuagung



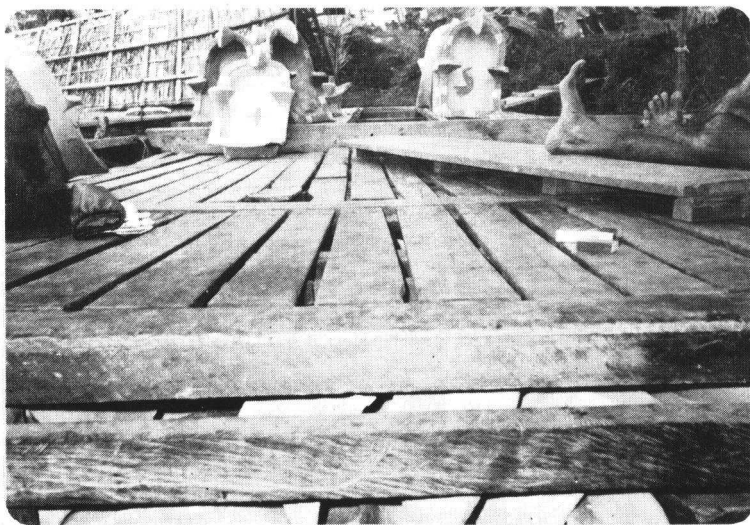
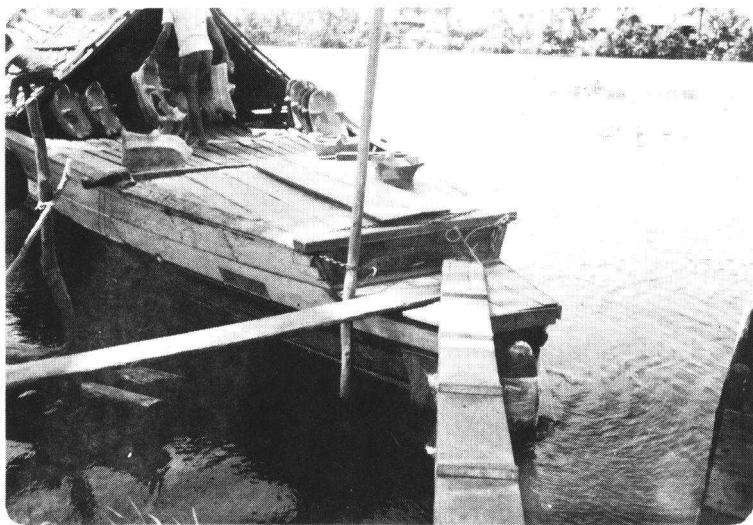
Bagian ruangan dalam yang biasa dipergunakan sebagai tempat istirahat



Bagian dalam perahu Kayuagung



Alat-alat rumah tangga yang biasa dipergunakan



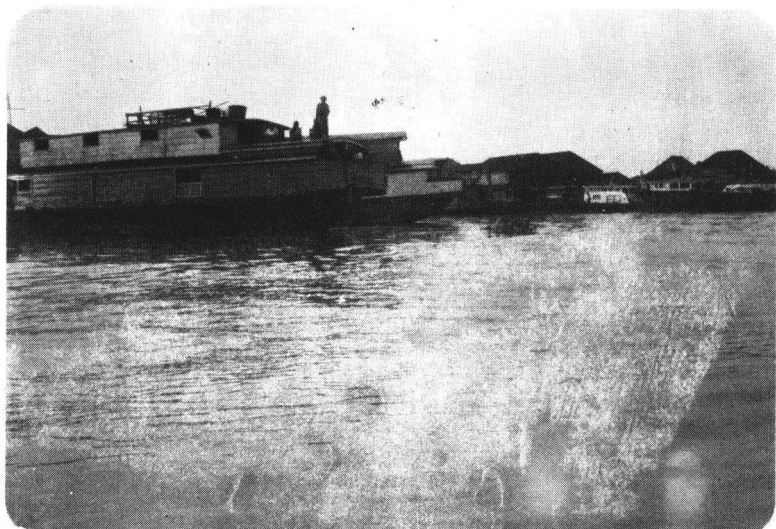
Perahu sedang mengangkut muatan bahan bangunan



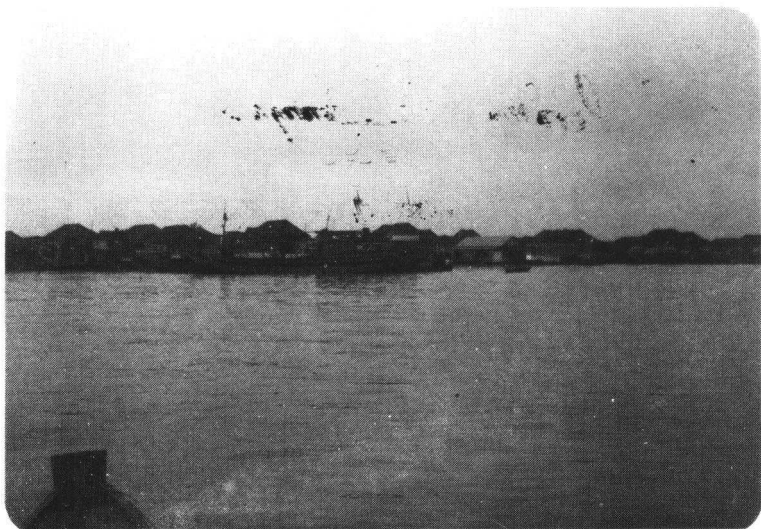
Perahu Kayuagung sedang merapat ke tepi



Tampak muka perahu Kayuagung / perahu dagang



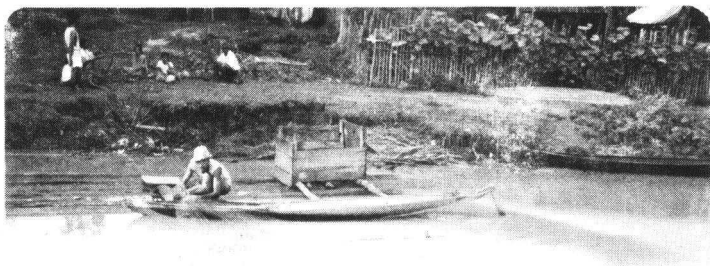
Motor tongkang / Taxi air



Motor bagan sedang bermuatan ikan



Perahu Kajang / perahu Kayuagung



Perahu Jalur yang digunakan untuk menangkap ikan

Perpustakaan
Direktorat Perlindungan dan
Pembinaan Peninggalan
Sejarah dan Purbakala

PERP

Direktor

P