

JENIS-JENIS PERAHU DI PANTAI UTARA JAWA - MADURA



DEPARTEMEN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
DIREKTORAT JENDERAL KEBUDAYAAN

JENIS-JENIS PERAHU DI PANTAI UTARA JAWA - MADURA

oleh
JOPIE WANGANIA

**Proyek Media Kebudayaan Direktorat Jenderal Kebudayaan
Departemen Pendidikan Dan Kebudayaan
1980/1981**

KATA PENGANTAR

Salah satu kegiatan Proyek Media Kebudayaan Jakarta Departemen Pendidikan dan Kebudayaan tahun 1980/1981 adalah penulisan Pustaka Wisata Budaya. Penulisan Pustaka Wisata Budaya tersebut bertujuan:

1. Merekam dan menyebarkan informasi tentang aneka ragam kebudayaan Indonesia, khususnya yang menampilkan aspek wisata budaya;
2. Meningkatkan perhatian, minat, dan apresiasi masyarakat terhadap obyek atau sesuatu yang mempunyai potensi sebagai obyek wisata budaya.

Penerbitan Buku Pustaka Wisata Budaya ini adalah masih jauh dari kesempurnaan, maka dengan rendah hati kami harapkan koreksi serta perbaikan-perbaikan dari masyarakat pembaca.

Pada kesempatan ini pula kami sampaikan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan, penyelesaian, sampai dapat diterbitkannya buku ini.

Mudah-mudahan dengan diterbitkannya "Pustaka Wisata Budaya" ini dapat bermanfaat dan membantu peningkatan informasi kebudayaan.

Proyek Media Kebudayaan Jakarta
Departemen Pendidikan dan Kebudayaan

DAFTAR ISI

	halaman
Kata Pengantar	iii
Daftar Isi	v
Pendahuluan	vii
Bab I Lokasi dan Latar Belakang Sejarah	1
Lingkungan Maritim Indonesia	1
1. Lingkungan Maritim	1
2. Laut Dalam dan Laut Dangkal	1
3. Angin Darat dan Angin Laut	3
4. Lingkungan Hidup Masyarakat Ikan di Laut ...	3
5. Laut Jawa dan Pantai Utara Jawa Madura	4
6. Jenis-Jenis Masyarakat Ikan di Pantai Utara Jawa dan Madura	4
Latar Belakang Budaya Maritim Indonesia	16
1. Zaman Prehistori	16
2. Zaman Sriwijaya dan Majapahit	20
3. Zaman Kolonial	21
4. Prospek Antropologi Maritim Indonesia	23
Bab II Jenis-Jenis Perahu di Pantai Utara Jawa Madura	26
1. Alat Transpor di Pantai Utara Jawa Madura ...	26
2. Perahu Lesung	35
2. Sampan	35
4. Sope	37
5. Jegong	43
6. Tembon	53
7. Bondet	58
8. Mayang	64
9. Kolek	72
10. Konting	77
11. Jukung Katir	79
12. Perahu Prawean	91
13. Lete	95
14. Janggolan	101
15. Pencalang	101
16. Lambo	105

	17. Pinisi	117
	18. Perahu Motor	132
Bab III	Proses Pembuatan dan Perlengkapan Perahu	137
	1. Bahan dan Alat	137
	2. Proses Pembuatan Perahu	137
	3. Perlengkapan Perahu	145
	4. Pemeliharaan Perahu	170
Bab IV	Fungsi dan Peranan Sosial Perahu Tradisional	174
Bab V	Museum Bahari dan Tempat Konsentrasi Perahu di DKI Jakarta	194
	BIBLIOGRAFI	205

PENDAHULUAN

Perahu ialah salah satu macam alat transpor yang telah lama dikembangkan oleh akal manusia sebagai alat pengangkutan di air. Para ahli antropologi memperkirakan bahwa alat transpor di air sudah dipergunakan manusia sejak paling kurang dua puluh lima ribu tahun lampau, ketika manusia-manusia purba dari daratan Asia Tenggara bermigrasi menyebar ke pulau-pulau di selatan sampai ke Irian, Australia dan lautan Pasifik. Bukti-bukti arkeologi mengenai perahu zaman purba sulit ditemukan karena bahan kayu punah dimakan waktu ('Watercraft' dalam : *Encyclopedia of Anthropology*, edited by David E. Hunter. 1976, New York : Harper & Row. pp. 402-403).

Kepulauan Indonesia yang terdiri dari 13.667 pulau dikelilingi Laut Cina Selatan, Lautan Indonesia dan Lautan Pasifik, teknologi pembuatan perahu telah lama dikembangkan oleh penduduk di pesisir pantai, di daerah-daerah yang ada danau dan banyak sungai. Perahu mempunyai arti penting dalam rangka menjalankan mata pencaharian hidup, terutama untuk menangkap ikan, menyeberangkan barang dan penumpang dari satu pulau ke pulau-pulau lainnya. Perahu mempunyai fungsi dan peranan sosial dalam arti pembuatan dan penggunaan perahu memerlukan kerjasama yang melibatkan banyak orang yang mempunyai kepentingan usaha bersama. Perahu juga merupakan suatu ciptaan perasaan keindahan, banyak jenis perahu di Indonesia merupakan karya seni yang indah, yang menunjukkan ketelitian, kesungguhan dan kehalusan perasaan seni dari para tukang perahu.

Salah satu tempat di Indonesia, di mana tradisi pembuatan berbagai jenis perahu telah diturunkan sejak berabad-abad lamanya, adalah di sepanjang Pantai Utara Jawa Madura. Pembuatan perahu-perahu oleh orang-orang Jawa dan Madura didasarkan atas sistem pengetahuan tradisional dan atas pengalaman yang bersifat akumulatif, sampai masa kini masih dapat menghasilkan berbagai jenis perahu nelayan, perahu angkutan dan perahu-perahu niaga yang berdaya guna.

Sistem pengetahuan tradisional para tukang perahu dan nelayan Jawa Madura dalam bidang teknologi pembuatan perahu, pelayaran dan penangkapan ikan di laut, adalah sangat kaya dan amat kompleks, untuk mengenal dan mengetahui seluk-beluknya secara mendalam diperlukan banyak waktu pengamatan dan penelitian sistematis.

Tulisan mengenai Jenis-jenis Perahu di Pantai Utara Jawa Madura ini, hendaknya dipandang sebagai pengantar untuk mengenal salah satu bagian kecil dari kekayaan budaya bangsa kita di bidang maritim. Penulis menyarankan kepada peminat di bidang kelautan, terutama generasi muda untuk mengenal laut itu indah dan banyak manfaatnya serta warisan budaya maritim bangsa kita beraneka ragam. Adalah lebih baik sekali melihat daripada seratus kali mendengar, semoga bahan-bahan ilustrasi berupa foto-foto dan gambar tangan yang banyak disertakan dalam tulisan ini, dapat menggugah rasa ingin tahu lebih mendalam dan mengadakan kunjungan wisata ke tempat-tempat sebenarnya.

Akhirnya kalau gading gajah ada retaknya, dasar pengetahuan penulis banyak bolongnya. Penulis akan sangat berterima kasih kepada pembaca kritis yang sudi patrikan pula pengetahuannya, untuk sempurnakan tulisan ini.

Jakarta, Mei 1981

Jopie Wangania
Antropologi FSUI

B A B I

LOKASI DAN LATAR BELAKANG SEJARAH

LINGKUNGAN MARITIM INDONESIA

1. **Lingkungan Maritim.** Republik Indonesia merupakan wilayah kepulauan yang tersebar di sekitar garis katulistiwa antara $6^{\circ}8'$ lintang utara, $11^{\circ}15'$ lintang selatan dan garis $141^{\circ}5'$ bujur timur, $94^{\circ}45'$ bujur barat. Kepulauan Indonesia terdiri dari 13.667 pulau dengan luas tanah 1.904.345 km² dan luas laut lebih kurang 5 juta km² yang dikelilingi 3 lautan yaitu Lautan Indonesia, Laut Cina Selatan dan Lautan Pasifik. Dua pertiga wilayah tanah air kita terdiri dari daerah air yang berbentuk laut, teluk dan selat. Dari utara ke arah selatan terdapat Laut Sulawesi, Laut Maluku, Laut Halmahera, Teluk Tomini, Selat Makassar, Teluk Bone, Laut Seram Laut Banda, Laut Arafura, Laut Timor, Laut Flores, Laut Sawu, Laut Bali, Laut Jawa, Selat Karimata, Selat Sunda (Peta 1).

Laut dengan segala isi kekayaan air, flora, fauna dan mineral yang terkandung di dalamnya merupakan karunia Tuhan bagi kehidupan bangsa Indonesia. Mengenal lingkungan laut dan budaya maritim bangsa sendiri, akan dapat membangkitkan rasa syukur dan terima-kasih kepada Maha Pencipta, dan rasa kagum serta cinta akan segala hasil karya budi dan daya bangsa kita.

2. **Laut Dalam dan Laut Dangkal.** Keadaan laut di Indonesia dapat dibagi atas 2 bagian besar yaitu laut dalam dan laut dangkal. Batas kedua bagian ini terletak dari utara ke selatan di Selat Makassar. Laut-laut yang berada di sebelah timur dari Selat Makassar merupakan laut dalam. Pantai dari pulau-pulau di Indonesia bagian timur umumnya curam dan tidak banyak mempunyai sungai-sungai besar. Air lautnya jernih dan kadar garam pun tinggi, tidak saja di tengah laut, tetapi juga di sepanjang pantai. Air lautnya tidak keruh karena tidak banyak sungai yang membawa lumpur ke dalam laut.

Laut-laut yang terletak di sebelah barat dari Selat Makassar umumnya merupakan laut dangkal. Pantai dari pulau-pulau di bagian wilayah ini, kebanyakan landai bentuknya, lagi pula banyak sungai-sungai besar yang mengalirkan lumpur dan mengendap di dasar laut. Air laut berubah menjadi payau yang keruh. Lumpur terutama banyak mengendap di muara-muara sungai dan bagian-bagiannya yang halus mengalir sampai ke tengah laut seperti di Laut Jawa.

Laut yang terletak di sebelah timur di kepulauan Aru, Kei dan Tanimbar merupakan suatu pengecualian, keadaan laut di daerah ini dangkal seperti Laut Jawa. Laut yang terletak di sebelah barat di sepanjang Lautan Indonesia, sepanjang tahun terus menerus terdapat ombak yang tinggi menyebabkan pula pecahan-pecahan ombak besar di sepanjang pantai.

3. Angin Darat dan Angin Laut. Udara pantai segar dan baik untuk kesehatan karena dua jenis angin berhembus secara harian mengatur secara alamiah pertukaran udara. Pada waktu siang hari berhembus angin dari laut. Hal ini terjadi karena suhu di darat lebih cepat menjadi panas dari pada laut. Udara di atas daratan menjadi lebih renggang dari pada di atas laut, maka mengalirlah udara dari laut ke arah daratan sebagai angin laut. Sebaliknya pada waktu malam hari, suhu di daratan menjadi lebih cepat dingin dari pada laut, maka udara di atas darat lebih rapat dari pada di atas laut. Akibatnya menghembuslah angin dari daratan ke arah laut sebagai angin darat. Nelayan-nelayan yang masih menggunakan perahu layar sering memakai angin darat untuk pergi dan angin laut untuk pulang mencari ikan di laut.

4. Lingkungan Hidup Masyarakat Ikan di Laut. Keadaan laut yang berbeda-beda dalam hal iklim udara dan suhu air, arus dan gelombang, kadar garam air laut atau *salinitas*, air laut yang jernih atau keruh karena pencemaran berpengaruh pula bagi lingkungan hidup jenis-jenis masyarakat ikan yang berlain-lainan. Ikan *tongkol* atau *cakalang* misalnya lebih suka hidup di lautan terbuka yang airnya jernih dan mengandung kadar garam tinggi. Kerumunan-kerumunan besar ikan *cakalang* hanya terdapat di laut sebelah utara kepulauan Maluku dan di laut sebelah selatan dari kepulauan Sunda Kecil. *Cakalang* jarang terdapat di Laut Jawa, jika ada hanya dalam jumlah kecil dan pada musim kemarau di dekat pulau Bawean. Jenis ikan *terbang* (Gambar 4) juga hidup dalam air laut yang mengandung kadar garam tinggi. *Ikan terbang* berkembang biak dengan baik di Selat Makassar.

Masyarakat ikan yang hidup di lautan beriklim tropis kaya dalam hal terdapat bermacam-macam jenis, tetapi jumlah populasi ikan dari tiap jenis tidak besar dan lagi hidupnya berpencar. Sebaliknya masyarakat ikan yang hidup di lautan beriklim dingin, jenisnya tidak

banyak, tetapi tiap jenis ikan yang ada di sana hidup berkerumun dalam jumlah yang besar. Itulah sebabnya di Indonesia tidak sembarang tempat dapat didirikan industri pengawetan ikan dalam kaleng, karena industri semacam ini semata-mata membutuhkan ikan yang sejenis, dan ikan yang sejenis itu harus pula dalam jumlah yang cukup banyak dengan ukuran besar, ikannya rata-rata lebih kurang harus sama pula.

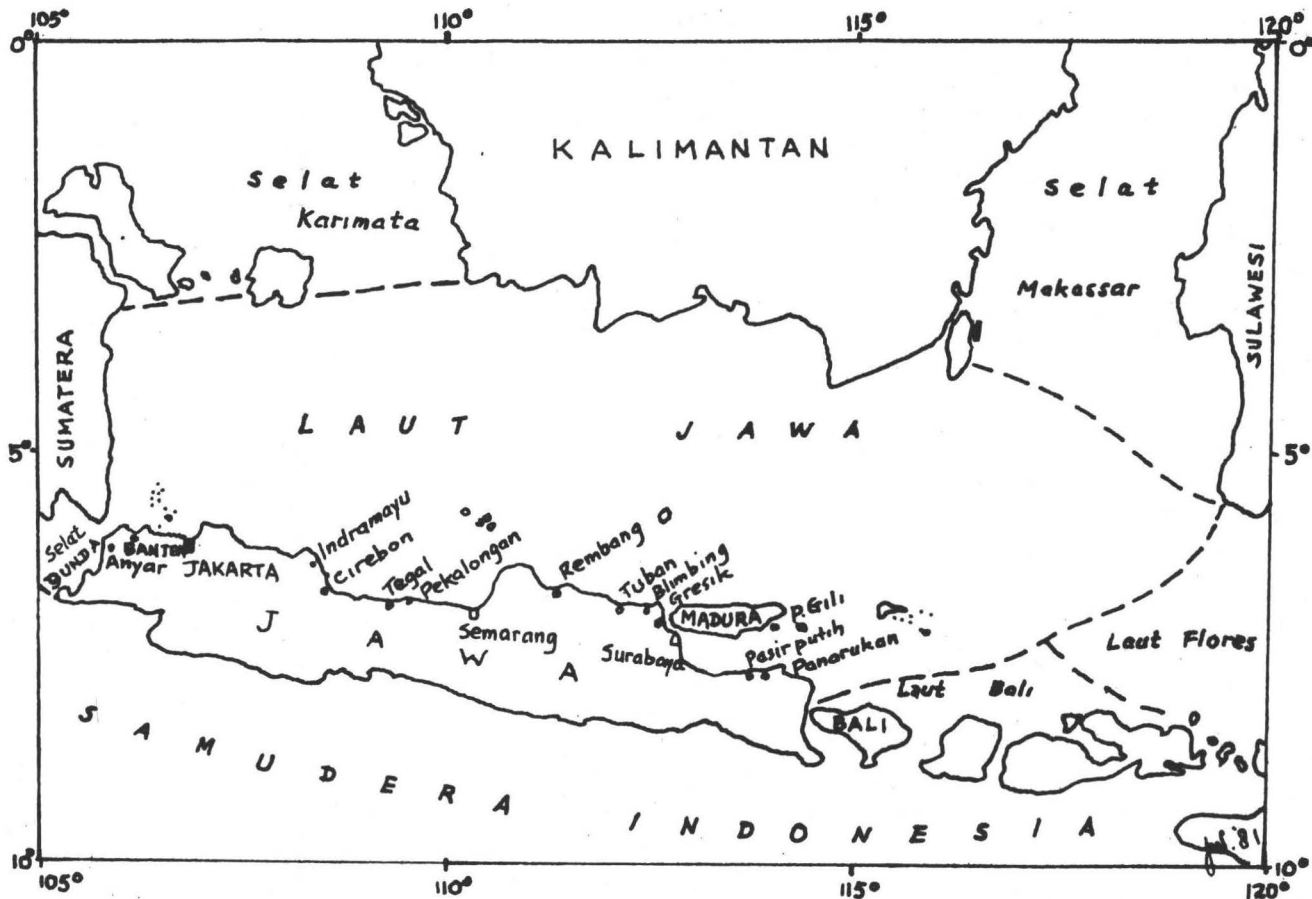
Tempat-tempat terkaya untuk usaha penangkapan ikan laut di Indonesia adalah daerah-daerah yang meliputi Laut Jawa, sekitar Laut Cina Selatan dan sekitar Selat Malaka. Daerah perikanan ini terletak di sebelah utara pantai Jawa, sepanjang pantai Sumatera Selatan, Bangka dan Belitung, sepanjang pesisir selatan pulau Kalimantan, dan di tempat-tempat yang banyak terdapat batu karang di sekitar kepulauan Seribu di Teluk Jakarta.

5. Laut Jawa dan Pantai Utara Jawa Madura. Titik pusat Laut Jawa terletak pada garis 112° bujur timur dan garis 5° lintang selatan, meliputi sebahagian besar dari dataran Sunda. Luas seluruhnya lebih kurang 1,8 juta km². Batas sebelah timur di Selat Makassar, Selat Bali. Sebelah selatan di pantai utara Jawa Madura. Sebelah barat di pantai timur Sumatera dan pulau Bangka. Sebelah utara di pantai selatan Kalimantan. (Peta 2).

Kedalaman Laut Jawa sekitar 40 – 50 meter dalamnya. Keadaan permukaan laut dipengaruhi angin moonson. Arus laut mengalir ke arah barat selama lebih kurang 8 bulan, yaitu dari bulan September hingga Mei. Endapan-endapan di dasar laut sebagian besar berupa lumpur, kecuali di sekitar kepulauan Seribu di Teluk Jakarta terdapat gugusan batu karang dan arus kencang. Rata-rata suhu air laut dalam bulan Desember – Pebruari 27.5° C sampai 28.8° C, bulan Maret – Mei 28.0° C – 29.1° C, bulan Juni – Agustus 27.0° – 29.0° C, bulan September – Nopember 27.8° C – 28.3° C. Kadar garam dalam bulan Desember – Pebruari antara 31 – 33%, bulan Maret – Mei 29.5 – 32%, bulan Juni – Agustus 31 – 33.5%, September–Nopember 32.5 – 33.5% . (The Enciclopedia of Oceanography, New York : Reinhold, 1966. p. 424 – 429).

Dari semua daerah perikanan yang telah banyak dikenal orang sejak jaman dahulu adalah pantai utara Jawa dan Madura. Mulai dari pulau Kangean, Madura sampai di pantai teluk Banten usaha menangkap ikan di laut merupakan mata pencaharian hidup yang pen-

Peta 2. Laut Jawa



Skala : 1 : 10,000,000

Sumber : The Oxford Atlas. London. 1970. p. 65

The Encyclopedia of Oceanography, edited by Rhodes W. Fairbridge, New York : Reinhold, 1966. p. 638.

ting bagi penduduk pesisir pantai yang kekurangan tanah untuk usaha pertanian. Tanah-tanah rawa, payau di pesisir pantai yang tidak cocok untuk usaha bercocok tanam dijadikan tambak-tambak, empang dan tebat yang membudidayakan *ikan bandeng* (Gambar 11) dan berbagai jenis udang. Di sepanjang pantai utara Jawa Timur antara 1 – 17 km dari pantai ke pedalaman terdapat banyak usaha budidaya *ikan bandeng*, udang, tawes di tambak-tambak yang pengairannya langsung mendapat air laut atau dari sungai-sungai yang dipengaruhi oleh pasang surut air laut. Di Teluk Jakarta, Teluk Banten dan sepanjang pantai utara Jawa Barat di muara-muara sungai banyak terdapat sero (Foto 1) yaitu sejenis alat penangkap ikan terbuat dari bilah-bilah bambu yang dirakit dengan tali plastik dan dipasang secara permanen di muara sungai, di tambak dan di empang. Di laut yang dalamnya antara 3 – 7 meter banyak ditancapkan kerangka tiang bambu yang panjang dan berbentuk bujur sangkar antara 4 x 4 meter sampai 7 x 7 meter, bentuknya seperti kerangka tiang-tiang rumah. Pada keempat tiang di sudut diikatkan ujung jaring yang dapat diangkat atau diturunkan ke dalam laut. Alat penangkap ikan semacam ini disebut *bagan tancap* atau *bagan tetap* (Foto 2 dan 3). Ada pula *bagan* yang tidak ditancapkan ke dalam laut, tetapi dipasang dan diapungkan oleh 1 – 2 *sampán* atau *perahu lesung*, sehingga mudah dipindahkan untuk mencari daerah perikanan baru. Alat penangkap ikan semacam ini disebut *bagan perahu* (Foto 4). Di sepanjang pantai utara Jawa Madura terdapat bermacam ragam alat angkut di air. Ada yang sudah menggunakan tenaga mesin yaitu motor tempel seperti perahu motor (Foto 3), tetapi kebanyakan alat angkut di air tradisional masih menggunakan tenaga manusia untuk menggerakkan *rakit* (Foto 5) dan *perahu lesung* atau *jukung lawak* dalam bahasa Jawa. (Foto 6) alat penggerak digunakan galah bambu dan dayung (*Weláh* = Bhs. Jawa). Ada pula yang menggunakan tenaga angin dengan cara memasang 1 – 2 lembar layar yang digantungkan pada tiang-tiang layar bagian depan dan tengah di atas perahu, seperti pada perahu-perahu nelayan Jawa yang disebut *tembon* (Foto 7 dan 8). Tiang layar dan lembaran layar yang dipergunakan untuk menggerakkan perahu angkutan dan perahu niaga yang berukuran besar dari 3 sampai 150 ton, adalah jauh lebih panjang dan lebih lebar ukurannya dibandingkan dengan badan perahu itu sendiri. Seperti pada perahu *lete* (Foto 9 dan 10) yang dibuat dan dipergunakan orang Madura untuk pengangkutan garam, jagung,



Foto 1. Sero – alat penangkap ikan di daerah payau pesisir pantai.

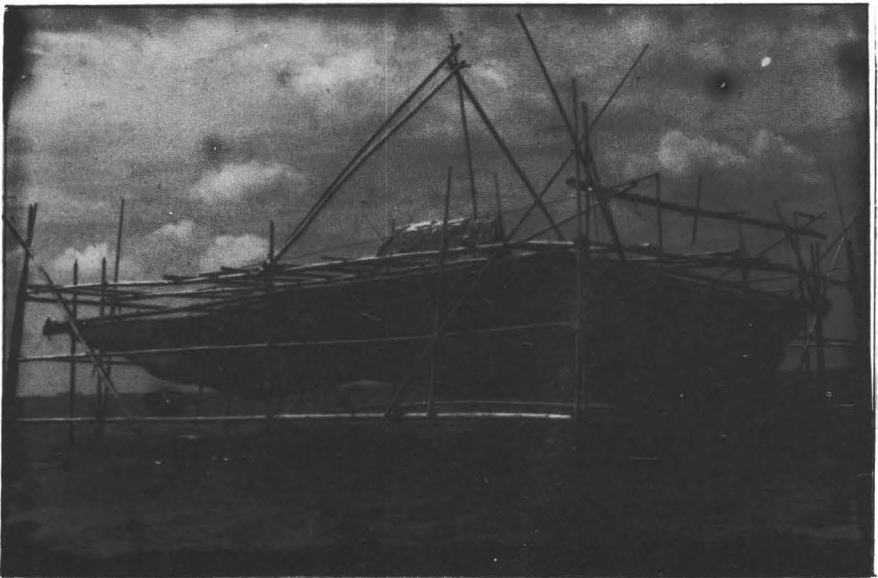


Foto 2. Bagan Tancap – alat penangkap ikan di laut yang dalamnya antara 3 – 7 m.

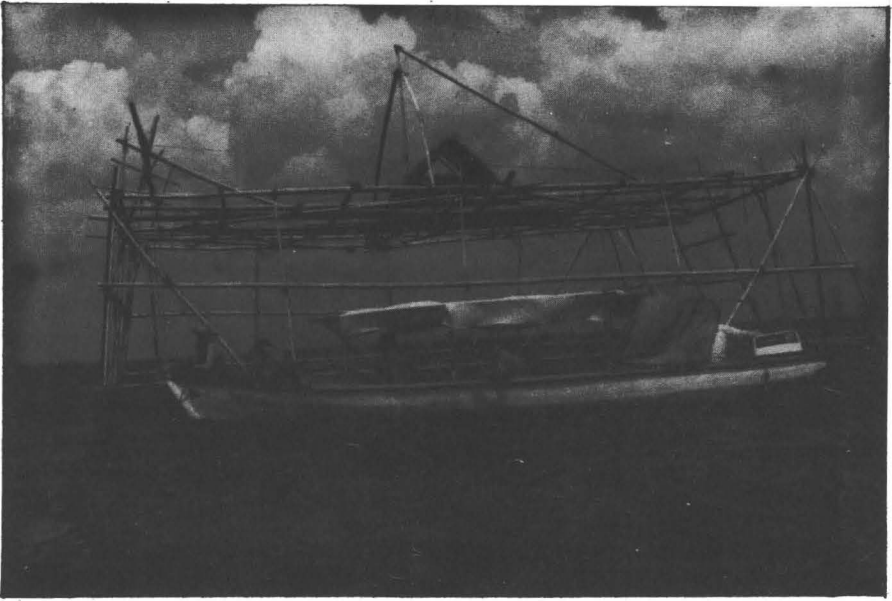


Foto 3. Bagan Tancap dan Perahu Motor di Teluk Jakarta.



Foto 4. Bagan Perahu – alat penangkap ikan yang disebut *bagan* dipasang dan diapungkan oleh perahu sehingga memudahkan untuk dipindah-pindahkan ke daerah perikanan baru.



Foto 5. Rakit — bambu-bambu dari daerah pedalaman Jawa Barat disusun menjadi rakit dan dihanyutkan melalui sungai ke pantai utara untuk Bagan.



Foto 6. Perahu lesung — *Jukung lawak* (Bahasa Jawa) juga disebut Perahu Peng-anak sebab dibawa serta dalam perahu-perahu besar seperti *lete*, *lambo*, *pinisi* seperti pada kapal membawa sekoci.

beras dan hasil bumi dari Jawa Timur ke Jakarta. Tiang-tiang layar dan lembaran-lembaran layar yang paling megah dibuat dan dipergunakan oleh orang-orang Bugis dan Makassar dari Sulawesi Selatan. Perahu mereka yang bertiang agung 2 sampai 3 batang disebut *pinisi* (Foto 11), dan yang bertiang agung 1 disebut *lambo* (Foto 12). Perahu-perahu niaga Bugis – Makassar ini terutama dipergunakan untuk mengangkut balok dan papan bangunan dari Sulawesi Selatan, dari Kalimantan ke Jakarta. Dari Jakarta diangkut barang-barang konsumsi seperti terigu, gula pasir, sepeda motor, mesin jahit ke Makassar.

Laut Jawa dan Pantai Utara Jawa Madura merupakan lingkungan hidup yang kaya dengan berbagai jenis masyarakat ikan, tetapi juga jalur komunikasi dan niaga yang ramai dikunjungi masyarakat Indonesia dan bangsa-bangsa asing.

6. **Jenis-jenis Masyarakat Ikan di Pantai Utara Jawa dan Madura.** Sebagian besar dari sungai-sungai di pulau Jawa bermuara di pantai utara. (Peta 3). Muara sungai, teluk dan pantai yang dangkal merupakan lingkungan hidup ikan *bandeng* dan berbagai jenis udang, kepiting, rajungan. Ikan *kakap* (*Lutjanus* sp Gb. 4) termasuk jenis ikan yang banyak digemari orang juga hidup di perairan teluk dan banyak pula terdapat di muara-muara sungai, pantai yang dangkal, kadang-kadang masuk sungai. Ikan *kakap* tertangkap dengan pancing, jaring kakap kadang-kadang masuk *sero*. Di pantai yang airnya dangkal lebih kurang 1½ meter banyak terdapat ikan *belanak* (*Mugil wagien-sis* Q.G.). *Belanak* hidup secara bergerombol 20 – 30 ekor, dan kadang-kadang terengah-engah di atas permukaan air, karena jenis ikan ini sangat tertarik pada cahaya. Ikan *belanak* makan organik yang terkandung di dalam lumpur, panjang ikan antara 25 – 35 cm, dagingnya lebih gurih dari *bandeng* dan tidak bertulang halus seperti *bandeng*. Ditangkap dengan menggunakan jaring belanak, gillnet, juga masuk sero.

Tenggiri (*Scomberomorus* spp.) (Gambar 1.2.) jenis ikan yang digemari orang. Ada beberapa jenis tenggiri antara lain *tenggiri papan* (*Scomberomorus guttatus*), ikan ini pemakan ikan kecil lainnya. Banyak terdapat di Laut Jawa dan di pantai yang berbatu karang. Panjang ikan bisa mencapai 60 – 100 cm. Ditangkap dengan menggunakan jaring payang.

Terubuk (*Chupea toli*) (Gambar 1.3.) hidup di air payau, muara-

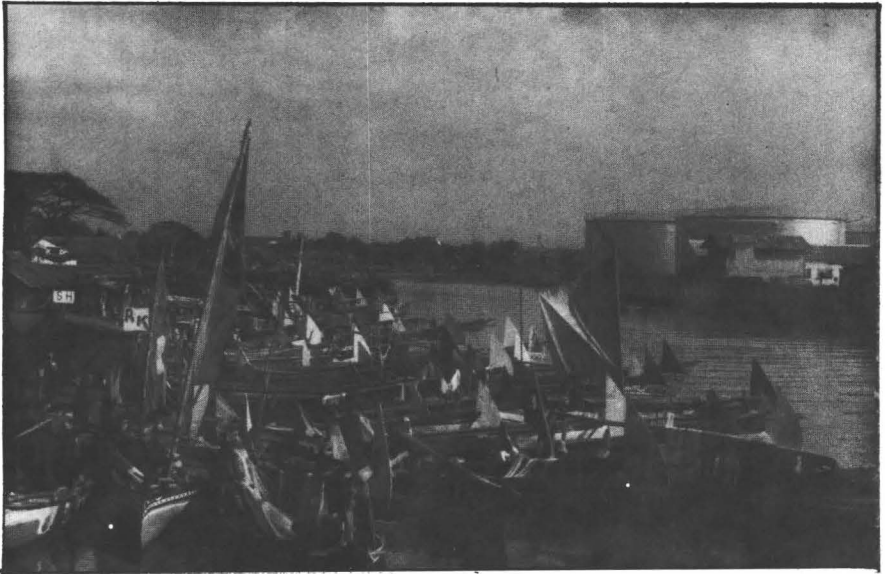


Foto 7. Perahu nelayan Jawa Tengah yang disebut *tembon* menggunakan 1 – 2 lembar layar. Pangkalan Kali Baru di Teluk Jakarta.

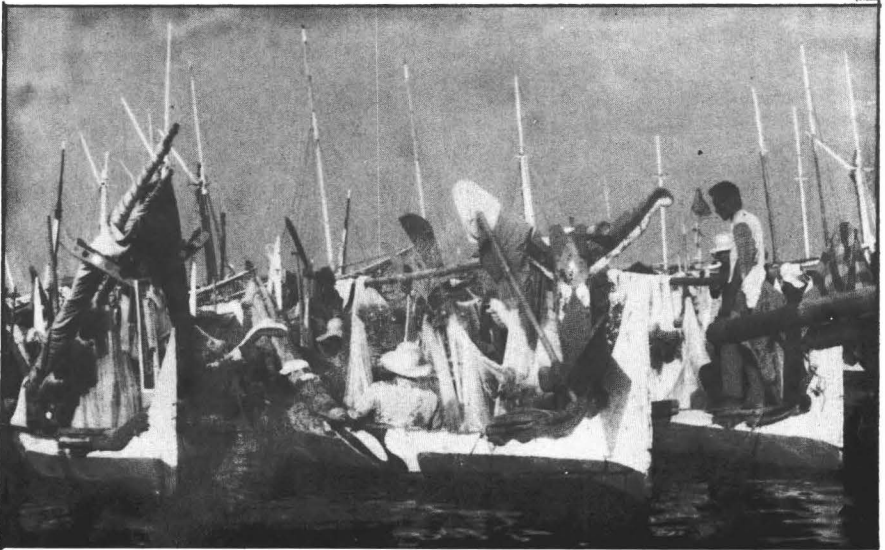


Foto 8. Tiang-tiang layar perahu *tembon* dibuat dari bahan bambu dan ukurannya lebih panjang dari pada badan perahu. Keadaan di pangkalan Kali Baru. Pada waktu istirahat, nelayan memperbaiki jaring.



Foto 9 Perahu lete – Madura.



Foto 10. Perahu lete – Madura.

Perahu *lete* dibuat dan dipergunakan orang Madura sebagai alat transpor di laut luas, mengangkut hasil bumi, papan dan balok kayu bahan bangunan dari Madura, Kalimantan ke Jakarta. Tiang layarnya dibuat dari balok-balok kayu besar berukuran garis tengah antara 15 – 25 cm, bahan dari kayu jati.



Foto 11. Perahu *pinisi* – Bugis Makassar ukuran 30 – 150 ton bertiang layar 2 – 3 tiang agung. Perahu niaga. Pangkalan Pelabuhan Sunda Kelapa.



Foto 12. Perahu *lambo* – Bugis Makassar ukuran 3 – 30 ton bertiang layar 1 tiang agung. Perahu niaga. Terlihat bagian buritan. Pangkalan Pelabuhan Sunda Kelapa di Jakarta.

Peta 3. Pantai Utara Jawa – Madura.
Tempat Konsentrasi Perahu Jawa Barat – Jawa Tengah – Jawa Timur – Madura



Teluk dan Sungai

1. Teluk Banten
2. Teluk Jakarta
3. Teluk Rembang

Sungai-sungai utama :

4. Ci Ujung
5. Ci Sadane
6. Ci Liwung

7. Ci Tarum
8. Ci Asem
9. Ci Manuk
10. Ci Sanggarung
11. Kali Pemali
12. Kali Kliwon
13. Kali Kupang

14. Kali Garung
15. Kali Serang
16. Kali Juana
17. Bengawan Solo
18. Kali Lamongan
19. Kali Brantas
20. Kali Sampean

Kota dan Desa Pesisir Pantai Anyer

21. Kali Baliga
22. Kali Sampang
23. Kali Samajid
24. Kali Saroka

- Banten
- DKI Jakarta
- Pelb. Sunda Kelapa
- Kali Baru
- Cilincing
- Marunda
- Indramayu
- Cirebon
- Gebangilir

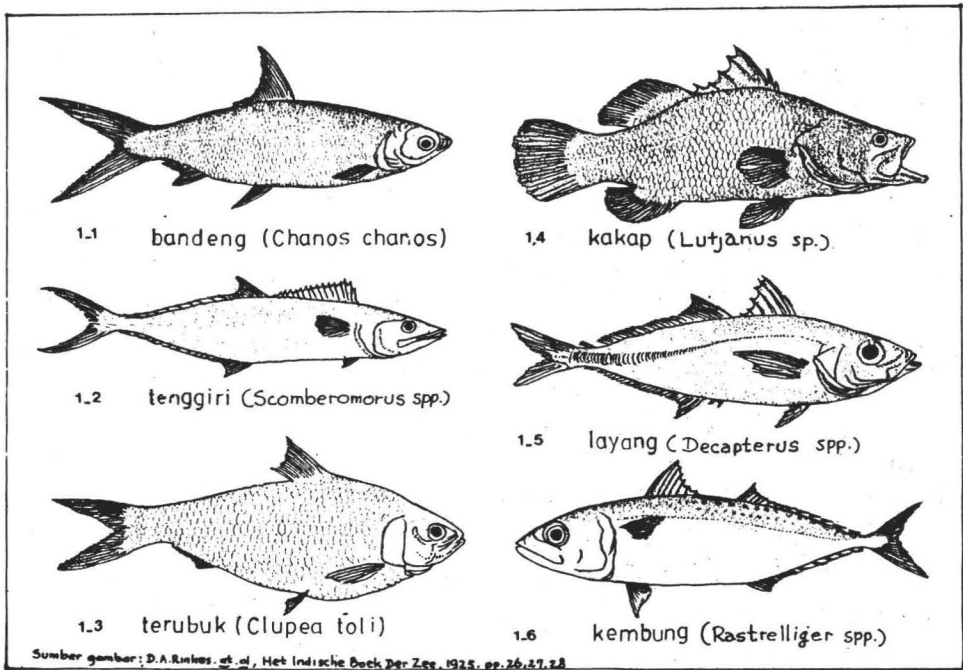
- Tegal ● Surabaya
- Pekalongan
- Semarang
- Jepra ● Sampang
- Rembang
- Sarang ● Pasirputih
- Bulu
- Tuban ● Muncar
- Blimbing
- Gresik.

SUMBER : 1. Atlas of SOUTH EAST ASIA DJAKARTA : DJAMBATAN, 1964. p. 22.
2. Atlas Indonesia, oleh I Made Sandy, Jakarta : P.T. Bumirestu, 1979. pp. 15-20.

muara sungai sekitar pulau Sumatera dan Kalimantan. Daging ikannya tidak begitu enak, dan banyak tulang, namun telurnya yang telah diasin banyak diperdagangkan orang. Panjang ikan mencapai 60 cm.

Layang (Decaptenus spp.) (Gambar 1.5.) jenis ikan yang hidup secara bergerombol, di perairan jernih yang berkadar garam tinggi. Di Laut Jawa daerah kerumunan bergeser mengikuti musim. Biasanya banyak tertangkap dalam bulan Januari – Maret, kemudian Juli – September, di daerah bagian timur pantai utara Jawa di sebelah timur Jepara, di pantai utara Madura, di sekitar pulau Bawean, di pantai Kendal, Batang, Pemalang dan Indramayu sekitar pulau Menyawak.

Kembung (Rastrelliger spp.) (Gambar 1.6.) jenis ikan yang terdapat di seluruh perairan Indonesia. Hidup di perairan jernih dan berkadar garam tinggi.



Gambar 1. Jenis Ikan di Laut Jawa

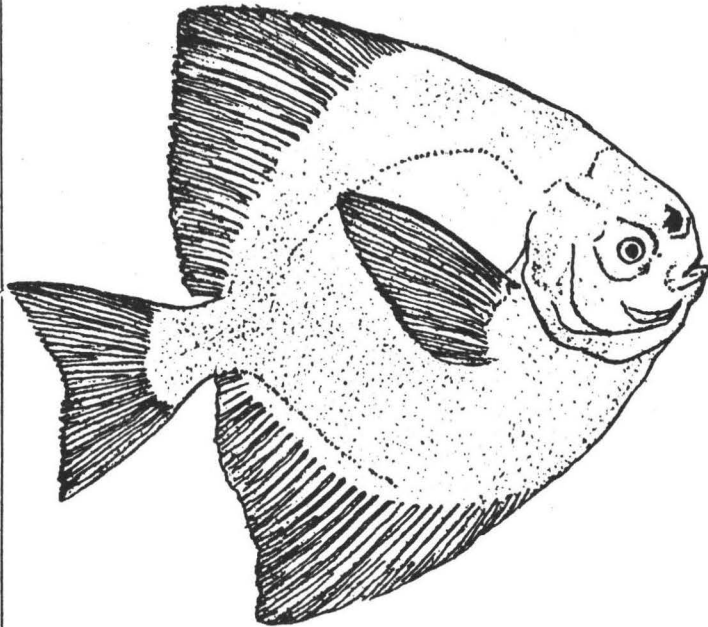
Bawal (*Stromateus* spp.) (Gambar 2.1.) jenis ikan yang hidup di pantai sekitar air keruh. Pemakan plankton kasar seperti udang rebon. Panjang ikan mencapai 20 – 30 cm.

Cumi-cumi (*Loligo* sp.), *Sotong* (*Sepia* sp.), *Cucut* (*Sphyma zygaena* Linn.), *Pari* (*Amphotistius imbricatus*), *Julung-julung* (*Hemiramphus far* Val.) (Gambar 2.2. s/d 3.1.; 3.2.; 4.2.). *Ikan Sebelah* (*Paraplagusia* sp.), *Krapu* (*Epinephelus* sp.), *Krisi* (*Nemipterus* spp.), *Kuniran* (*Upeneus* spp.), *Manyung* (*Arius*, spp.), *Belošo* (*Saurida* spp.), *Japuh* (*Dussumiria acuta*), *ikan Teri* (*Stolephonus*), *selar* (*Selaroides leptolepis* C.V.), *Pisang-pisang* (*Caesio caenulaureus* Lac.), *Ekor Kuning* (*Caesio erythogaster* C.V.), *Ikan Merah* (*Lutianus sanguineus* Cuvier.) adalah beberapa jenis dari kekayaan jenis-jenis ikan di Laut Jawa, yang umumnya diperjual belikan di pasar ikan untuk konsumsi penduduk sehari-hari. Adapun ikan *sardin* di Indonesia lazim disebut *Lemuru* (*Sardinella longiceps*) lingkungan hidupnya berada di batas timur dari Laut Jawa yaitu di Selat Bali.

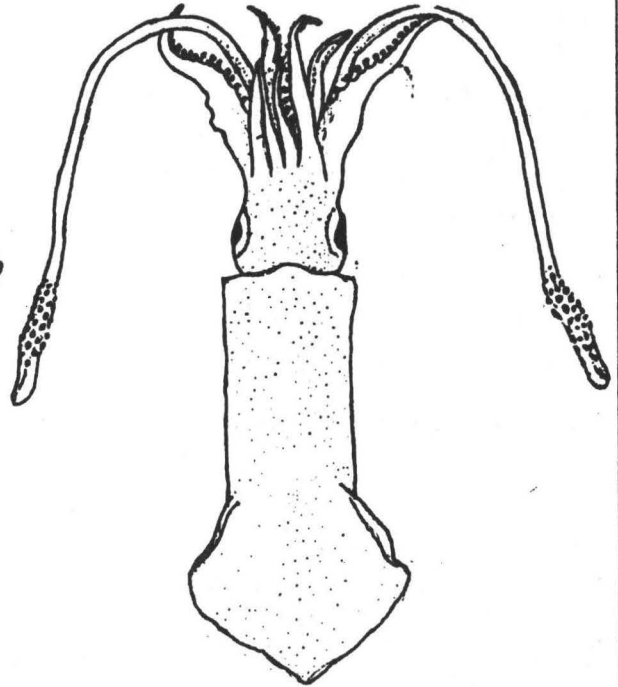
LATAR BELAKANG BUDAYA MARITIM INDONESIA

1. **Zaman Prehistori.** Sejak zaman prehistori laut merupakan sumber penghidupan. Bukti-bukti peninggalan zaman prehistori Indonesia banyak ditemukan oleh para ahli prehistori di pesisir pantai Sumatera timur dan utara dekat Medan, dan di dekat Langsa di Aceh, berupa bukit-bukit kerang bekas sampah dapur. Daging kerang telah lama dikenal sebagai bahan makanan. Nenek moyang bangsa Indonesia purba ialah manusia Austro-Melanesoid hidup dari usaha menangkap ikan, meramu kerang di pantai, berburu binatang dan meramu tetumbuhan dalam hutan sekitarnya. Peralatan dan perlengkapan hidup mereka terdiri dari alat tusuk dari tulang, alat pengeruk dari kulit kerang, alat potong dari kepingan-kepingan batu berupa serpih-bilah kecil yang dipasang pada gagang kayu, serta batu-batu penggiling dan kapak genggam berbentuk diskus lonjong. Tempat tinggal manusia Indonesia purba tidak jauh dari muara-muara sungai dekat pantai, di tempat-tempat yang terdapat gua-gua karang telah pula ditemukan bekas-bekas tempat pemukiman manusia purba. Tempat-tempat perlindungan di bawah gua-gua karang yang dalam ilmu prehistori disebut *abris sous roches* ditemukan misalnya di daerah Teluk McCluer dan Teluk Triton di bagian selatan daerah kepala burung di Irian Jaya.

2-1 bawal (*Stromateus niger*)



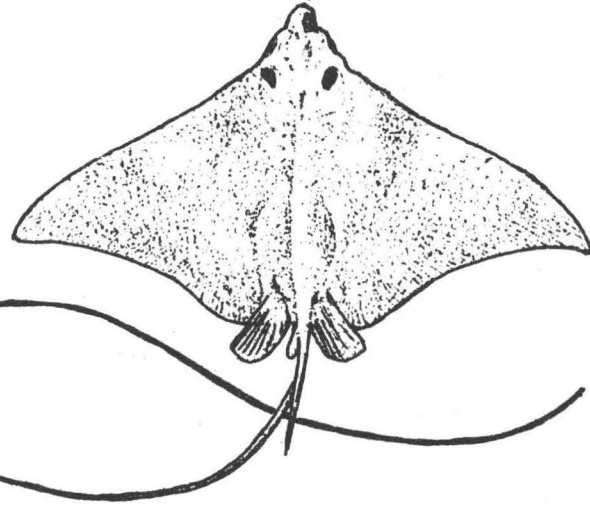
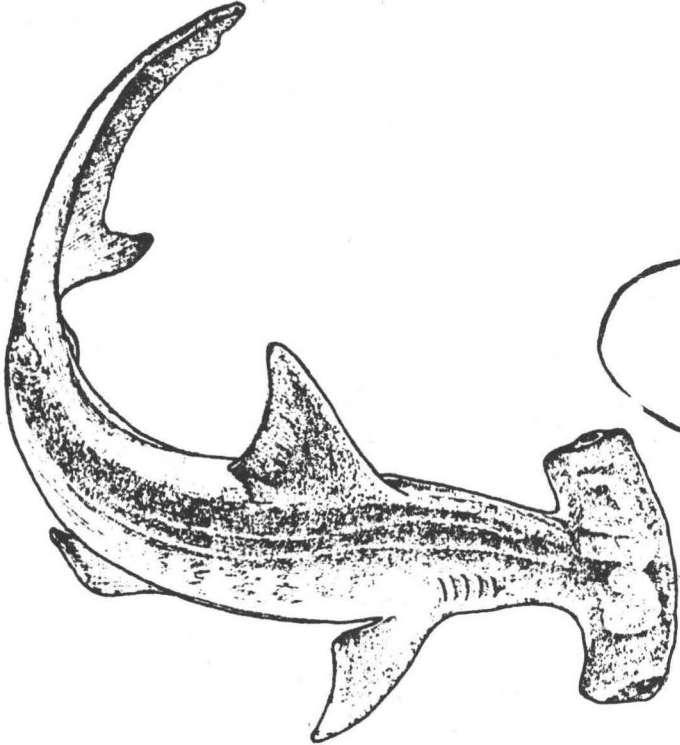
2-2 Cumi-cumi (*Loligo sp.*)



Sumber gambar : D.A. Rinkes, *at al*, Het Indische Boek Der Zee. 1925. pp.20.27.

Gambar 2. Jenis Ikan di Laut Jawa

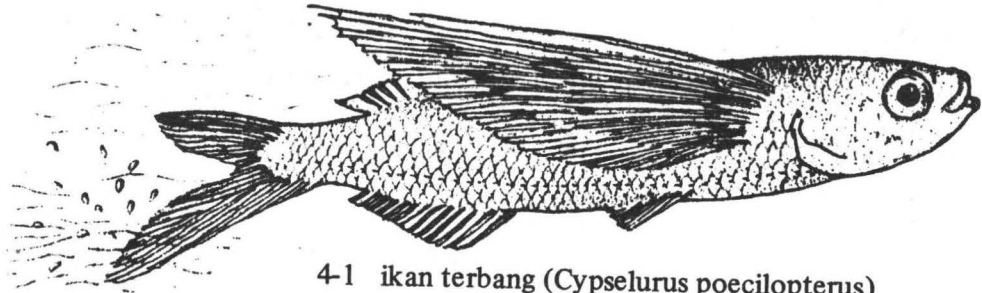
3-1 cucut ronggeng (*Sphyrna zygaena* Linn)



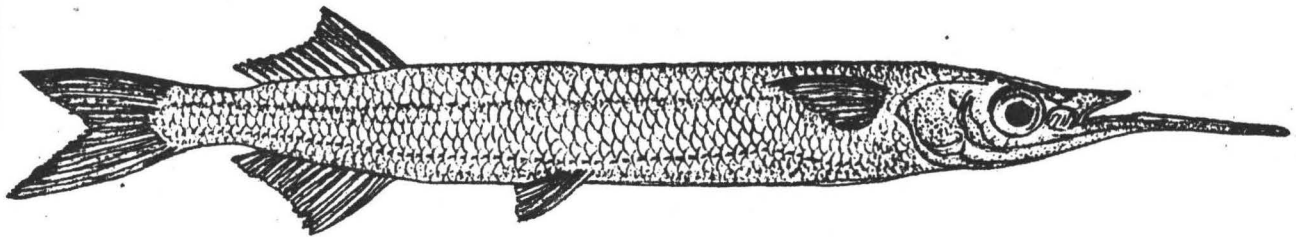
3-2 pari (*Amphotistius imbricatus*)

Sumber gambar : D.A. Rinkes, *at al*, *Het Indische Boek Der Zee*, 1925. pp.24.25

Gambar 3. Jenis Ikan di Laut Jawa



4-1 ikan terbang (*Cypselurus poecilopterus*)



4-2 julung-julung (*Hemiramphus for Val*)

Sumber gambar : D.A. Rinkes, *at al*, *Het Indische Boek Der Zee*, 1925. pp.26.27

Teknologi pembuatan perahu lesung dimulai sejak zaman purba dan kemudian dikembangkan lagi dengan diberi bercadik pada perahu-perahu lesung.

2. **Zaman Sriwijaya dan Majapahit.** Negara-negara tertua di Indonesia yang terletak di pesisir pantai, mengembangkan ekonominya berdasarkan perdagangan maritim dengan membangun armada niaga yang terdiri dari perahu-perahu layar besar yang dapat mengarungi lautan sampai jauh. Dalam abad ke-6 Sriwijaya satu negara pantai yang terletak mungkin di Palembang, tetapi mungkin juga di daerah pertengahan aliran sungai Kampar di Sumatera Tengah, atau di kota Jambi sekarang, merupakan negara maritim yang untuk beberapa abad lamanya menguasai perdagangan di laut-laut Indonesia. Negara Sriwijaya memiliki armada perahu-perahu layar besar, demikian tulis *Paduka Lanang* dalam *Sejarah Melayu*. *Paduka Lanang* mencatat peristiwa perpindahan keluarga Sriwijaya meninggalkan kota Palembang pada tahun 1178 menuju Jawa Tengah sebagai berikut :
" . . . setelah itu maka turunan Sang Si-Purba pun berangkatlah, kenaikan baginda lantjang emas pembudjangan, dan permaisuri Sri Tri Buana di lantjang perak. Maka turunan Demang Lebar Daun pun dengan segala menteri, sida-sida, bentara, hulubalang, masing-masing dengan kenaikannya. Maka rupa perahu terlalu banjak tiada terbilang lagi, rupa tiangnja seperti pohon kaju, dan rupa tunggal pandji-pandji seperti awan berarak, dan rupa pajung segala radja-radja seperti mega berangkat, maka tumpatlah rupa laut itu karena kebanyakan perahu orang jang mengiringkan baginda itu." (Muhammad Yamin, 1951. p.140) Waktu kekuatan Sriwijaya mundur, kira-kira dalam abad ke-13, sejajar dengan naiknya kekuasaan negara-negara di Jawa Timur, perdagangan di Nusantara bagian barat jatuh di tangan beberapa negara bangsa-bangsa asing, ialah pedagang-pedagang dari Parsi dan Gujarat, dan oleh negara-negara perdagangan lain di Asia Tenggara ialah Chen-la di Muangthai dan Laos sekarang, dan Champa di Vietnam Tengah sekarang. (Koentjaraningrat, 1975. p. 24).

Dalam pertengahan abad ke-14 negara Majapahit dapat berhasil menggantikan Sriwijaya dengan menduduki dan menguasai tempat-tempat pantai yang strategis di seluruh Nusantara. Waktu itu armada perang Majapahit memegang kekuasaan maritim di Nusantara. *Pra-panca* menegaskan tentang kekuatan armada Majapahit waktu itu dalam *Negarakretagama* pupuh XVI/5 bahwa Majapahit memelihara angkatan laut yang sangat besar untuk melindungi daerah-daerah

bawahan dan menghukum pembesar daerah yang membangkang terhadap pusat pemerintahan. Armada perang Majapahit sebagian besar ditempatkan di pantai utara Jawa untuk melindungi negara induk, sebagian disebar di beberapa tempat untuk mengawasi daerah bawahan. Namun tidak diketahui dengan pasti berapa besar armada Majapahit dalam abad ke-14 itu. Perluasan wilayah Majapahit juga membawa akibat peningkatan hubungan dagang antara pusat dan daerah. Pelabuhan-pelabuhan Tuban, Gresik dan Surabaya ramai dikunjungi pedagang dari daerah dan negara-negara asing tetangga. *Ma Huan* dari Cina yang mengunjungi Majapahit pada tahun 1413 mencatat dalam *Ying-yai Sheng-lan (The Overall Survey of the Ocean's Shores 1433. London. 1970)* bahwa di pelabuhan-pelabuhan Tuban, Gresik dan Surabaya banyak didiami oleh pedagang Cina dan Asli yang kaya-kaya. Segala macam barang dagangan banyak diperjual belikan di situ. Mutu manikam dan barang-barang buatan luar negeri banyak diborong oleh pedagang Asli dalam jumlah besar. Namun yang banyak disukai ialah barang pecah belah dari porselen Cina yang berbunga biru, kain sutera dan lena, baik polos maupun berbunga, dan minyak wangi. Sedangkan di antara pelbagai hasil bumi yang diekspor Majapahit terutama adalah beras. (Slametmulyana, 1979. p. 148). Hubungan dagang dan diplomatik antara Cina dan Jawa sudah berlangsung mulai dari berdirinya kerajaan Ho-ling pada permulaan abad ke-7 sampai runtuhnya kerajaan Majapahit pada permulaan abad ke-16. (Slametmulyana, 1979. p. 58).

3. **Zaman Kolonial.** Pada paroh pertama dalam abad ke-16 lautan Indonesia berubah menjadi arena persaingan niaga rempah-rempah dari bangsa Eropa. Kapal-kapal layar bermeriam bangsa Spanyol, Portugis, Belanda, Inggris, menguasai jalur perdagangan di lautan dalam kawasan Asia. Kota-kota pelabuhan penting diserang dan dikuasai. Mula-mula Portugis menaklukkan kota pelabuhan negara Malaka pada tahun 1511. Sebelas tahun kemudian yaitu pada tahun 1522 datang di Sunda Kelapa pelabuhan utama negara Pajajaran. Orang Portugis diizinkan mendirikan sebuah benteng di Sunda Kelapa, tetapi ketika orang-orang Portugis datang kembali untuk melaksanakan rencana mereka dalam tahun 1527, ternyata Sunda Kelapa sudah menjadi Jayakarta yang mengakui kedaulatan Fatahillah di Banten. Dengan gempuran-gempuran yang seru, orang Portugis terpaksa meninggalkan pantai utara Jawa Barat. Dalam tahun 1596 orang Belanda pertama kali muncul di pelabuhan Banten dengan

4 buah kapal dagang. Pada waktu itu Banten merupakan pusat perdagangan rempah-rempah lada dan cengkeh. Setiap pedagang yang mau membeli atau menjual lada, tentu ke Banten perginya, baik untuk lada dari Banten sendiri dan dari Lampung maupun cengkeh dan pala dari Maluku. Kedudukan pelabuhan Malaka pada waktu itu tidak banyak pengaruhnya. Sekitar tahun 1600 kota Banten mengalami masa kejayaan. Dalam tahun 1602 pedagang-pedagang Belanda mendirikan kongsi perdagangan yang terkenal dengan nama VOC (*Vereenigde Oost-Indische Compagnie*), diangkat seorang gubernur jenderal Jan Pieterszoon Coen. Pada tahun 1618 Belanda berselisih dengan Banten yang pada waktu itu di bawah pemerintahan pangeran Ranamenggala. Dalam tahun 1619 Belanda menggempur Jayakarta, dihancurkan dan kota Batavia didirikan Belanda. Kuasaan Belanda dapat berhasil memaksakan monopoli perdagangan rempah-rempah dari kerajaan Banten. Dalam tahun 1628, 1629 kota Batavia berturut-turut digempur dari laut oleh Sultan Agung dari negara Mataram Jawa Tengah. Perahu-perahu Mataram tidak sanggup menghadapi kapal-kapal Belanda, dan akhirnya Mataramlah yang terbukti tidak dapat melawan teknologi persenjataan Belanda yang lebih unggul. Sultan Agung kemudian bersekutu dengan orang-orang Portugis dan Inggris menjalankan perang ekonomi terhadap Belanda. Blokade beras ke Batavia dilakukan dan pedagang-pedagang disuruh langsung pergi ke Malaka. Akan tetapi armada laut Belanda ternyata masih lebih unggul juga pada tahun 1641 Belanda dapat merebut Malaka dari tangan orang Portugis. Belanda kemudian menjalankan politik *divide et impera* terhadap negara Mataram, dan ternyata berhasil pada tahun 1755 dalam perjanjian Gianti, negara Mataram pecah menjadi tiga kerajaan kecil yang sebagai kerajaan-kerajaan boneka harus tunduk kepada satu perusahaan Belanda. VOC baru berakhir 44 tahun kemudian sesudah menguasai Mataram. Dalam tahun 1799 VOC dinyatakan bangkrut dan semua miliknya diambil alih oleh kerajaan Belanda dan Indonesia menjadi bagian dari tanah jajahan kerajaan Belanda. Pada tahun 1881 didirikan perusahaan pelayaran kerajaan Belanda yang dikenal dengan nama KPM. Kapal pertama milik perusahaan KPM mulai berlayar dalam tahun 1891, dengan demikian mulai pula monopoli pelayaran di laut-laut Indonesia dalam abad ke-20 dikuasai perusahaan pelayaran kerajaan Belanda. Peranan armada

perahu-perahu layar bangsa Indonesia yang pernah mencapai puncak kejayaannya pada zaman Sriwijaya dan Majapahit dilumpuhkan. Sehingga dalam pikiran sebagian besar anggota masyarakat kita hanya mengenal kapal-kapal besar bermesin buatan bangsa-bangsa Eropa. Sistem pengetahuan dan teknologi bangsa Indonesia dalam bidang pembuatan alat-alat transpor di air, pelayaran dan penangkapan ikan tidak diberi kesempatan luas untuk dikembangkan menjadi setaraf bangsa-bangsa maju. Anggota masyarakat kita dididik dengan pola berpikir dan tindakan dalam tingkah laku yang bersifat konsumtif, pemuja dan pengagung karya budaya bangsa asing. Akibatnya luntur pula kepercayaan bangsa terhadap kemampuan diri sendiri.

4. **Prospek Antropologi Maritim Indonesia.** Bangsa-bangsa yang telah mengalami kemajuan dalam teknologi pelayaran sesungguhnya sudah melihat pula, ada sesuatu kelebihan terpendam dalam hal kemampuan bangsa Indonesia di bidang pelayaran maritim. David Levis — seorang sarjana bangsa Australia yang mengkhususkan diri dalam penelitian-penelitian mengenai metode-metode navigasi non-Eropa di laut dan darat. Ia sampai pada kesimpulan bahwa di bidang pelayaran perlu belajar dari bangsa Indonesia. Katanya :

"All in all, we came to realise that Indonesia was a treasure-house of the maritime history of Eastern mankind, because the type of craft and the type of rig, the outrigge canoe, the double canoe, were carried by Indonesian seafarers as far as Madagascar and the east coast of Africa. The same types of craft were sailed by the Polynesians and the Micronesians, who themselves spread ultimately from the South-East Asian archipelagoes right across the distant Pacific as far as Eastern Island itself, not very far from South America. In other words, a maritime technology that spanned half the circumference of the world. But we were left with a realisation of a different sort: now, with a shortage of fossil fuels and their prices inevitably going to increase, the possibilities of the introduction of forms of commercial sail become very real and very important. While not suggesting that the Indonesian *prahu* and its networks can be precisely introduced to other sea areas of the Pacific,

say, or even the Australian coast, nevertheless, I think we in countries bordering Indonesia and our neighbours further out in the Pacific have very much to learn from the prahu trade of the Indonesian islands and these proud pinisi trading so successfully in the Java sea, the Sulu sea, up to Singapore and to and fro across the archipelago. Indonesia is not only providing insights into the maritime past of mankind; it also may well be pointing out pathways into our future." (Hemisphere, v. 24, n. 2, 1980.p.122-127).

Perkembangan teknologi bangsa Indonesia dalam pembuatan alat transpor di air, pelayaran, perdagangan, dan penangkapan ikan di laut, sungguh pun terbatas sampai penggunaan perahu-perahu layar, tetapi sistem pengetahuan dalam bidang maritim yang telah turun-temurun terpendam secara akumulatif adalah sangat kaya dan amat kompleks. Cara-cara pembuatan perahu tanpa menggunakan satu potong paku besi yang mudah berkarat dalam air laut. Pengetahuan tentang jenis-jenis kayu yang awet dalam laut. Pengetahuan merancang bentuk dan jenis-jenis perahu yang cocok dengan keadaan perairan yang berbeda-beda. Pengetahuan merancang bentuk dan jenis-jenis perahu yang cocok untuk menangkap jenis-jenis ikan yang berlain-lainan. Pengetahuan merancang alat-alat penangkapan ikan yang bermacam ragam agar mencapai hasil penangkapan yang efektif. Bahasa yang dikembangkan untuk menyebut sampai bagian-bagian detail perahu dan alat-alat penangkap ikan. Pengetahuan mendeteksi kerumunan ikan dalam laut tanpa bantuan alat teknologi modern. Pengetahuan meramal cuaca dalam pelayaran. Pengetahuan menentukan posisi perahu dan arah pelayaran dengan seksama yang hanya menggunakan batu-duga dan tanda-tanda alam tertentu. Pengetahuan sehubungan dengan keselamatan pelayaran. Pantangan dan larangan serta upacara-upacara yang berhubungan dengan laut. Hukum pelayaran dan perdagangan tradisional. Cara-cara pembagian kerja di laut. Bentuk-bentuk organisasi tolong-menolong di antara golongan masyarakat pelaut dan komunitas nelayan. Bentuk-bentuk dan cara mengadakan komunikasi di laut. Seni ukir, lukis dan rias perahu. Sesungguhnya sangat perlu adanya ilmu pengetahuan Antropologi Maritim Indonesia yang secara

sistematik dapat menggali, memperkenalkan, mengembangkan dan memperkaya warisan budaya maritim Indonesia, supaya dapat dinikmati, dimanfaatkan oleh masyarakat luas. Menggugah generasi muda masyarakat Indonesia mengenal, mencintai dan menguasai Samudera Adhi Guna – lautan indah dan banyak manfaatnya. Lautan sebagai jembatan persatuan dan kesatuan bangsa. Lautan sebagai urat nadi kehidupan bangsa. Agar kembali menguasai laut sebagaimana nenek moyang kita di masa-masa silam, justru di lautan kita jaya, Yalesveva Jayamahe.

Ilmu pengetahuan Antropologi Maritim Indonesia yang dapat memberikan gambaran dengan cermat dan teliti keadaan setepat-tepatnya mengenai manusia dan kebudayaan pantai di Indonesia, tentu akan sangat menarik bagi siapa saja yang berminat untuk mendekati pantai dan laut, baik untuk sekedar rekreasi, perjalanan wisata, maupun untuk karya wisata, untuk studi-studi ilmiah dalam mengadakan analisa, studi perbandingan berbagai masalah sosial budaya yang berkaitan dengan tataguna laut atau *sea tenure*, satu bidang studi yang masih terbengkalai dibandingkan dengan studi-studi tataguna tanah atau *land tenure* yang sudah banyak dilakukan orang.

Bab II

JENIS-JENIS PERAHU DI PANTAI UTARA JAWA MADURA

1. **Alat transpor di Pantai Utara Jawa Madura.** Di sepanjang pantai utara Jawa Madura yang merupakan jalur pelayaran yang ramai, terdapat sebagian besar warisan budaya maritim bangsa Indonesia. Aneka ragam teknologi dan alat transpor di laut telah dikembangkan terutama oleh orang-orang Jawa, Madura, Bugis dan Makassar. Akal, pengetahuan, kemahiran dan pengalaman mereka telah dapat mengatasi kesukaran-kesukaran alam laut sekelilingnya. Berbagai bentuk dan jenis perahu layar, perahu bercadik, perahu lesung, rakit dengan berhasil baik telah dibuat untuk melaksanakan mata pencaharian hidupnya. Jenis perahu untuk menangkap ikan di pesisir pantai, di muara-muara sungai berbeda dari perahu-perahu yang dipergunakan di laut dalam yang jauh dari pantai. Jenis perahu yang dipergunakan sebagai alat pengangkutan barang dan penumpang jarak dekat di laut dan teluk yang tidak besar gelombangnya, berbeda pula dari jenis perahu untuk pelayaran jarak jauh di lautan yang bergelombang. Aneka ragam alat penangkapan ikan yang berbeda-beda juga memerlukan jenis dan ukuran perahu yang berbeda pula. Perahu yang dipergunakan oleh 3 orang nelayan dalam satu kelompok kerja, dan menggunakan alat penangkap ikan yang disebut jala yang dilemparkan dari atas perahu ke kerumunan ikan dalam laut misalnya, adalah perahu-perahu jenis jukung, tembon, dan kementing ukuran sedang atau kecil. Jenis-jenis perahu semacam ini panjang 8 meter, lebar 0,80 sampai 1,70 meter, dan dalam 0,60 meter. Perahu yang dipergunakan oleh 15 orang nelayan dalam satu kelompok kerja yang menggunakan alat penangkap ikan yang disebut payang ageng berupa jaring berbentuk kantong yang panjangnya normal dari ujung kaki muka ke ujung kaki belakang 180 meter dan beratnya lebih kurang 120 kg, maka diperlukan jenis perahu yang badan perahunya tidak terlampau dalam masuk ke dalam air dan dapat berlayar cepat yaitu jenis perahu yang disebut perahu mayang. Perahu mayang berukuran panjang 11 m, lebar 3 m, dan dalam 1 m. Layarnya berukuran 14 m, panjang, dan 6 m lebar. Layarnya jauh lebih besar dari pada badan perahu mayang. Maka dari itu perahu mayang dapat berlayar cepat.

Di sepanjang pesisir pantai Jawa Madura terdapat kota-kota pelabuhan tua dalam sejarah terkenal Banten, Sunda Kelapa, Pekalongan, Semarang, Jepara, Rembang, Tuban, Gresik, Surabaya, Sampang. Pelabuhan-pelabuhan terbesar di Indonesia masa kini Tanjung Priok di Jakarta, Tanjung Perak di Surabaya. Pelabuhan Niaga Cirebon, Semarang, Gresik dan sejumlah pelabuhan nelayan atau pangkalan perahu-perahu nelayan antara lain Kali Baru, Cilincing di Teluk Jakarta, Indramayu, Gebang, Brebes, Tegal, Rembang, Sarang, Bulu, Blimbing, di pulau Jawa dan Sampang, Camplong di pulau Madura (Peta 3). Di pelabuhan-pelabuhan dan pangkalan-pangkalan nelayan tersebut terutama merupakan tempat-tempat konsentrasi berbagai jenis perahu niaga antar pulau yang dibuat dan dipergunakan oleh orang-orang Madura dan Bugis Makassar. Jenis perahu niaga jarak jauh yang dipergunakan orang Madura disebut lete terutama banyak berpangkalan di pelabuhan Kali Mas di Surabaya dan pelabuhan Kali Baru Jakarta. Perahu lete dalam berbagai ukuran besar antara 30 sampai 80 ton merupakan perahu niaga yang khusus dipergunakan sebagai alat pengangkutan balok, papan kayu bahan-bahan bangunan dari Kalimantan ke pulau Jawa, dan dari pulau Jawa dan Madura diangkut, jagung, beras, gula, garam ke pelabuhan-pelabuhan di Kalimantan.

Perahu-perahu niaga yang paling besar dari semua jenis perahu di pantai utara Jawa Madura ialah perahu pinisi dan lambo. Kedua jenis perahu ini dibuat dan dipergunakan oleh orang-orang Bugis dan Makassar dari Sulawesi Selatan. Perahu pinisi dan perahu lambo terutama berpangkalan di pelabuhan Surabaya, di Semarang dan pelabuhan Sunda Kelapa di Jakarta. Perahu niaga jenis ini mengangkut balok, papan kayu bahan bangunan dari Sulawesi, dari Kalimantan ke pulau Jawa, terutama ke Jakarta. Dari Jakarta diangkut bahan kebutuhan pokok seperti, terigu, gula pasir, mentega, dan hasil industri berupa, radio, televisi, mesin jahit, sepeda motor ke Sulawesi dan pulau-pulau Indonesia bagian timur lainnya. Jenis pinisi berukuran besar antara 30 sampai 150 ton menggunakan 7 lembar layar besar kecil yang dipasang pada bagian anjungan, pada 2 batang tiang agung yang ditegakkan di atas perahu bagian tengah dan di buritan. Jenis lambo berukuran lebih kecil dari pada pinisi dan hanya bertiang agung satu batang yang ditegakkan di atas perahu bagian tengah. Kedua jenis perahu ini mempunyai geladak atau dek seperti pada kapal. Di bawah dek terdapat ruangan alat-alat

dan barang niaga. Geladak perahu juga merupakan tempat barang niaga yang setelah disusun kemudian diberi beratap terpal pelindung dari hujan dan panas.

Jenis perahu angkutan barang dan penumpang berjarak dekat untuk penyeberangan di muara-muara sungai, mengangkut alat-alat penangkapan ikan yang berukuran kecil dan ringan ke tempat-tempat pemasangannya di teluk atau di payau. Mengangkut barang dan bahan kebutuhan hidup seperti air tawar dari sebuah desa di hulu sungai. Mengangkut ibu rumah tangga dan belanjaan dari dan ke pasar desa di pesisir pantai. Dapat dikatakan hampir semua aktivitas yang memerlukan alat transpor dan yang mungkin dicapai dengan melalui pesisir pantai, penduduk pantai utara Jawa Madura selalu menggunakan jukung, jukung katir, sampan, sope, jegong, dan akhir-akhir ini juga jenis perahu motor tempel. Perahu-perahu jenis ini umumnya berukuran kecil digerakkan dengan galah bambu, bila di air yang lebih dalam dibantu dengan dayung. Juga bila arah angin tidak bertentangan dengan arah tujuan, maka digunakan layar untuk melajukan perahu.

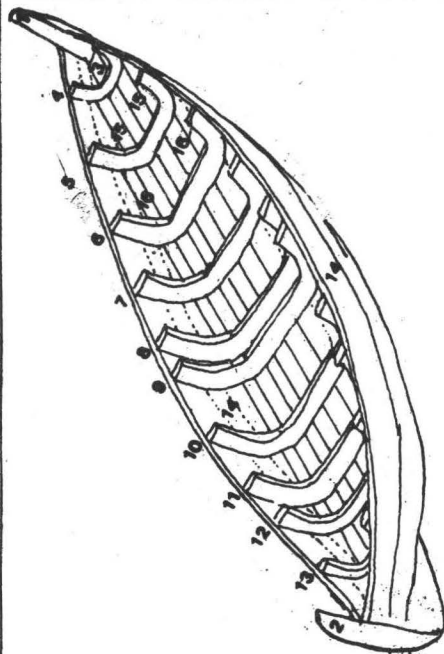
Ukuran perahu-perahu angkutan barang dan penumpang jarak dekat rata-rata antara panjang 5 – 7 meter, lebar 0,60 – 0,90 meter, dalam 0,40 – 0,60 meter. Badan perahu terbuat dari satu batang kayu yang dikeruk dan dibentuk perahu lesung, seperti semua jenis jukung dan jukung katir. Atau badan perahu yang terbuat satu kerangka yang terdiri dari lunas, gading-gading, linggi depan atau kepala delan, linggi belakang atau kepala belakang dan perut kiri dan kanan perahu atau juga disebut lambung kiri dan kanan perahu, atau golak (Bhs. Jawa) kanan dan kiri. Kerangka dasar sebuah perahu papan biasanya terdiri dari 10 gading yang masing-masing mempunyai nama sendiri menurut urutan dan ukurannya dihitung dari bagian kepala depan atau linggi depan, yaitu :

1. gading jurubatu
2. gading nanggapan
3. gading bentangan
4. gading prambenan
5. gading jangkar
6. gading nyelagan
7. gading jandon
8. gading pedaringan
9. gading bengkok gede
10. gading bengkok kecil.

Fungsi dari gading ialah sebagai tulang kerangka dari badan sebuah perahu. Tulang kerangka perahu yang disebut gading ini dibuat dari bahan kayu jati. Bentuk gading atau tajuk (Bhs. Madura) bisa dibuat dalam macam-macam bentuk menurut bentuk badan

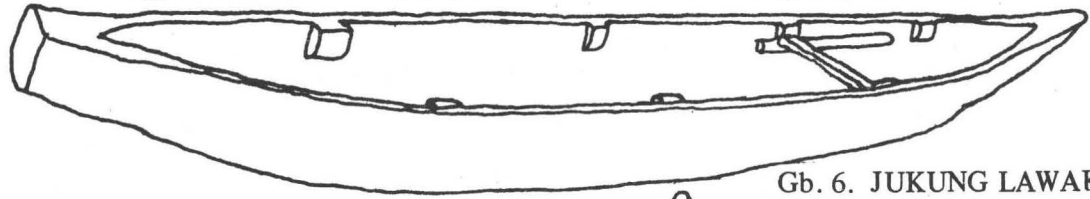
perahu yang diinginkan. Berbagai jenis perahu layar yang disebut tembon, atau compreng. Perahu mayang atau kolekan, kolek, bondet, konting, kementing, umumnya dasar dari badan perahu berbentuk dasar bulat, seperti bentuk huruf U, karena gading-gadingnya dibuat melengkung dari ujung yang satu ke ujung yang lain. Ada pula jenis perahu yang bentuk dasar badannya berbentuk lancip, seperti bentuk huruf V, ini berarti bentuk gading yang membuat siku-siku. Bentuk lain adalah bentuk dasar rata, perahu-perahu jenis ini bentuk dasarnya rata seperti kotak, karena gading-gadingnya dibuat tegak lurus di atas dasar badan perahu, misalnya sampan kotak. Dari jenis-jenis perahu di pantai utara Jawa Madura yang terbanyak adalah perahu dengan gading berbentuk huruf U sebagai kerangka dasarnya (Gambar 5). Dengan pengetahuan menggunakan gading-gading yang ukurannya bisa bervariasi menurut letaknya dan ukuran perahu yang dikehendaki bisa bermacam ragam pula mulai dari perahu sampan (Gambar 7) perahu sope (Bhs. Jawa);

Gambar 5. BAGIAN-BAGIAN KERANGKA DASAR PERAHU

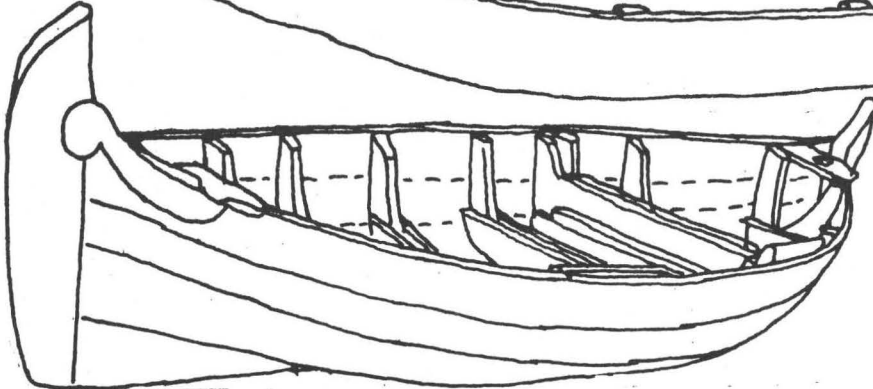


1. KEPALA DEPAN
2. KEPALA BELAKANG
3. LUNAS
4. GADING JURUBATU
5. GADING NANGGAPAN
6. GADING BENTANGAN
7. GADING PRAMBENAN
8. GADING JANGKARAN
9. GADING NYELAGAN
10. GADING JANDON
11. GADING PEDARINGAN
12. GADING BENGKOK GEDE
13. GADING BENGKOK KECIL
14. GOLAK KANAN & KIRI
15. PENGAPIT LUNAS KANAN & KIRI
16. MALUDAN KANAN & KIRI

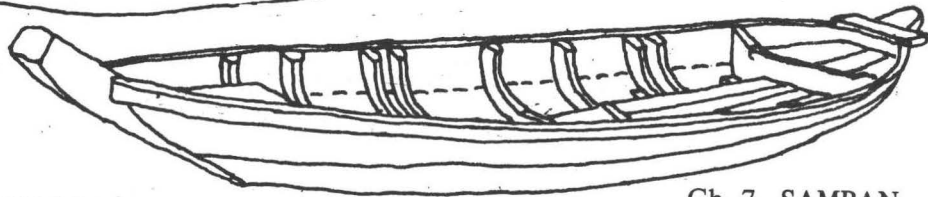
Sumber: Informan dDasmin 40 th Tukang Perahu Bondet, Indramayu



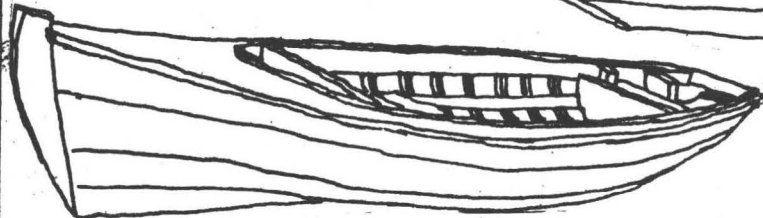
Gb. 6. JUKUNG LAWAK



Gb. 8. SOPE (Jawa)
JEGONG (Betawi)



Gb. 7. SAMPAN

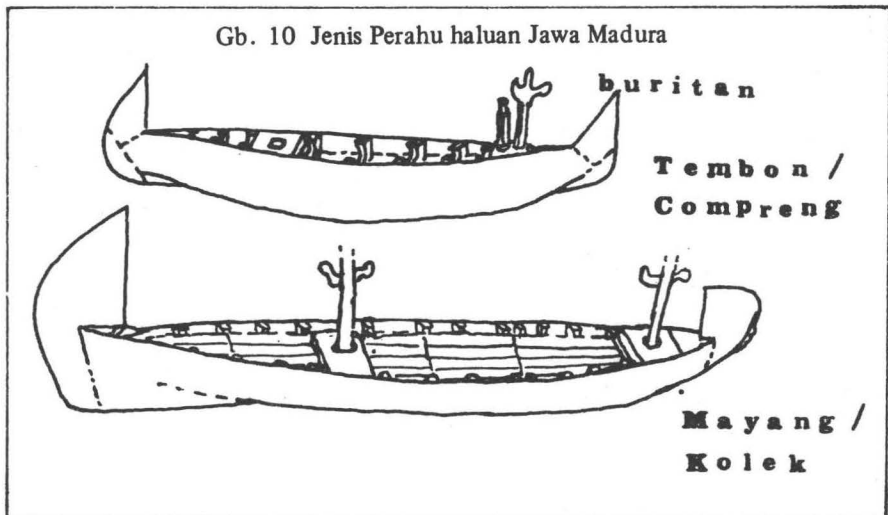


Gb. 9. PERAHU MOTOR

Jegong (Bhs. Betawi) (Gambar 8), maupun bentuk perahu perkembangan baru yang disesuaikan dengan kemajuan teknologi mesin penggerak yaitu perahu motor tempel (Gambar 9). Teknologi pembuatan perahu menggunakan gading-gading dan lunas yaitu papan atau pelat yang dipasang tegak lurus membujur pada tengah-tengah dasar perahu sebelah luar, dan menganjur ke bawah dari badan perahu. Lunas semacam ini memberi kekuatan yang lebih besar kepada badan perahu dari batang pohon yang dikeruk seperti berbagai jenis jukung, jukung katir, jukung lawak (Gambar 6). Gunanya lunas adalah agar perahu jangan terbalik, jangan terlalu oleng atau hanyut jika ada angin dari samping. Dengan menggunakan lunas, maka di daerah yang tidak cukup mempunyai pohon kayu yang baik dan panjang pun dapat membuat perahu sepanjang ukuran yang diinginkan. Linggi dipasang di bagian depan dan belakang dari pada perahu, linggi ini terdiri dari papan, atau juga balok yang dibentuk dan dipasang mencuat tinggi di kepala perahu depan dan belakang, gunanya agar supaya di laut yang berombak sekalipun tidak banyak air yang masuk. Kepala depan dari pada perahu disebut haluan, dan kepala belakang perahu disebut buritan.

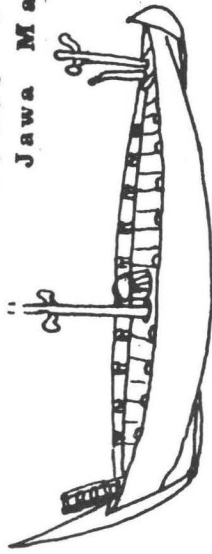
Bentuk linggi pada haluan dan buritan dari setiap jenis perahu berbeda-beda baik dalam ukuran tinggi – rendah linggi, bentuk lancip – lebarnya dan hiasan-hiasannya. Linggi perahu mayang di pantai utara Jawa jauh lebih lebar, tinggi sampai melebihi tinggi tubuh orang dewasa ukuran normal seorang pria Jawa. Hiasan berupa rumbai-rumbai warna-warni, ukiran-ukiran kayu yang dicat mewah, tali temali yang warna-warni melilit pada setiap batang bambu yang dipakai sebagai andang-andang, yaitu perlengkapan perahu untuk tempat menggantungkan jaring, keranjang-keranjang ikan yang disebut loak. Kesemuanya menunjukkan ketelitian, kesungguhan dan kehalusan perasaan seni dari pembuatnya. Jenis linggi perahu-perahu di pantai utara Jawa Madura juga amat berbeda dengan linggi perahu-perahu di pantai Kelantan dan Trengganu di Malaysia. Linggi pada perahu Jawa Madura bentuknya mencuat tinggi ke arah tegak lurus dengan badan perahu (Gambar 10). Sebaliknya linggi pada perahu-perahu Kelantan dan Trengganu (Firth, Raymond, 1946. p.43) membentuk garis lengkung yang ujung-ujung lingginya menonjol ke arah luar dari haluan dan buritan (Gambar 11). Jenis perahu nelayan berukuran besar yang di Jawa dan Madura disebut perahu Mayang atau juga Kolekan, Kolek, di Kelantan dan Trengganu – Malaysia disebut perahu Payang,

mengikuti nama dari alat penangkap ikan yang dipakai pada jenis perahu tersebut, yaitu jaring payang. Satu hal yang menarik untuk diperhatikan ialah sebagian besar alat transpor di laut, mulai dari pantai utara Jawa Tengah sampai di pantai timur Malaysia yang berhadapan dengan Laut Cina Selatan seperti yang dilukiskan oleh antropolog berkebangsaan Inggris – Raymond Firth dalam bukunya *Malay Fishermen: Their Peasant Economy*, tidak ditemukan satu pun jenis perahu yang menggunakan cadik atau katir (Bhs. Jawa dan Madura). Pada hal menurut pendapat C. Nootboom seorang sarjana Belanda yang banyak menulis tentang perkapalan dan pelayaran di Indonesia, bahwa penemuan teknologi cadik seharusnya terjadi di Indonesia sebelah barat, karena menurut pendapatnya bahwa migrasi bangsa-bangsa Asia di zaman dahulu kala berlayar dengan menggunakan sampan yang terbuat dari sebatang kayu yang di pinggir-pinggir dari pada perahu mereka dipasang bambu-bambu yang tebal. Dalam kenyataan masa kini, perahu-perahu bercadik memang jarang sekali ditemukan di pantai utara Jawa Barat. Tetapi di pantai utara Jawa Tengah, Jawa Timur dan di Madura sampai kepulauan Indonesia bagian timur perahu-perahu bercadik biasa dijumpai dalam berbagai variasi, mulai dari yang bercadik tunggal, bercadik ganda. Perahu bercadik, boleh dikatakan mendominasi jenis-jenis perahu lainnya sampai di kepulauan Melanesia dan Polynesia.



Gb. 10

Jenis Perahu
Jawa Madura



Konting



Jegong



Jukung
katir



Sope



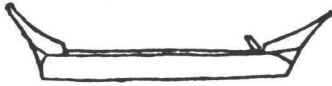
Sampan



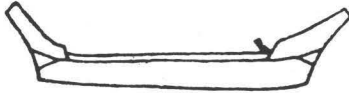
Jukung
lawak



Perahu
motor tempel



Kolek buatan barat,
Kolek (Kel).
Perahu buatan barat (Tr).



Perahu payang



Kolek lichung, Lichung (Kel).
Kolek (Tr).



Pengail, Perail.



Kueh (Kel. and Tr).
Kolek kueh (Tr).
Kuch kepala panjang (Kel).



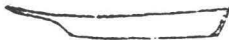
Kueh butch ketere (Kel).
Kuch jambu golok (Kemaman)
Lichung (South Tr).



Kuch kichil (Kel and Tr)
Lichung (South Tr).



Gelibat



Bedar, Ano' bedar.

Boat types in Kelantan and Trengganu. The prow faces left in each sketch; each boat is approximately to the same scale, of about 1 in to 20 ft.

Dikutip dari: Raymond Firth, Malay Fishermen;
Their Peasant Economy - London, 1946, P. 43

Gb. 11 Jenis Perahu di Kelantan & Trengganu Malaysia

2. **Perahu lesung** (Foto 13), adalah sejenis kano yang dibuat dari sebatang pohon kayu yang lurus, setelah ditebang dikeringkan secara alamiah kemudian dikeruk bagian isinya dan dibentuk perahu. Pembuatannya sepintas lalu nampak mudah sekali, sesungguhnya pekerjaan membuat perahu lesung lebih sulit dari pada membuat perahu papan yang memakai lunas dan gading-gading. Karena mengeruk batang pohon semacam itu sampai dapat dijadikan perahu, membutuhkan pengetahuan dan pengalaman luas. Batang kayu itu harus dikeruk sama tebal tipisnya di sisi kanan dan kiri. Kecerobohan dalam pekerjaan bisa berakibat fatal, perahu menjadi terlalu tipis dan mudah bocor bila terantuk pada dasar laut yang berbatu karang atau mudah pecah bila tiba di pangkalan yang bertanah keras. Pekerjaan yang tidak sempurna juga bisa menyebabkan perahu lesung itu tidak stabil di laut dan mudah oleng di air yang bergelombang. Perahu lesung biasanya hanya dipergunakan di teluk yang tenang, di muara-muara sungai yang tidak terlalu bergelombang, di empang atau di daerah payau untuk menyeberangkan penumpang atau untuk menangkap udang. Ukuran badan perahu sangat tergantung pada besar pohon yang tersedia, umumnya antara 3 – 4 meter panjang, 0,40 – 0,50 meter lebar, 0,40 meter dalam. Perahu lesung juga dibawa berlayar dalam perahu-perahu besar seperti pada lete – Madura, lambo dan pinisi – Bugis, Makassar yang berfungsi sama seperti sekoci kapal. Apabila perahu besar berlabuh di pelabuhan yang tidak punya dermaga, maka anak buah perahu turun ke darat dengan menggunakan perahulesung, oleh karena itu jenis perahu ini juga disebut perahu penganak. Di pantai utara Jawa Tengah dan Timur disebut jukung, di Madura disebut jukung. Jukung di daerah-daerah tersebut dikembangkan menjadi perahu bercadik tunggal yang disebut jukung katir tunggal, dan jukung katir ganda. Cadiknya terbuat dari bambu. Perahu lesung dijalankan dengan menggunakan dayung.

3. **Sampan** (Gambar 12) nama jenis perahu yang berasal dari bahasa Cina *senpan* (), banyak dijumpai di muara-muara sungai dan pelabuhan di Teluk Jakarta, tetapi juga tersebar luas di Sumatera Timur, Riau, Aceh, Pontianak dan Singapura. Jenis perahu angkutan penumpang dan barang jarak dekat. Bentuk badan perahunya agak bulat. Buritan dan haluannya tumpul. Jalannya lamban. Digerakkan dengan menggunakan dayung panjang yang



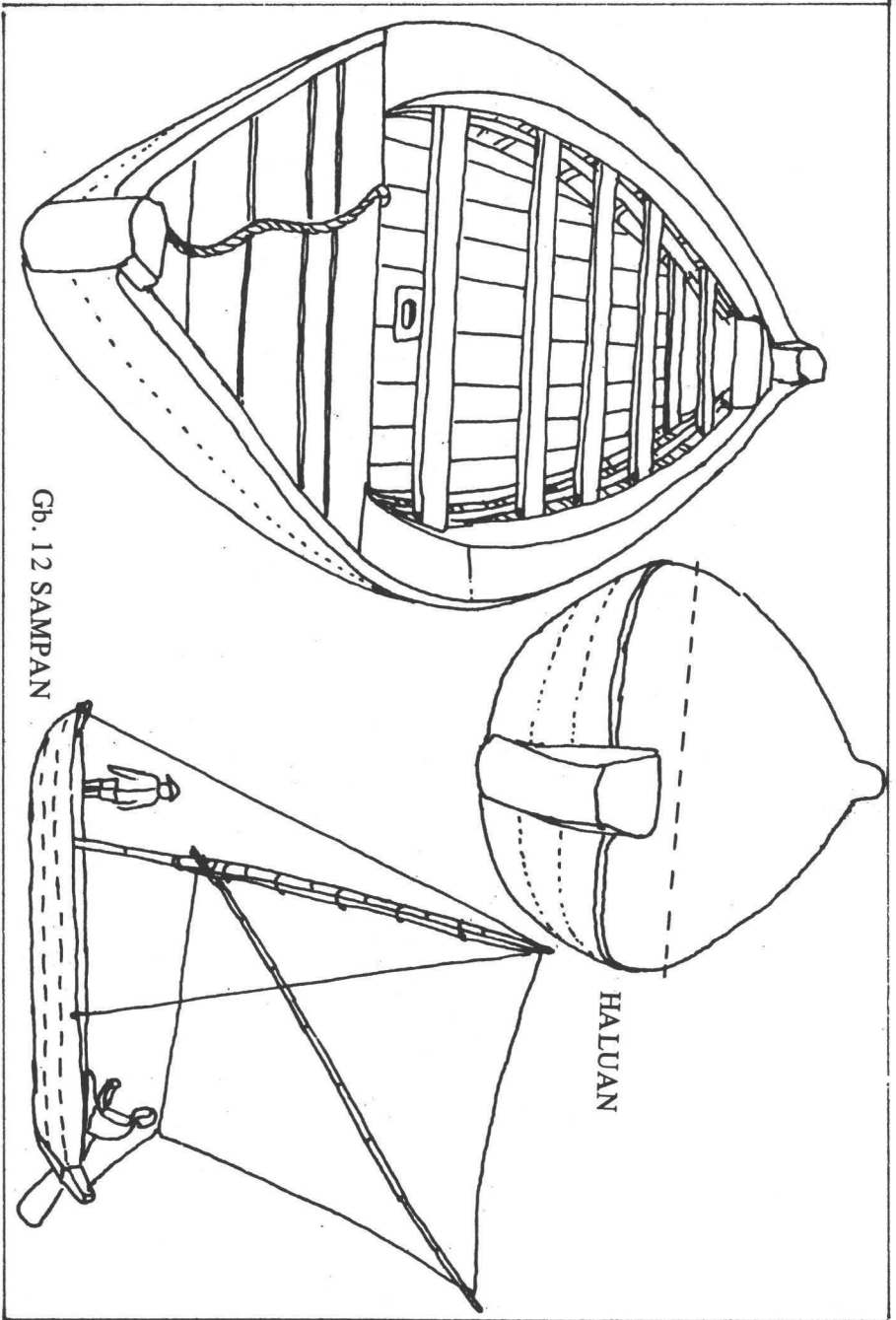
Foto 13. Perahu lesung
Kano, Jukung (Bhs, Jawa), Jukung lawak (Indramayu).



Foto 14. Sampan pasir – perahu sampan yang dipergunakan untuk angkut pasir
Pasir kali bahan bangunan.

dipakai juga untuk mengemudikannya. Ada bermacam-macam bentuk dan namanya menurut fungsinya. Di Teluk Jakarta sekitar pelabuhan Kali Baru, Cilincing, Marunda terdapat dalam jumlah besar sampan pengangkut pasir laut yang diperdagangkan untuk pondasi. Sampan pasir (Foto 14) namanya. Berukuran 12 meter, panjang, $3\frac{1}{2}$ meter, lebar, 2 meter, dalam, 12 ampai 20 buah sampan pasir satu sama lain dihubungkan dengan tambang secara bergandengan dan ditarik oleh satu perahu motor. Sampan penyeberangan (Foto 15, 16) digunakan untuk mengangkut barang dan penumpang jarak dekat di sungai atau di pelabuhan. Di Taman Rekreasi Laut di Sampur – Tanjung Priok terdapat sampan pesiar yang disewakan oleh pemilik untuk orang-orang yang ingin rekreasi laut di sekitar Teluk Jakarta (Foto 17). Di Kali Baru tempat perahu-perahu lete dari Madura bongkar muat balok dan papan serta barang niaga lainnya, terdapat banyak orang yang menjalankan usaha jasa pengangkutan dengan menggunakan sampan pengangkut barang (Foto 18). Di pelabuhan Sunda Kelapa pangkalan perahu-perahu lambo dan pinisi – Bugis Makassar berlabuh, dapat dijumpai macam-macam bentuk sampan kotak (Foto 19, 20) yang dibawa serta oleh perahu besar untuk berbagai keperluan, antara lain untuk mendaratkan anak buah (Foto 19), untuk membersihkan badan perahu besar itu sendiri (Foto 20). Bentuk lain dari sampan kotak banyak digunakan oleh penduduk pesisir pantai Cilincing sampai di Marunda untuk mengangkut kulit-kulit kerang dan tirem dari dasar laut yang diperdagangkan sebagai bahan makanan ayam ternak. (Foto 21, 22).

4. **S o p e** (Gambar 13), jenis perahu nelayan berukuran kecil, panjang bervariasi antara 5 – 7 meter, lebar 0,85 – 1,50 meter, dalam 0,70 – 0,90 meter. Digunakan oleh 2 orang nelayan dalam satu kelompok kerja dengan menggunakan alat penangkap ikan berupa jala, pancing di pesisir pantai. Banyak dijumpai di teluk Jakarta dan pesisir pantai utara Jawa Barat. Dijalankan dengan dayung, juga layar dipasang tegak lurus di bagian tengah di atas perahu bila ada angin. Linggi depan dan linggi belakang punya bentuk yang sama, hanya berbeda tingginya beberapa sentimeter saja. Bentuk lingginya seperti bentuk golok atau parang. Orang Betawi menyebut jenis perahu dengan linggi semacam ini dengan nama perahu jegong. Nelayan Jawa Tengah menyebutnya sope.



Gp. 12 SAMPAN

HALUAN



Foto 15. Sampan – jenis sampan pengangkut barang dan penumpang jarak dekat di sungai atau di teluk yang tidak bergelombang.



Foto 16. Sampan penyeberang di pelabuhan Sunda Kelapa – Jakarta.



Foto 17. Sampan pesiar – jenis sampan dipergunakan untuk rekreasi laut di Sampur – Jakarta.



Foto 18. Deretan sampan pengangkut papan dan balok di pelabuhan Kali Baru – Jakarta.

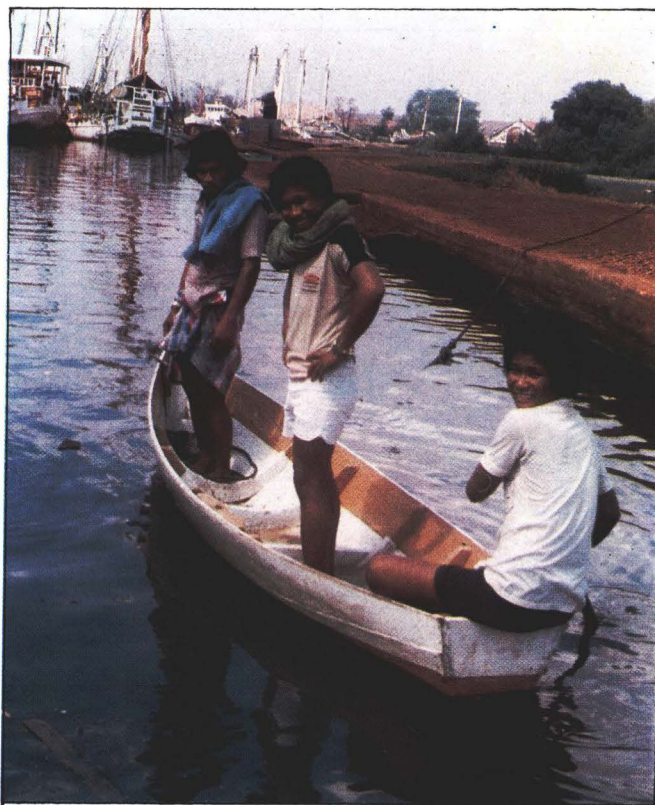


Foto 19 Sampan kotak – jenis sampan yang buritannya berbentuk kotak di pelabuhan Sunda Kelapa – Jakarta.



Foto 20. Sampan kotak – jenis sampan yang dibawa serta dalam perahu lambo sebagai sekoci.



Foto 21. Sampan kotak – jenis sampan yang dipergunakan penduduk pesisir pantai Cilincing sampai di Marunda – Teluk Jakarta



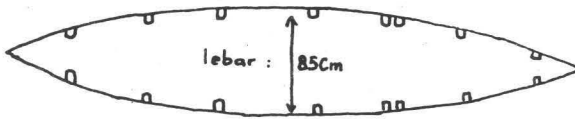
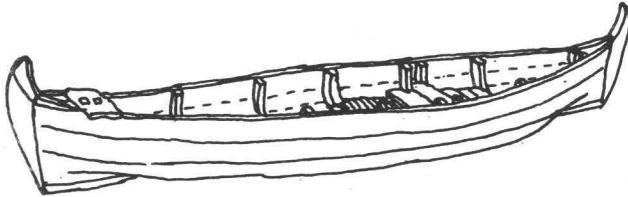
Foto 22. Sampan kotak – di pesisir pantai Marunda – Teluk Jakarta.

(Foto 23, 24, 25, 26, 27). Di muara sungai Bekasi, sope banyak digunakan penduduk pesisir untuk mengangkut air tawar dari desa-desa di hulu sungai untuk keperluan air minum penduduk setiap hari. Mengangkut air minum dengan menggunakan perahu sope biasa dilakukan oleh anak-anak, sedangkan mengangkut barang yang lebih berat, perahu dijalankan oleh orang dewasa, misalnya mengangkut genteng (Foto 28).

Sope dibuat dari bahan kayu jati. Badan perahu juga dicat dengan aspal supaya tahan lama, atau dicat dalam 2 – 3 macam warna. Motif hiasnya sangat sederhana, hanya berupa garis-garis lurus mengikuti badan perahu. Warna cat yang umum dijumpai adalah biru kombinasi hitam. Biru – putih, biru – merah, atau kuning – merah.

5. **J e g o n g** (Gambar 14) jenis perahu nelayan yang tersebar luas di pantai utara Jawa Barat, terutama di Cirebon, Indramayu, Teluk Jakarta sampai Anyer. Ukuran badan perahu bervariasi antara sedang sampai yang besar. Ukuran sedang panjang 6,65 meter, lebar 1,87 meter, dalam 0,60 meter. Tinggi linggi depan 1,42 meter, linggi belakang 0,90 meter. Digunakan oleh 3 – 5 orang nelayan dalam satu kelompok kerja. Dijalankan dengan menggunakan dayung, dan juga layar tajak. Perbedaan dengan jenis sope adalah pada bagian kepala depan dan belakang atau linggi depan dan belakang sama tinggi dan tegak lurus, dibuat dari dua potong balok, dan bentuknya menurut analogi nelayan persisi nisan kuburan umat Islam (Foto 29, 30). Badan perahu dicat warna-warni dan diberi motif kembang. Ada juga yang hanya bermotif garis lurus mengikuti badan perahu (Foto 31, 32). Jenis jegong ukuran besar pada kedua sisi kanan dan kiri atas badan perahu terdapat punuk kanan dan kiri 4 buah sebagai tempat untuk pendayung, di atasnya diletakkan tangkai dayung. Di atas perahu terdapat baya-baya yaitu papan-papan dek. Di bagian belakang perahu atau di buritan terdapat gemi-gemi yaitu sepotong papan berbentuk segi empat panjang, dan di atasnya ditegakkan sumbi-sumbi yaitu tempat tangkai kemudi diletakkan pada waktu berlayar, di belakang sumbi-sumbi terdapat sanggan layar, yaitu tempat meletakkan layar yang belum terpakai. (Foto 33, 34). Nelayan berasal dari Indramayu menyebut jenis perahu ini dengan nama jegong, tetapi nelayan Betawi menamakannya sope. (Gambar 15). Entah mengapa perkembangan bahasa khususnya untuk menyebut nama perahu sope dan jegong ini tidak

Gb. 13 **S O P E (J A W A)**
 J E G O N G (B E T A W I)



lebar : 85cm

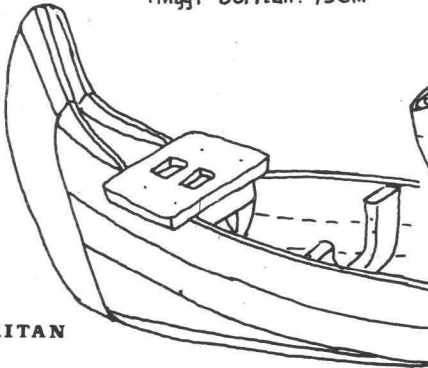


panjang : 5,30 m

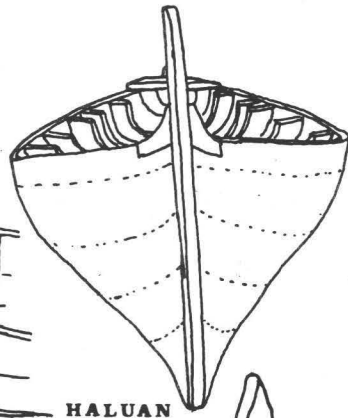
dalam : 70cm

tinggi haluan : 82cm

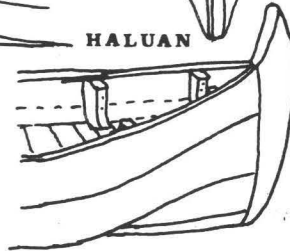
tinggi buritan : 75cm



BURITAN



HALUAN



— Jonie W 1981



Foto 23. Sope – jenis perahu yang tersebar luas dari pesisir pantai Jawa Tengah sampai Jawa Barat.



Foto 24. Sope dan dayung.



Foto 25. Bentuk badan dan kepala depan perahu sope. Kepala depan juga disebut linggi depan.



Foto 26. Bentuk badan dan kepala belakang perahu sope. Kemudinya nampak sedang diletakkan di atas perahu sebelah kanan.

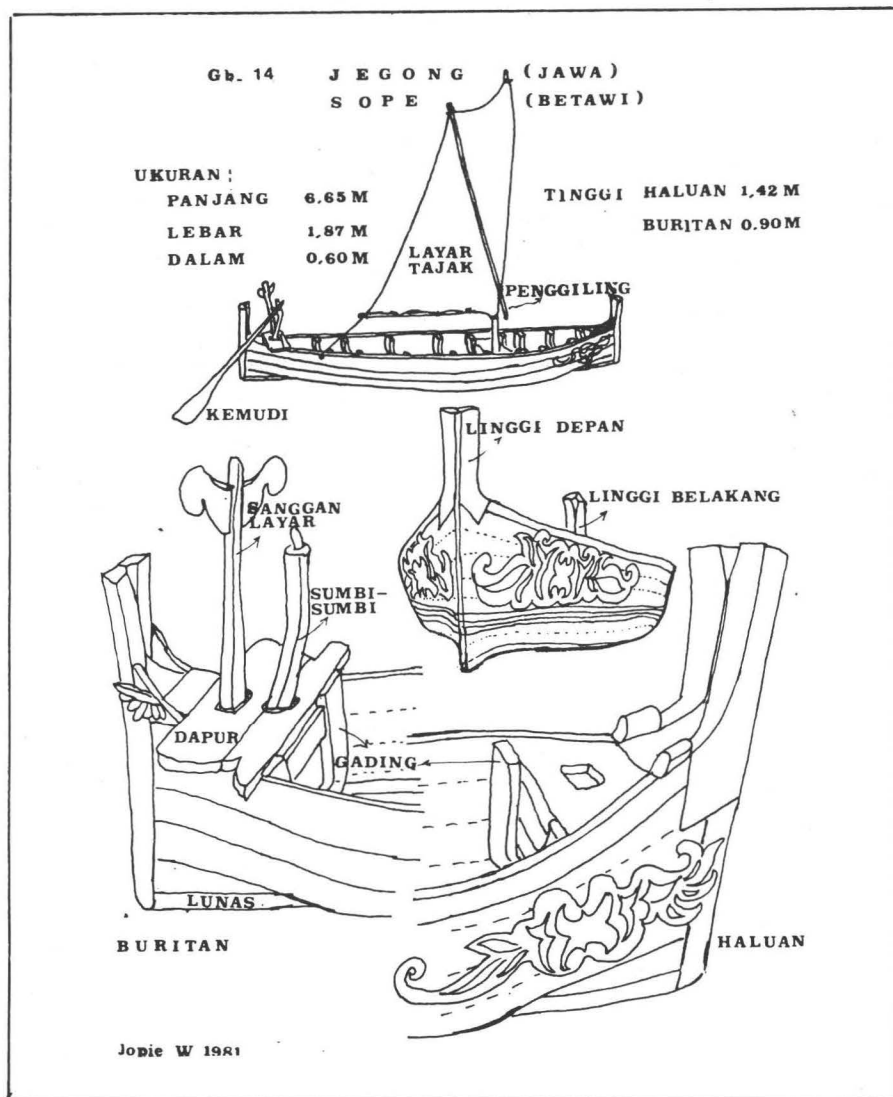


Foto 27. Sope dan tiang serta layar yang belum dikembangkan.



Foto 28. Sope dipergunakan sebagai perahu pengangkut barang dan penumpang jarak dekat menyusur pantai atau di sungai. Keadaan di Muara Kali Bekasi Jawa Barat.

ada titik pertemuan pendapat antara nelayan asal Jawa dengan nelayan asal Betawi. Keduanya saling bertolak belakang, dan hal ini bukan salah informasi, tetapi dalam banyak kesempatan bergaul dengan kedua golongan nelayan berulang kali ditanyakan kepada informan yang lain, tetap mendapat jawaban yang sama, bahwa sope bagi Jawa adalah jegong bagi Betawi, dan jegong bagi Jawa adalah Sope bagi Betawi.



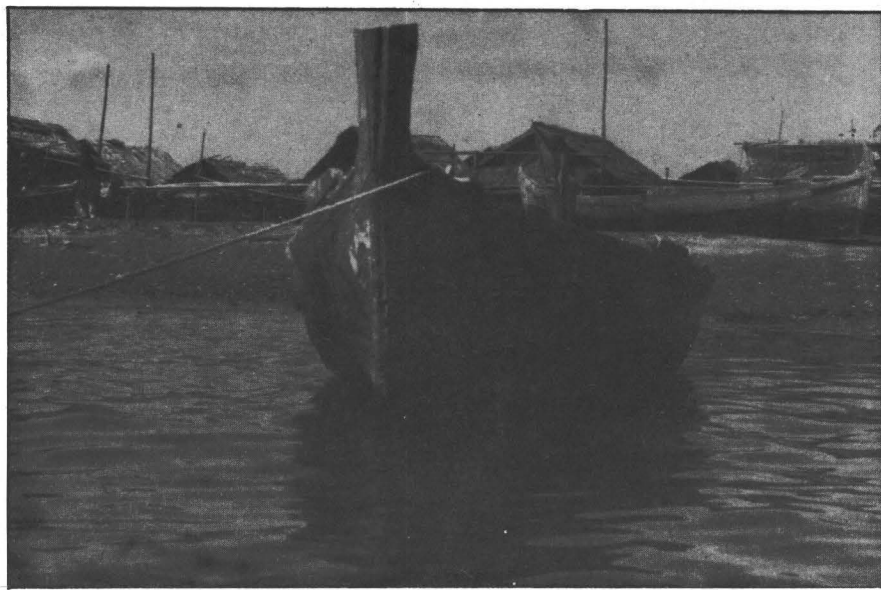


Foto 29. Jegong – jenis perahu pengangkut jarak dekat.

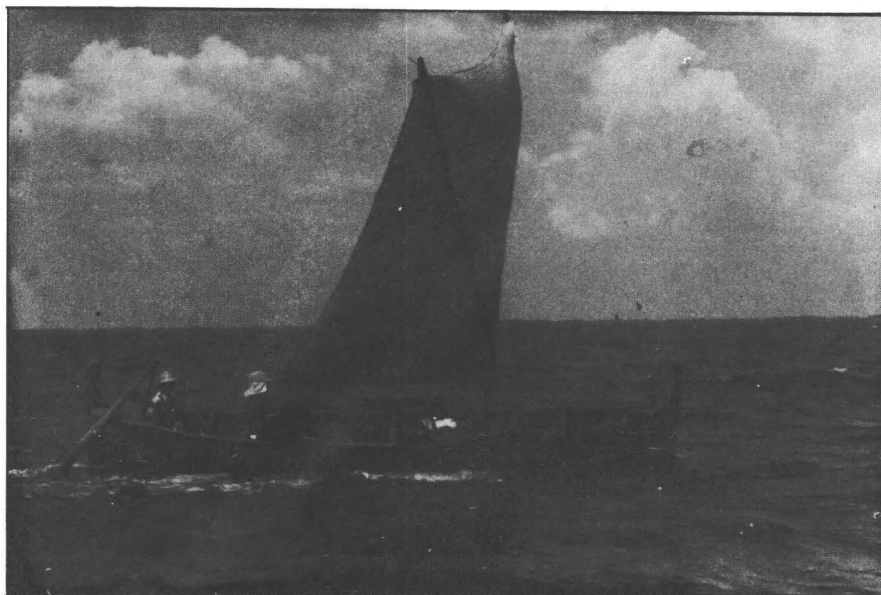


Foto 30. Bentuk badan dan kepala depan serta motif hiasan perahu jegong. Cilincing – Teluk Jakarta.



Foto 31. Jegong ukuran besar.



Foto 32. Jegong ukuran sedang. Kemudinya sedang diletakkan tegak lurus di buritan.



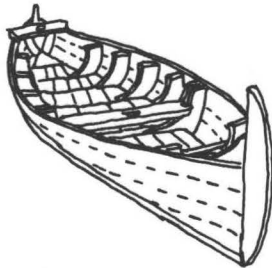
Foto 33. Jegong ukuran kecil.



Foto 34. Jegong ukuran besar dipergunakan sebagai perahu nelayan untuk penangkap ikan. Keadaan di pangkalan perahu-perahu nelayan di Kali Baru - Jakarta.

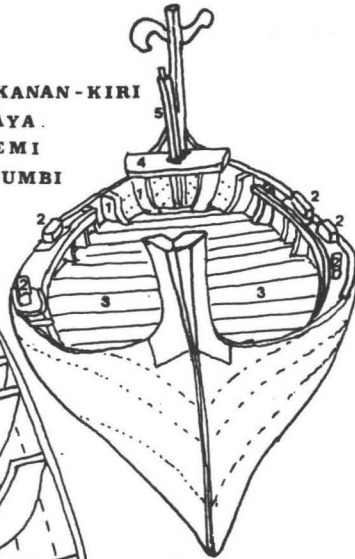
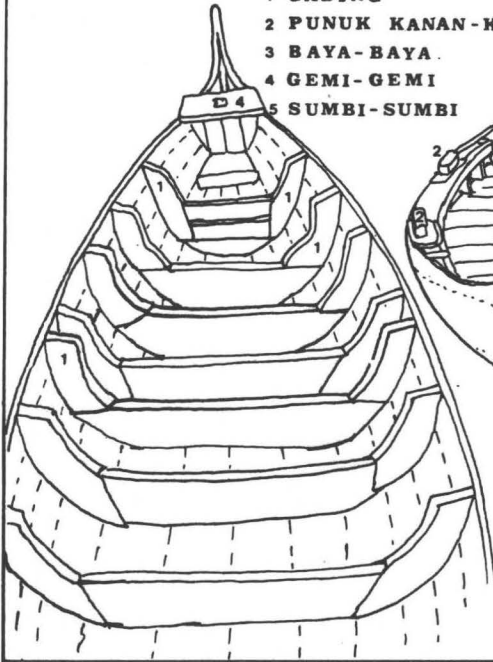
Gb. 15 S O P E

J E G O N G



KETERANGAN :

- 1 GADING
- 2 PUNUK KANAN-KIRI
- 3 BAYA-BAYA
- 4 GEMI-GEMI
- 5 SUMBI-SUMBI



jopie W 1981

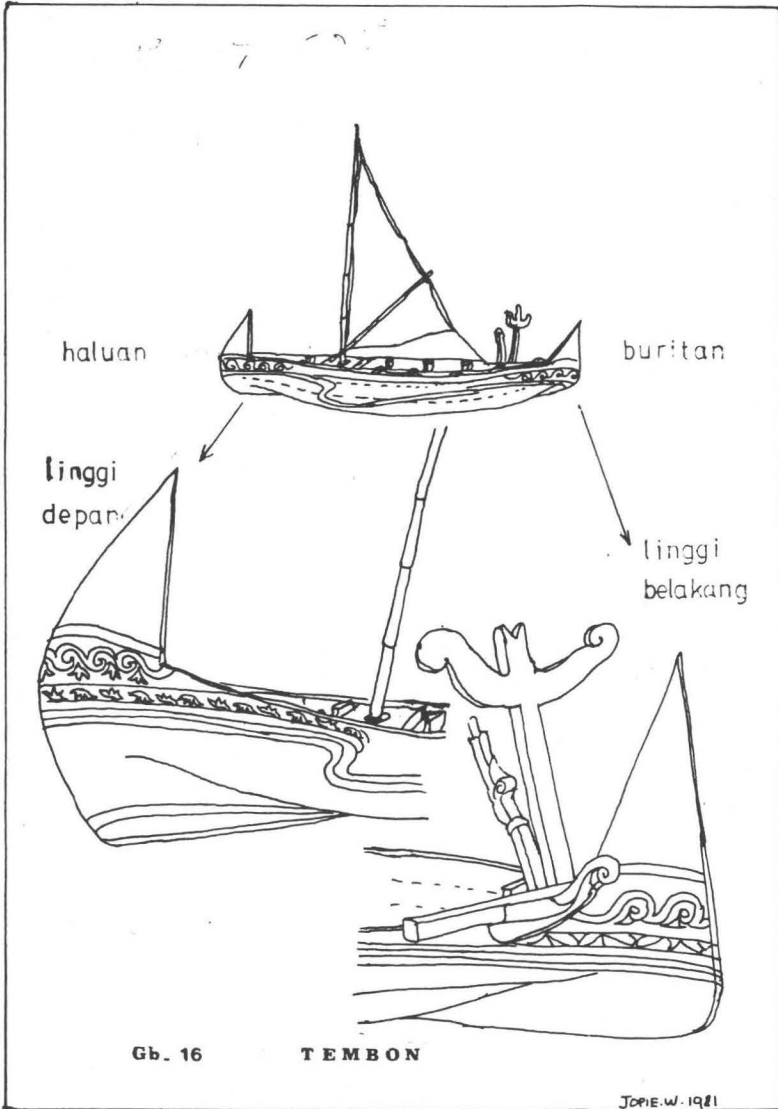
6. **T e m b o n** (Gambar 16) jenis perahu nelayan yang juga disebut perahu compreng tersebar luas di pantai utara Jawa terutama di Gebang, Cirebon, Indramayu, Teluk Jakarta sampai Anyer. Di Jakarta, pangkalan yang paling ramai tempat perahu-perahu tembon beristirahat di siang dan sore hari adalah di pangkalan perahu berjajar terkonsentrasi di tiga daerah tersebut. Satu pemandangan yang jarang dijumpai di lain pangkalan nelayan, kecuali di tempat pembuatan perahu-perahu jenis tembon di Gebang. Gebang adalah satu desa nelayan yang letaknya lebih kurang 10 km dari Cirebon ke timur. Di Gebang terdapat lebih kurang 40 tempat pertukangan perahu, yang 80% khusus membuat perahu-perahu jenis tembon dalam berbagai ukuran kecil dan sedang sampai yang besar.

Menurut keterangan dari tukang-tukang perahu, bahwa potongan atau bentuk perahu tembon adalah yang paling menarik di antara jenis perahu lainnya di pantai utara Jawa.

Ukuran perahu tembon banyak variasinya. Perahu berukuran kecil, panjang 6 meter, lebar 1,50 meter, dalam 0,50 meter. Ukuran sedang sampai yang besar antara 9,50 – 15 meter panjang, 2,25 – 3 meter lebar, 1,10 – 1,50 meter dalam. Bahan perahu dibuat dari kayu jati.

Bentuk perahu berlinggi depan yang tinggi dan lancip. Ukuran linggi depan mencapai 2,33 meter tinggi, dan bagian yang terlebar 0,86 meter. Linggi belakang lebih rendah dari pada linggi depan. Ukuran linggi belakang 0,85 meter tinggi. (Foto 35, 36). Perahu tembon dicat dengan warna-warni cerah, merah, putih, kuning, hijau, biru. Motif hiasan juga beraneka ragam, ada yang menggambarkan gelombang, untaian bunga dan daun (Foto 37, 38).

Bagian-bagian perahu terdiri dari kerangka dasar : lunas, linggi atau kepala perahu depan dan belakang, gading-gading, tiang layar di bagian tengah dekat haluan. Di bagian buritan terdapat sanggan layar, dan sumbi-sumbi tempat gagang kemudi diletakkan (Gambar 17). Di atas perahu terdapat papan-papan dek yang disebut tataban (Gambar 18). Badan perahu kiri dan kanan disebut golak kiri dan golak kanan dibuat dari papan-papan kayu jati. Cara melengkungkan papan supaya dapat mengikuti bentuk yang diinginkan, biasanya hanya dengan cara memanggang papan itu di atas api, dan bagian yang akan dilengkungkan diberati dengan batu dari bagian atas papan. Di bagian tengah di atas perahu terdapat sepotong papan yang letaknya lebih tinggi beberapa sentimeter dari tataban,



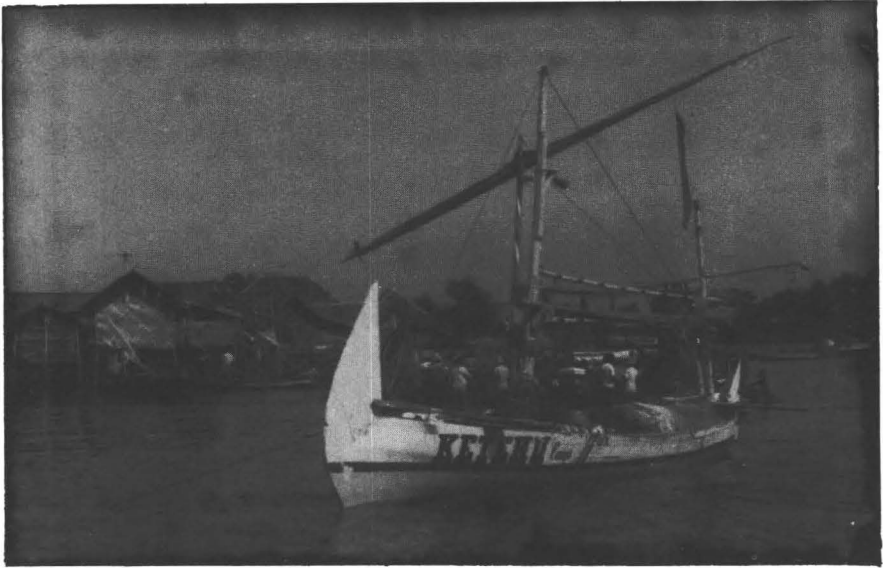


Foto 35. Tembon – Comprenng (Indramayu) – jenis perahu nelayan yang dominan di pantai utara Jawa.

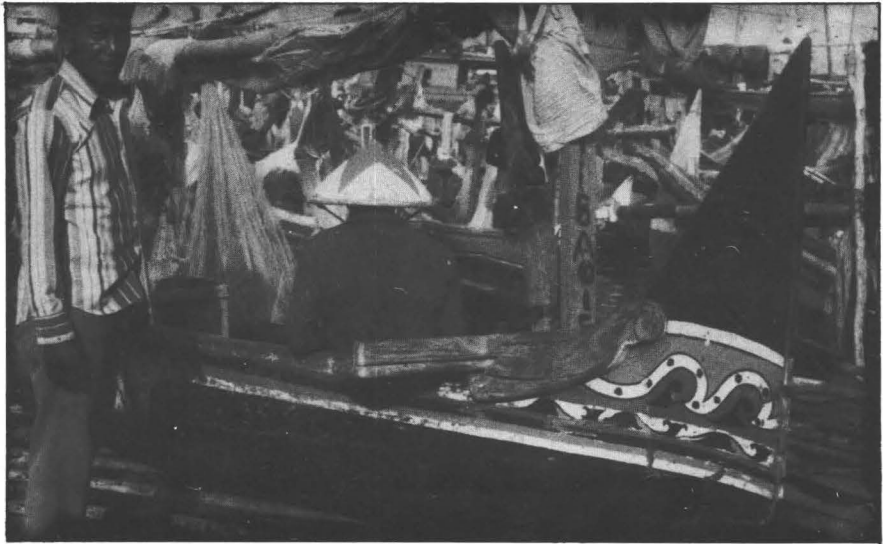


Foto 36. Bentuk badan dan kepala belakang serta motif hiasan perahu tembon. Juga disebut perahu comprenng. Keadaan di pelabuhan nelayan Kali Baru – Jakarta.



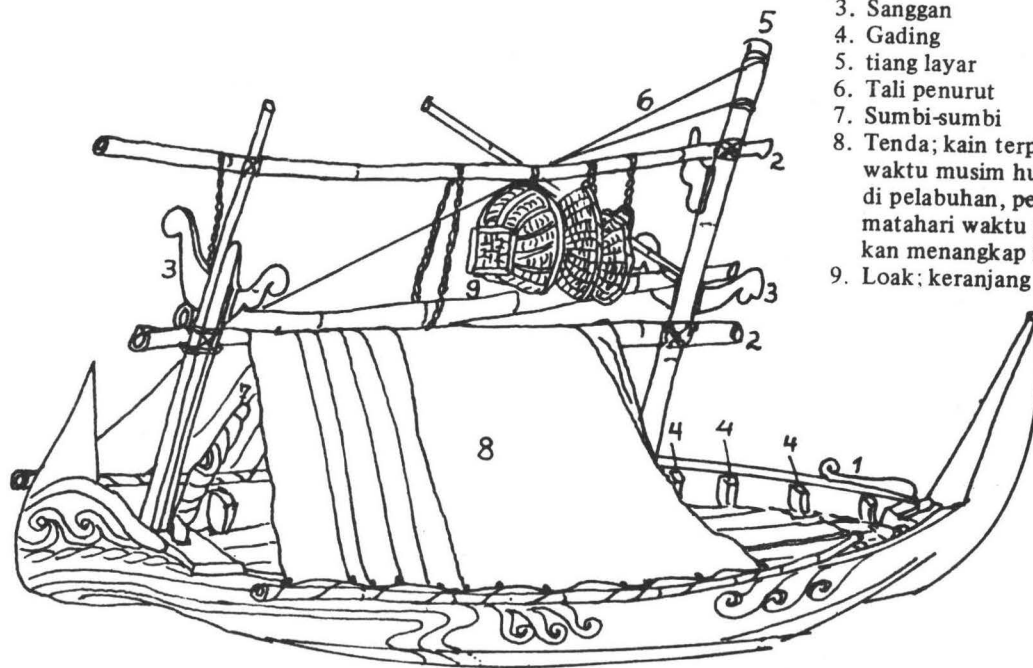
Foto 37. Bentuk badan dan linggi depan serta motif hiasan perahu tembon.



Foto 38. Linggi belakang perahu tembon. Kemudi dan sumbi-sumbi tempat gagang kemudi diletakkan.

Gb. 17

PERAHU TEMBON/COMPRENG
Indramayu, Teluk Jakarta, Jawa Barat



Keterangan :

1. Punuk (tempat jangkar)
2. Andang-andang
3. Sanggan
4. Gading
5. tiang layar
6. Tali penurut
7. Sumbi-sumbi
8. Tenda; kain terpal; plastik, dipasang waktu musim hujan; waktu bermalam di pelabuhan, pelindung dari terik matahari waktu perahu tidak digunakan menangkap ikan.
9. Loak; keranjang tempat ikan.

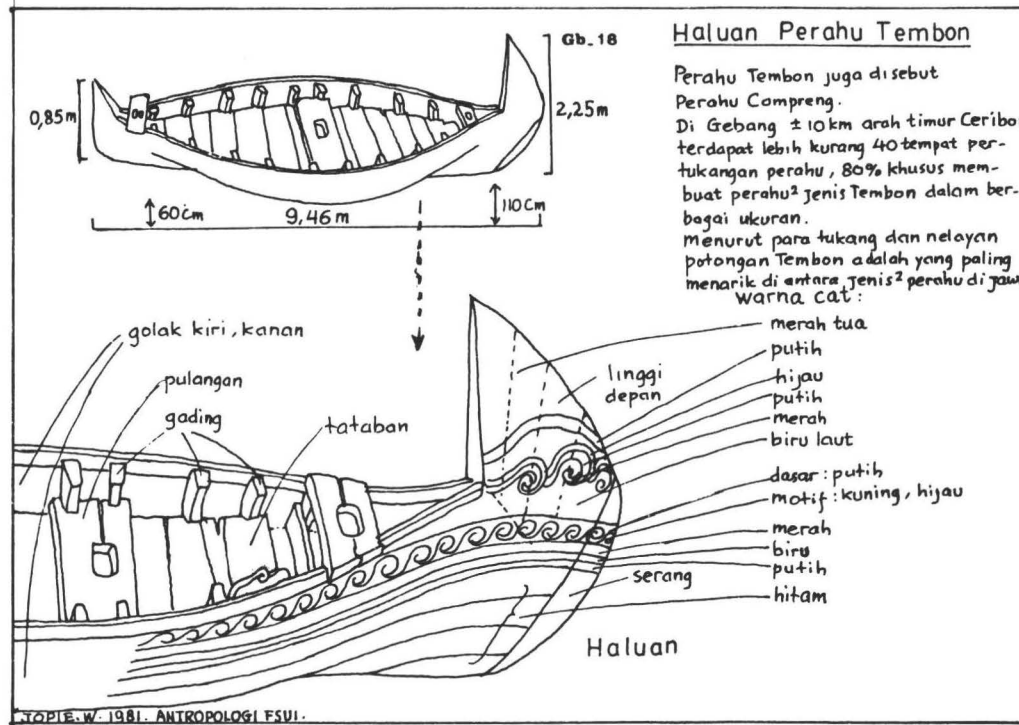
Sumber Informasi : Solikin, 29 th. Nelayan, Indramayu.

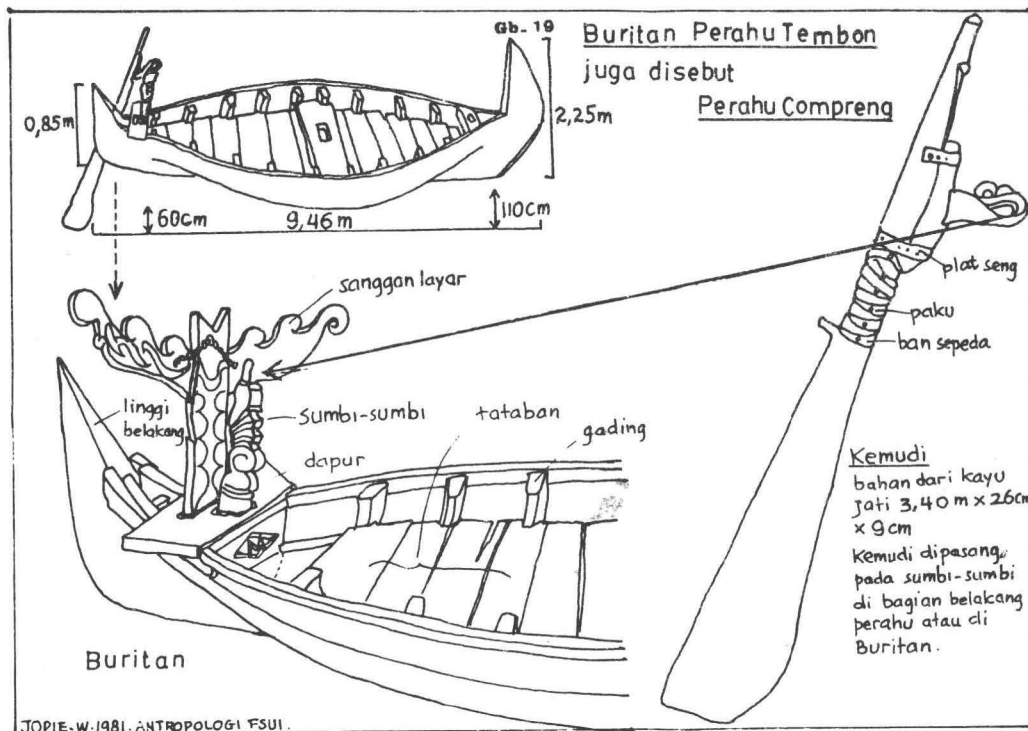
di atas papan yang disebut pulangan ini terdapat lobang tempat tiang layar ditegakkan. (Gambar 18).

Pada bagian buritan perahu terdapat sepotong papan yang letaknya di atas badan perahu kiri dan kanan, papan itu disebut dapur, di atas dapur ditancapkan sanggan layar yang bentuknya seperti sayap burung sedang terbang. Sanggan layar ialah tempat meletakkan layar yang digulung. Sanggan layar umumnya diukir dan diberi cat warna-warni. Di depan sanggan layar tertancap pula sebatang balok berukir motif totem dengan cat warna-warni pula, yang namanya sumbi-sumbi, fungsinya sebagai tempat meletakkan gagang kemudi sewaktu perahu sedang berlayar. Kemudi adalah alat penting dalam mengatur arah perahu ketika sedang berlayar. Kemudi dibuat dari bahan kayu jati yang berukuran panjang 3,40 m, bagian paling lebar 0,26 m, tebal 0,09 m. (Gambar 19).

Pada perahu tembon berukuran besar, juga terdapat andang-andang, yaitu bambu-bambu yang letaknya melintang sejajar dengan panjang perahu di bagian tengah dari tiang layar sampai di atas sanggan layar. (Foto 40), biasanya terdapat dua jajar andang-andang, bagian atas disebut andang-andang atas, bagian bawah disebut andang-andang bawah. Fungsi andang-andang ialah sebagai tempat menggantung peralatan dan perlengkapan menangkap ikan, berupa keranjang-keranjang ikan yang disebut loak, dan alat menangkap ikan yaitu jala dan jaring dogol. Perahu tembon menurut ukurannya digunakan oleh 2 orang, 3 orang dan 7 orang nelayan dalam satu kelompok kerja.

7. **B o n d e t** (Gambar 20) jenis perahu nelayan di pantai utara Jawa Tengah, bentuknya mirip perahu tembon, adakalanya perahu tembon juga disebut bondet apabila menggunakan alat penangkap ikan yaitu payang bondet. Perahu bondet dinamakan menurut jaring bondet yang dipergunakannya. Payang bondet ialah sejenis jaring berkantong yang terbuat dari waring, mata jaringnya kecil sehingga ikan-ikan kecil sekalipun dapat tertangkap, misalnya ikan teri dan udang kecil yang disebut rebon. Jaring bondet dilemparkan dari atas perahu melingkari kerumunan ikan yang menjadi sasaran, kemudian ditarik ke tepi pantai. Dengan alat ini dapat ditangkap semua jenis ikan yang terdapat di perairan pinggiran pantai.





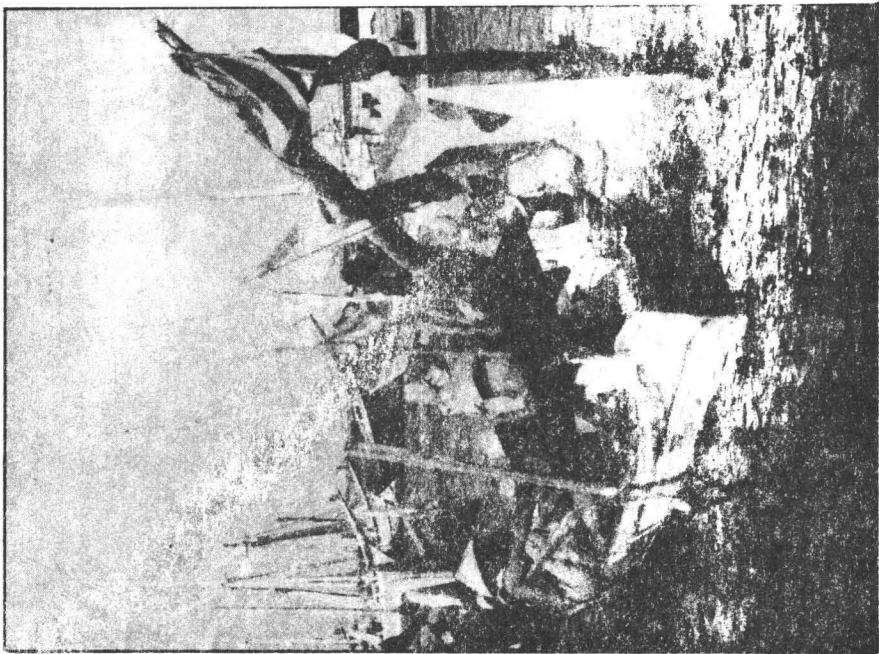


Foto 39 Tembon ukuran sedang

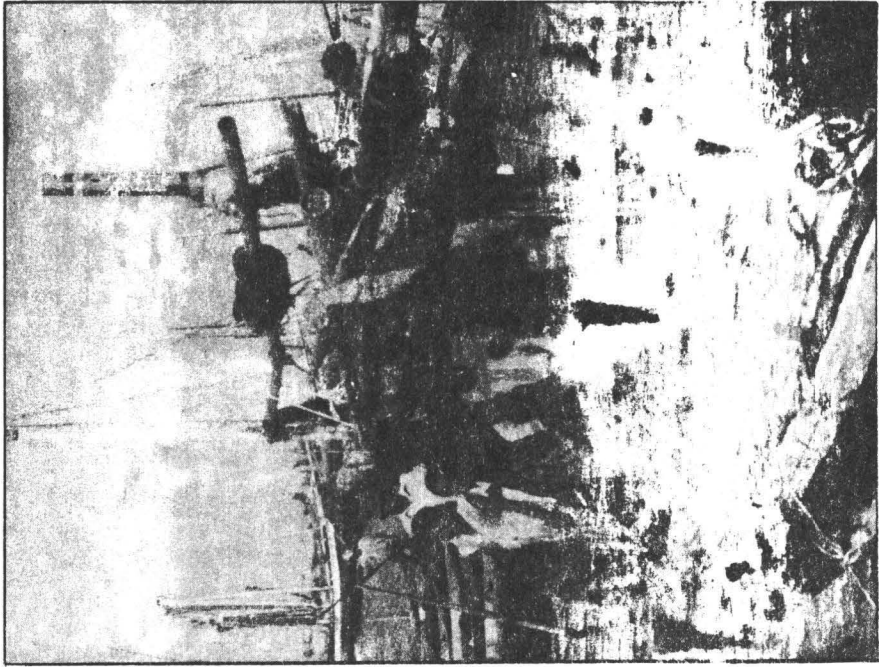


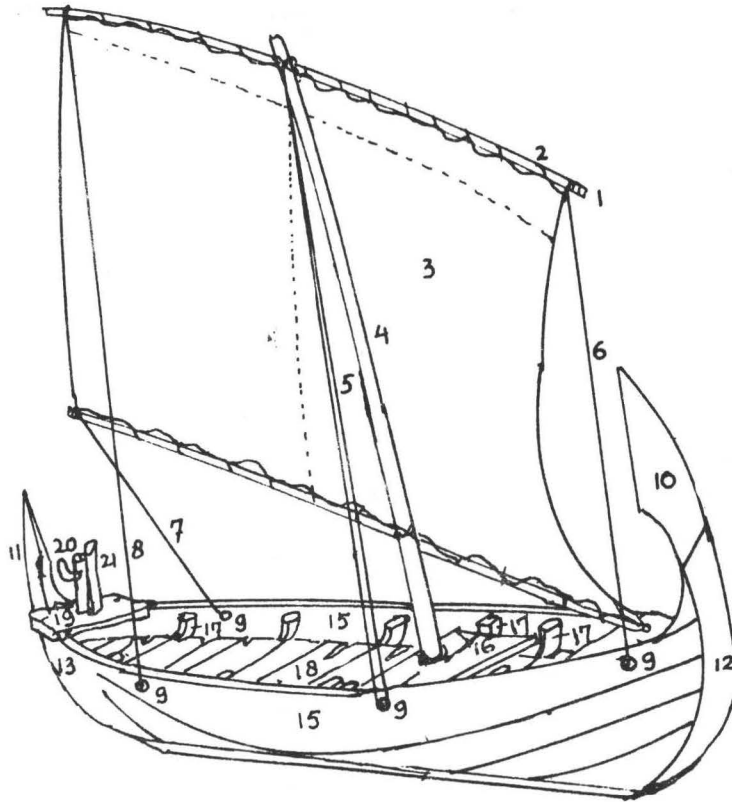
Foto 40. Tembon ukuran besar.

Ukuran besar perahu bondet bervariasi antara 6 – 15 meter. panjang, 1,5 – 3 meter, lebar, 0,5 – 1,25 meter dalam.

Bentuk perahu berlinggi tinggi dan lancip. Linggi depan lebih tinggi dari pada linggi belakang. Menggunakan satu layar tajak yang hiasan terbuat dari kain blacu berukuran lebih kurang 30 meter persegi.

Bagian-bagian perahu yang berkerangka ini, juga terdiri dari lunas, gading-gading, serang depan dan belakang, linggi depan dan belakang. Mempunyai dek yang terdiri dari papan-papan yang diletakkan melintang di atas perahu. Dek ini disebut tataban. Badan perahu kiri dan kanan yang disebut golak kiri dan golak kanan, dibuat dari papan kayu jati yang dilengkungkan dan dipasang pada gading. Di bagian buritan terdapat pula sanggan layar dan sumbi-sumbi yang sederhana bentuknya. Tiang layar ditegakkan di atas lobang dari pulangan yang terletak di bagian tengah dekat haluan. Di ujung atas tiang layar terdapat bambu yang disebut pembawon, yaitu tempat layar digantungkan. Layar dinaikkan atau diturunkan dengan sepasang tali pengatur layar yang disebut paridan. Letak layar menurut arah angin dapat diatur dengan tali-tali pengatur layar yang disebut kelat, dan bau. Pada tepi perahu terdapat lobang-lobang yang disebut jalu, yaitu tempat tali-tali pengatur layar diikatkan.

Gb. 20 **BONDET (Jawa Tengah)**



Ukuran besarnya perahu
ada macam-macam umumnya
antara :
6 – 15 meter panjang
1,5 – 3 meter lebar
0,5 – 1,5 meter dalam

KETERANGAN :

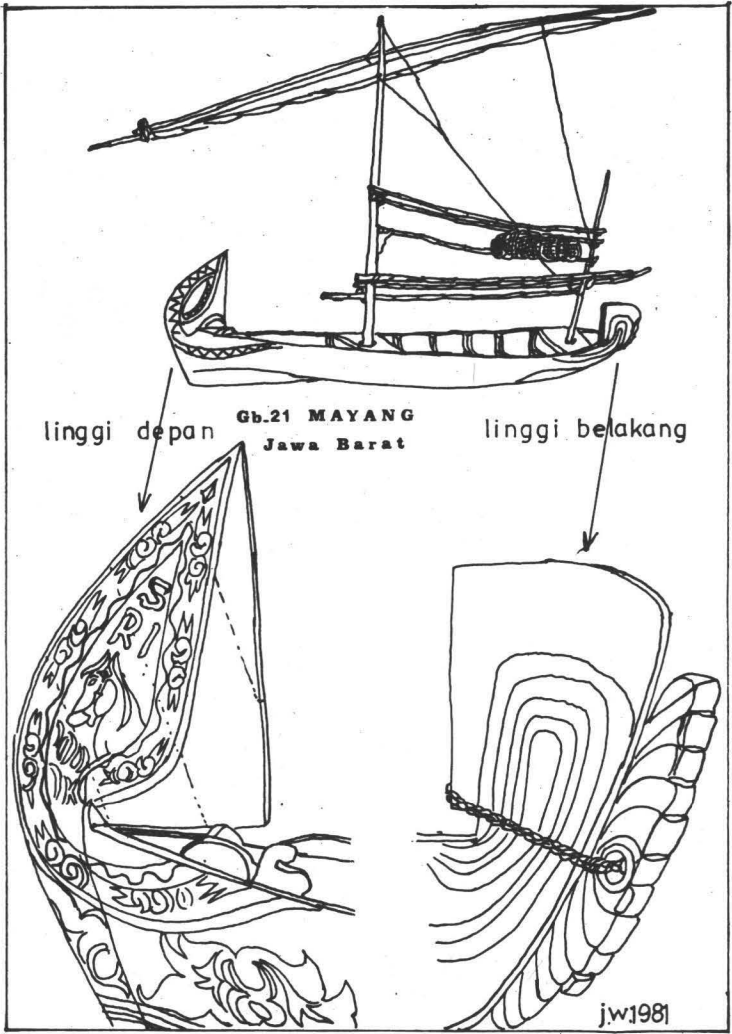
1. Pembawan (bahan dari bambu)
2. Ayak-ayak (tali pengikat layar)
3. Layar tajak (dari blacu 30 m²)
4. Tiang layar
5. Paridan (tali penarik layar)
6. Singkur (tali penarik layar)
7. Kelat (tali pengatur layar)
8. Bau (tali pengatur layar)
9. Jalu (Lobang tali layar)
10. Linggi depan
11. Linggi belakang
12. Serang depan
13. Serang belakang
14. Lunas
15. golak kanan-kiri
16. Pulangan
17. Gading
18. Tataban
19. Dapur
20. Pesanggan
21. Sumbi-sumbi

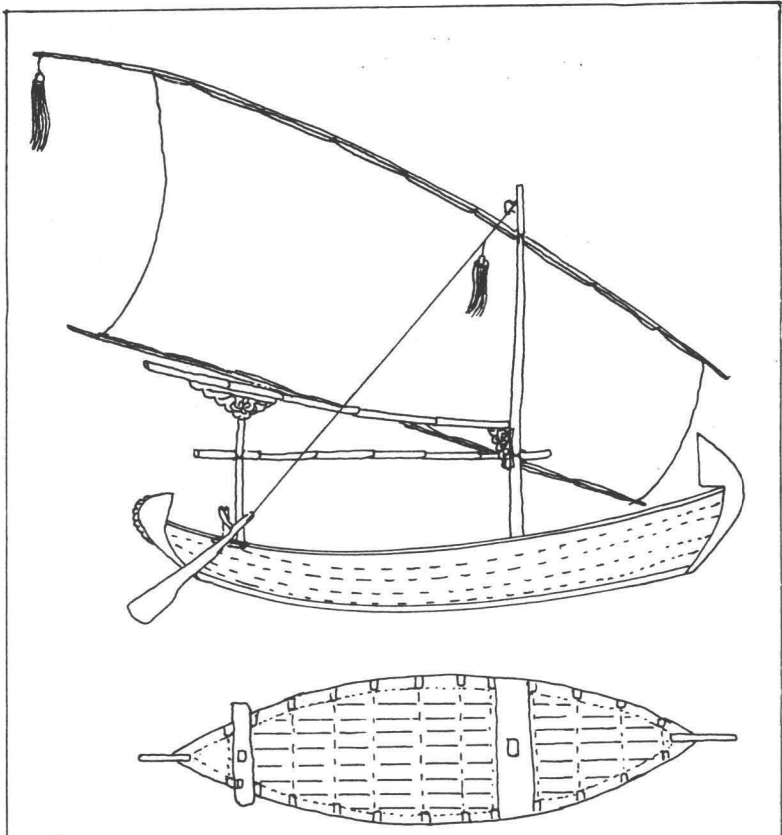
Sumber : Informan, Ismail, 31 th, tukang perahu – Cirebon. Dasmin, 40 th, tukang perahu Bondet – Brebes.

8. **M a y a n g** (Gambar 21, 22). Jenis perahu nelayan di pantai utara Jawa. Nama mayang berasal dari alat penangkap ikan yang digunakan perahu jenis ini, yaitu payang. Perahu mayang juga disebut perahu payang. Di Kelantan dan Trengganu – Malaysia disebut perahu payang. Mayang adalah perahu penangkap ikan yang banyak digunakan oleh nelayan Jawa sesudah jenis perahu tembon, atau compreng. Keistimewaan jenis mayang adalah badan perahu tidak terlampaui dalam masuk ke dalam air meskipun badan perahunya relatif besar. Layarnya satu berbentuk trapesium, jauh lebih besar jika dibandingkan dengan badan perahu. Oleh karena itu perahu mayang dapat berlayar dengan sangat cepat dan dapat bersaing dengan kecepatan sekoci layar buatan Eropa. Karena bentuk badan perahu yang langsing, dalam keadaan tidak ada angin sekalipun, dengan bantuan dayung saja, masih juga laju jalannya. Bentuk dan hiasan-hiasan pada bagian perahu sangat indah, serasi dan halus. Menunjukkan kesungguhan, ketelitian dan kehalusan rasa seni pembuatnya.

Ukuran badan perahu bervariasi antara 10 – 15 meter panjang, 2 – 3 meter lebar, 0,50 – 0,90 meter dalam. Tinggi tiang layar antara 8 – 9 meter tinggi. Lebar layar dapat dibandingkan misalnya pada salah satu perahu mayang yang berukuran panjang 11 meter, lebar 3 meter, dalam 0,75 meter, terpasang layar yang berukuran panjang 14 meter, lebar 6 meter. Linggi depan terbuat dari papan kayu jati berukuran tinggi 2,10 meter bagian paling lebar 1,20 meter dihiasi dengan motif bunga, kepala kuda dan tulisan dalam warna cat yang cerah, antara lain warna merah, kuning, putih, biru, hijau. Ada pula yang menambahkan ukiran wayang dari papan kemudian ditinggikan pada sebatang bambu dan ditancapkan di depan linggi dengan wajah wayang menghadap ke depan (Foto 41, 42). Meskipun variasi hiasan pada linggi depan dan linggi belakang perahu mayang berbeda-beda menurut selera pemiliknya, namun bentuk dari pada linggi-linggi itu pada umumnya adalah sama, yaitu linggi depan lebih tinggi dari pada linggi belakang, dan pada linggi belakang terdapat ukiran di bagian ekornya, sedangkan pada linggi depan tidak terdapat ukiran.

Bagian-bagian perahu yang menyolok lainnya adalah tiang layar yang tinggi dan pembawon yaitu sebatang bambu di bagian atas tiang layar, tempat layar diikat adalah amat panjang. Pada bagian bawah layar terdapat sebatang bambu sejajar yang disebut peng-





Gambar 22 M a y a n g
J a w a T e n g a h

Sumber : Solam Sumintadirdja . 1972 . p . 200 .

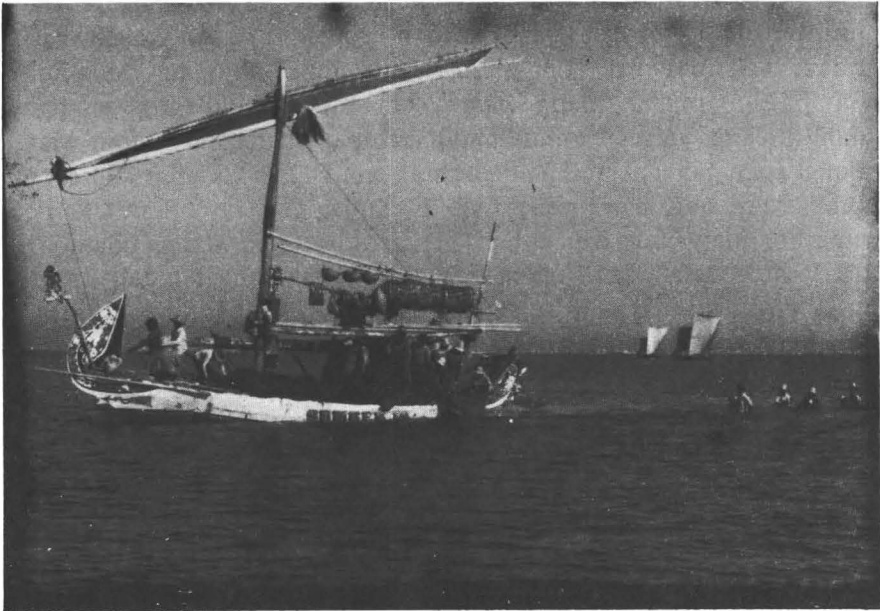


Foto 41. Mayang (Jawa Barat) Kolek (Jawa Tengah). Jenis perahu nelayan yang dominan sesudah tembon.

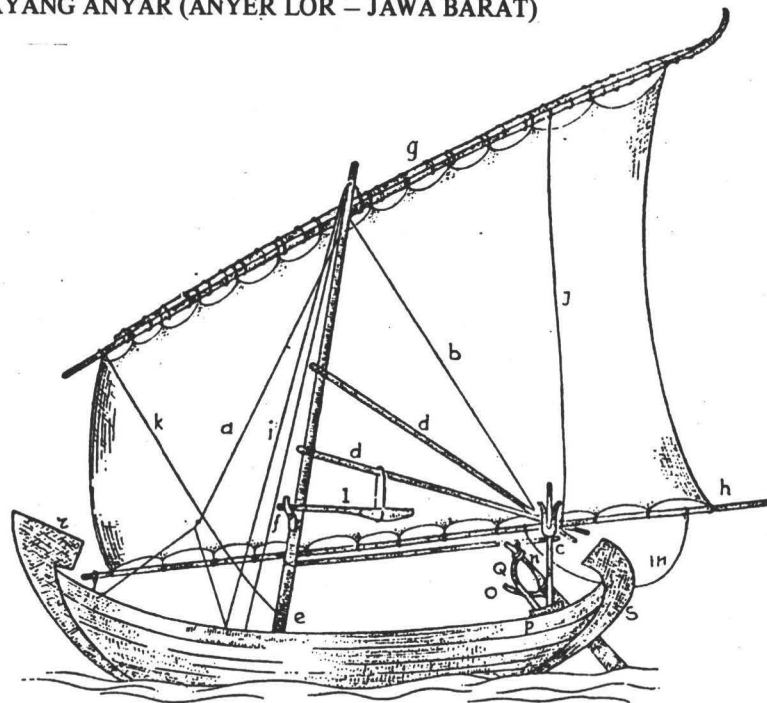


Foto 42. Bentuk linggi depan dan hiasan perahu Mayang. Perahu mayang bagus bentuknya dan indah hiasan pada bagian-bagian perahunya.

giling, fungsinya adalah sebagai penggulung layar. Tali temali yang berfungsi sebagai penarik dan pengatur layar, ialah tali paridan, tali penurut, tali pemanggut, tali bahu, tali singkur. Pada bagian tengah tiang layar terdapat bajing-bajing tempat andang-andang yaitu bambu-bambu tempat menggantungkan alat perlengkapan penangkap ikan digantungkan. Dalam Gambar 23 karya C.H.M. Palm dari hasil penelitian di Anyer Lor Jawa Barat tidak terlihat bajing-bajing itu, tetapi terdapat sanggan tiang. (Gambar 23). Bentuk detail dari bajing-bajing itu yang sangat indah dapat dilihat dalam bab III buku ini. Andang-andang pada perahu mayang terdiri dari lebih kurang 10 – 12 batang bambu yang dipasang sejajar dengan badan perahu. Bagian atas disebut andang-andang atas, bagian bawah disebut andang-andang bawah. Andang-andang atas tempat menggantungkan loak-loak, yaitu keranjang bambu untuk penampung hasil tangkapan ikan. Andang-andang bawah tempat menggantungkan payang (Foto 43, 44). Dewasa ini alat-alat radio kaset dan pengeras suara bisa dibeli oleh nelayan di pasaran mana saja, maka tidak jarang pula dapat kita jumpai di antara tiang layar dan andang-andang tergantung pengeras suara yang menyiarkan lagu-lagu kaset selagi pendega-pendega yaitu anak buah nelayan sedang sibuk pula menarik jaringnya.

Satu kelompok kerja nelayan di atas perahu mayang biasanya terdiri dari 15 orang, yang masing-masing punya tugas sendiri dan telah teratur secara berpola. Tidak satu orang pun yang bisa bersikap masabodo, berlengah-lengah dalam aktivitas gotong royong sejati semacam ini. Para nelayan baru bisa bersantai setelah perahu berada di pangkalan, namun itu pun tidak lama waktunya, karena menjelang sore persiapan turun ke laut sudah pula harus dipersiapkan jauh sebelumnya segala alat dan perlengkapan untuk penangkapan ikan sudah rapi di atas perahu. (Foto 45, 46)

Gambar 23. MAYANG ANYAR (ANYER LOR – JAWA BARAT)



- a. tali pemanggut.
- b. tali penurut.
- c. sanggan layar
- d. andang-andang
- e. tiang.
- f. sanggan tiang.
- g. pembahon.
- h. penggiling.
- i. paidan.
- j. tali bahu.
- k. tali singkur.
- l. dayung.
- m. pengka-pengka.
- n. kemudi.
- o. celaga.
- p. wawalang.
- q. tiang kemudi.
- r. linggih depan.
- s. linggih belakang.

Sumber : H.M. Palm. "Vaartuigen en visvangst van Anjar Lor". dalam : Bijdragen tot de Taal-, Land-en Volkenkunde, del 118, 2e aflevering. s-Gravenhage : martinus Nijhoff. 1962. p. 263.

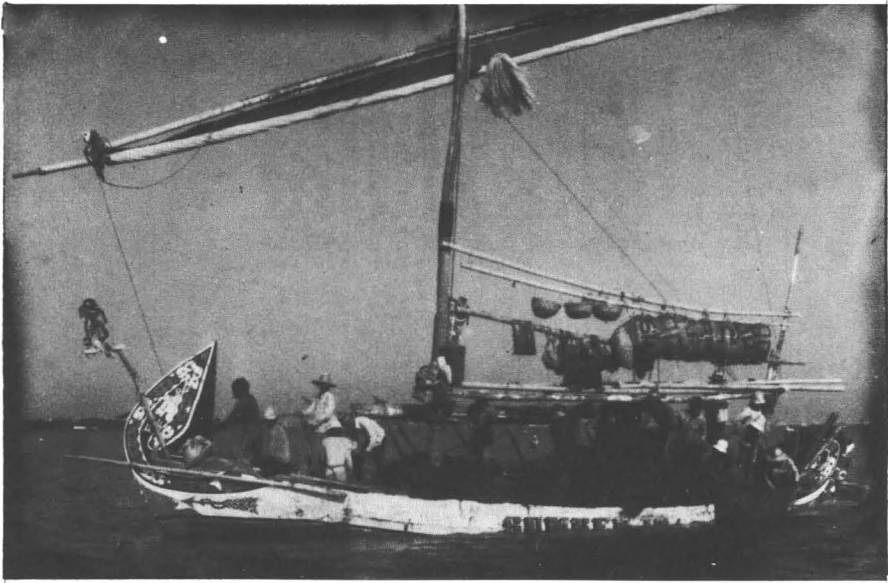


Foto 43. Tiang dan layar serta andang-andang tempat digantungkan keranjang-keranjang ikan dan jaring pada perahu mayang. Keadaan sedang mengangkat jaring penuh ikan di laut teluk Jakarta.

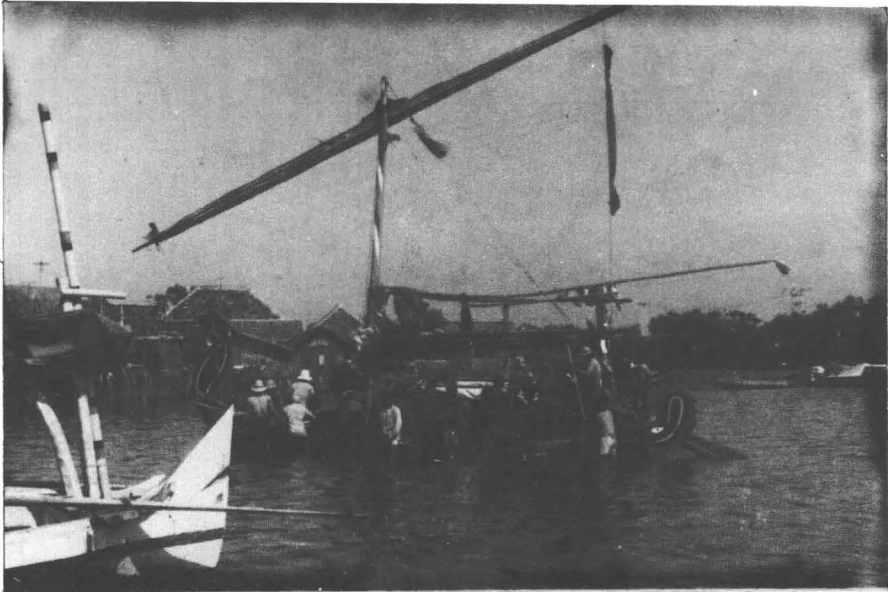


Foto 44. Perahu mayang sedang didorong merapat ke pangkalan di Cilincing - Jakarta.



Foto 45. Perlengkapan perahu mayang siap ke laut terdiri dari keranjang-keranjang ikan yang disebut loak, dan jaring payang.



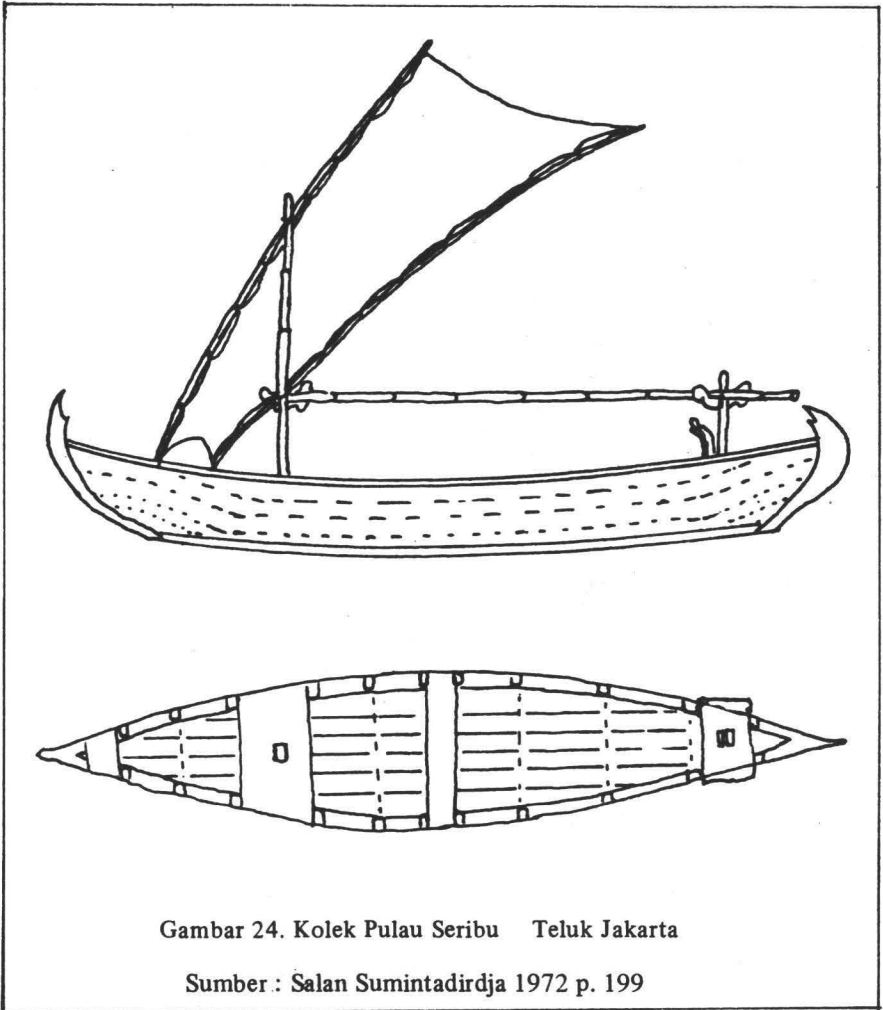
Foto 46. Keadaan perahu mayang pada waktu tidak dipersiapkan ke laut.

9. **K o l e k** (Gambar 24) jenis perahu nelayan di pantai utara Jawa Madura. Di Teluk Jakarta disebut kolek, di Jawa Tengah disebut konting, kementing, kunting, di Jawa Timur disebut kolekân, Madura disebut golekan. Jenis perahu berukuran sedang besarnya bervariasi antara 8 – 11 meter, panjang 1,50 – 2,50 meter lebar, 0,50 – 1 meter dalam. Dibuat dari kayu jati, di Jawa Tengah tempat pembuatan perahu jenis kolek ialah di Batang.

Bentuk perahu berlinggi depan dan belakang yang lancip melengkung ke arah dalam badan perahu. Bertiang layar depan dan belakang 2 buah, menggunakan layar besar dan layar kecil yang disebut juga layar tenda. Tali layar kelat kini banyak yang terbuat dari tali plastik. Tali paridan terdapat di tiang layar besar dari bawah sampai ke ujung atas tiang, gunanya untuk menaikkan dan menurunkan layar. Tali bau terikat pada pembawon layar, gunanya untuk mengatur arah layar, demikian juga dengan tali singkur. Badan perahu dihiasi dengan lukisan motif batik, ukiran juga dijumpai pada sanggan layar dan sumbi-sumbi. (Gambar 25).

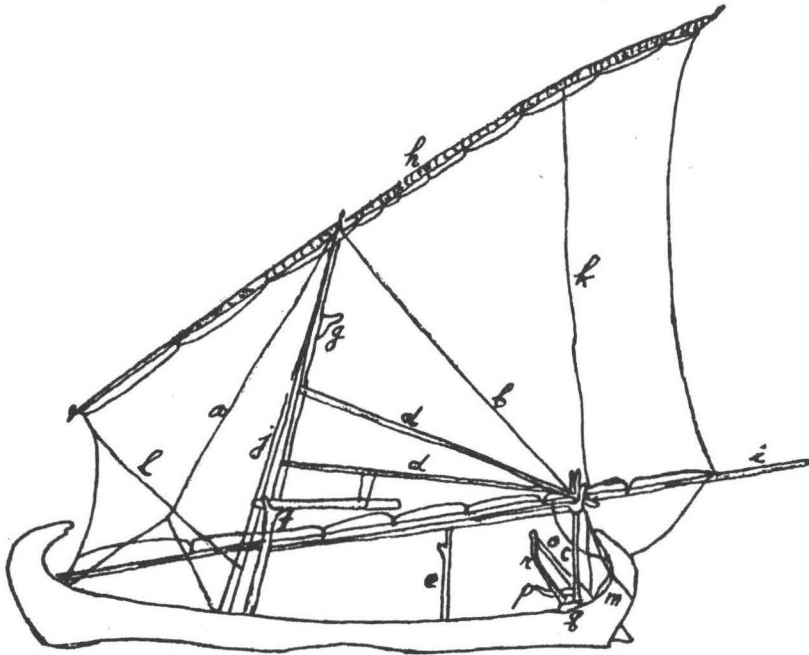
Dengan perahu kolek dapat ditangkap jenis-jenis ikan layang, kembung, selar, tembang, tenggiri, krapu, samage, kakap merah, cucut, cumi-cumi. Di musim udang yaitu pada bulan Juni – Agustus, dapat ditangkap macam-macam jenis udang. Menjelang musim Barat pada bulan Nopember ditangkap jenis rajungan, kepiting. Dalam musim Barat bulan Pebruari dapat dijaring teri, udang, kerang jenggot.

Perahu berukuran sedang ini digunakan oleh 2, 3, 10 orang nelayan dalam satu kelompok kerja, dan kolek dapat dipergunakan untuk berbagai macam cara penangkapan ikan dengan alat-alat penangkap ikan misalnya, pancing, payang, jabur, gillnet. Peranan penting perahu kolek dalam usaha perikanan pantai, maka Lembaga Penelitian Perikanan Laut sudah mengadakan serangkaian percobaan untuk meningkatkan efisiensinya dengan cara merubah bentuk, ukuran perahu dan tenaga penggerak digunakan mesin motor. Bagian-bagian perahu yang mengalami perubahan direncanakan dapat dilihat tahap-tahap perkembangannya dalam urutan gambar 26, 27, 28, 29.



Gambar 24. Kolek Pulau Seribu Teluk Jakarta

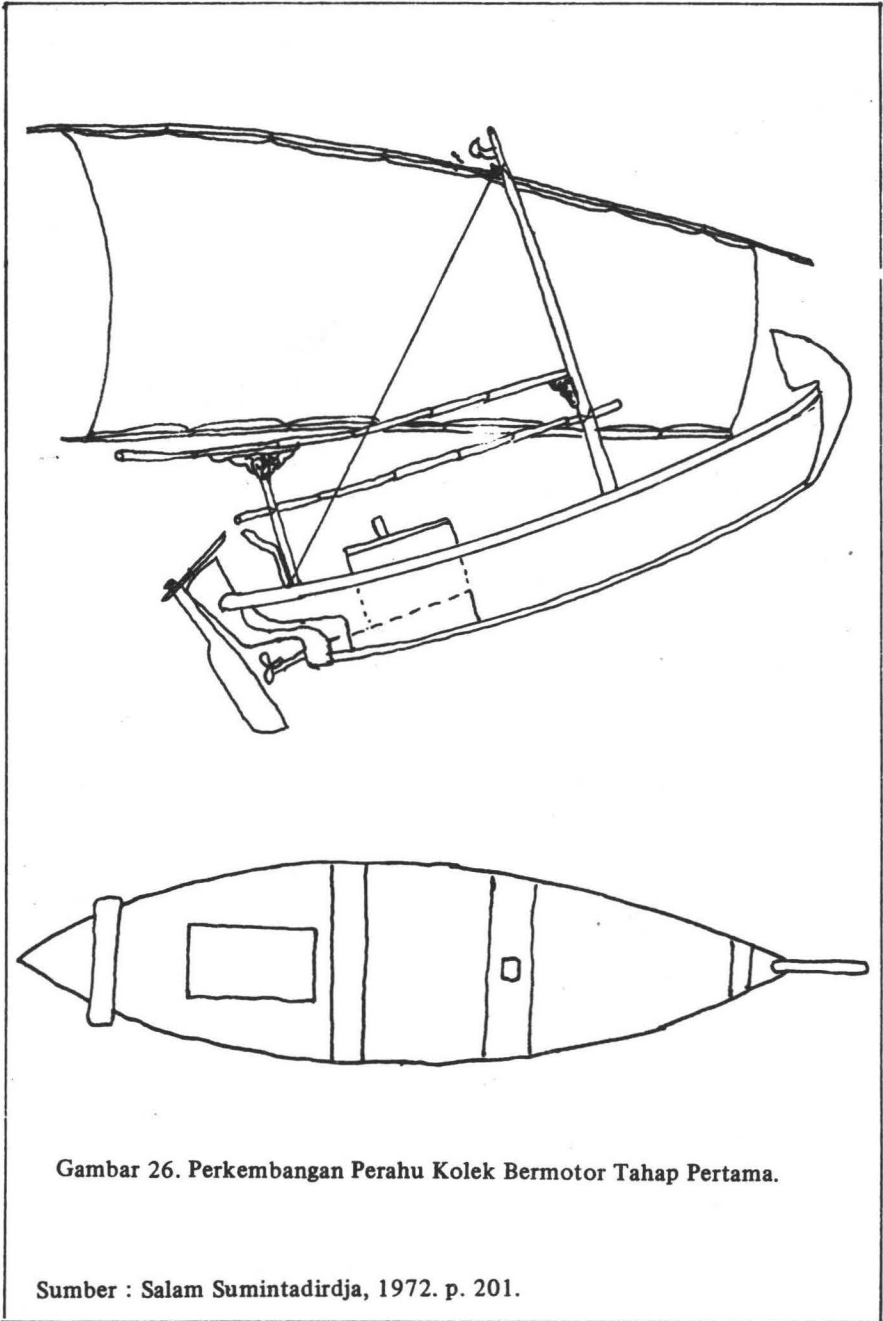
Sumber : Salan Sumintadirdja 1972 p. 199



- a. tali pemangoet.
- b. tali penurut.
- c. sanggan layar.
- d. andang-andang.
- e. sangan tengah.
- f. sanggan tiang.
- g. cabang.
- h. pembahon
- i. penggiling
- j. pembubutan.
- k. tali bahu.
- l. tali singkur.
- m. tali kelat.
- n. pengka-pengka.
- o. kemudi.
- p. celaga.
- q. mangga-mangga.
- r. tiang kemudi.

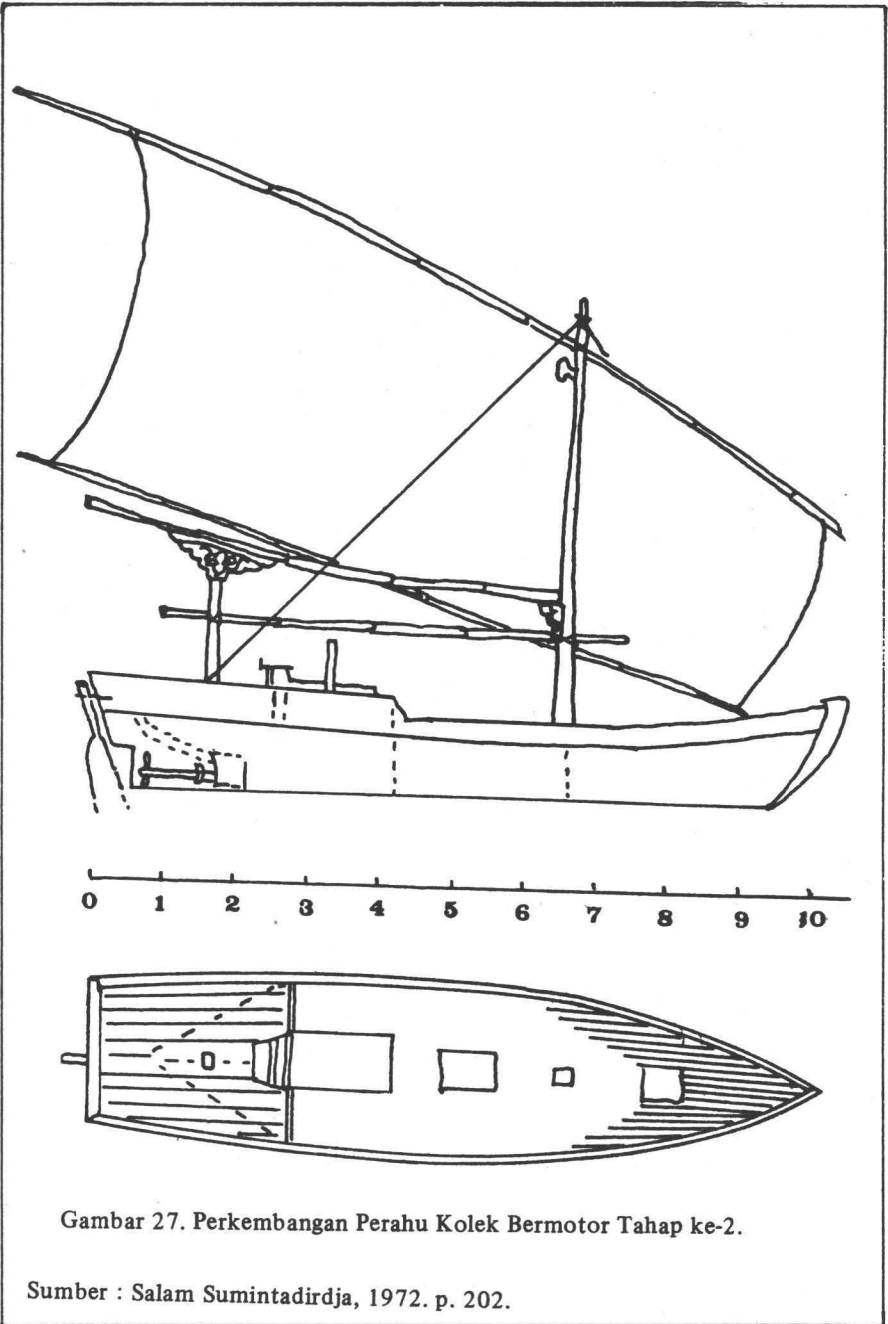
Sumber : D.A. Rinkes, N. van Zalinge en J.W. De Roever, Het Indische Boek Der Zee. Batavia, Weltevreden; Leiden: G. Kolff & Co. 1925. p. 213.

Gambar 25. PERAHU KOLEK PUKAT TAHUN 1925 (BANTEN – JAWA BARAT).



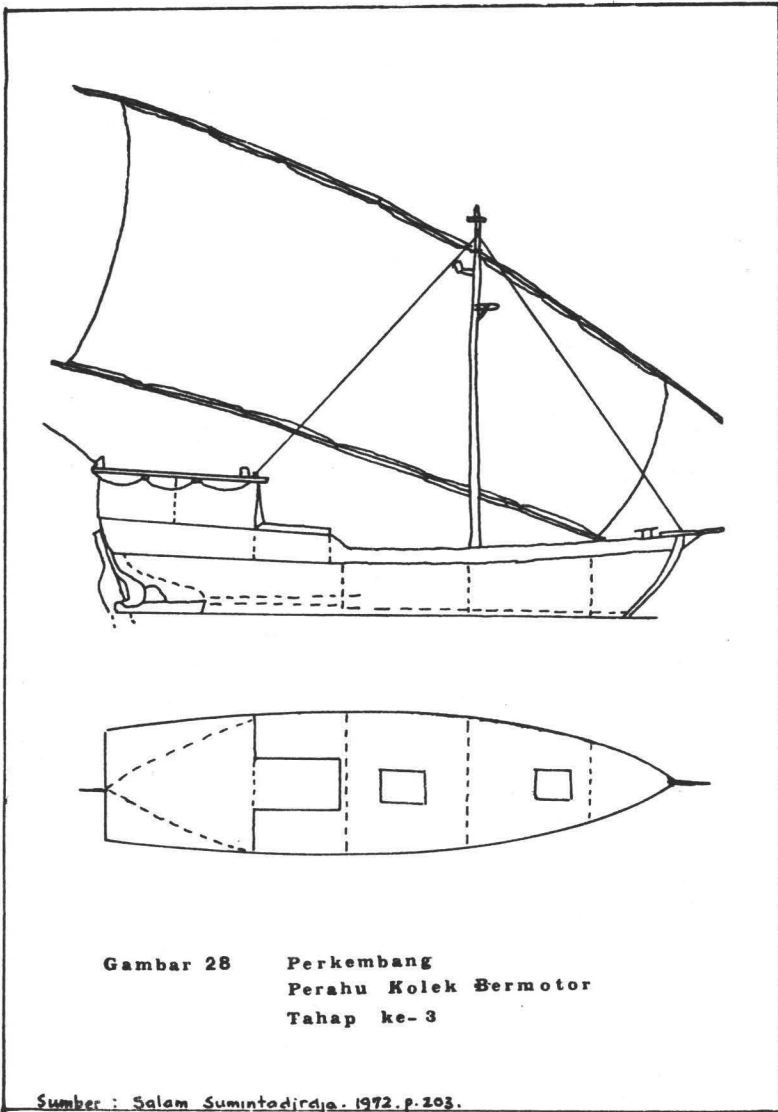
Gambar 26. Perkembangan Perahu Kolek Bermotor Tahap Pertama.

Sumber : Salam Sumintadirdja, 1972. p. 201.



Gambar 27. Perkembangan Perahu Kolek Bermotor Tahap ke-2.

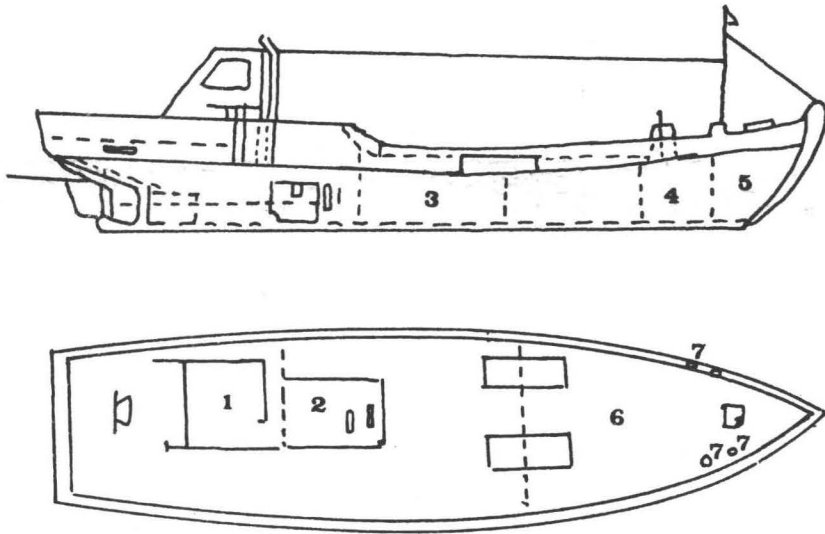
Sumber : Salam Sumintadirdja, 1972. p. 202.



Gambar 28. Perkembangan Perahu Kolek Bermotor Tahap ke-3

Sumber : Salam Sumintadirdja, 1972. p. 203.

Ukuran
 Panjang seluruh 12,00 meter
 Lebar terbesar 3,10 meter
 Gross Tonnage 8 ton
 Ruang ikan 6 meter
 Mesin 25 H.P.



Keterangan :

1. ruang kemudi
2. kamar mesin
3. palka ikan
4. ruang jaring
5. ruang alat
6. dek
7. kerekan jaring.

Gambar 29. Rencana Perbaikan Perahu Kolek Bermotor Tahap ke-4.

Sumber gambar : Salam Sumintadirdja, 1972. p. 204.

10. **K o n t i n g** (Gambar 30). Jenis perahu nelayan tersebar luas di pantai utara Jawa Timur, tempat konsentrasi utama di Blimbing, desa nelayan terletak antara kota Tuban dan Gresik. Perahu konting juga disebut kunting, kementing, mayangan. Sejenis dengan perahu-perahu mayang di Jawa Tengah dan Jawa Barat, hanya berbeda pada lingginya tidak selebar perahu mayang Jawa Barat. Bentuk linggi depan perahu konting sangat runcing dan tingginya mencapai 5 meter. Linggi belakang juga runcing dengan ukuran tinggi 1,50 meter. Kecuali itu di dekat linggi depan terdapat pantok, yaitu tangga dibuat dari bambu yang dipasang permanen, fungsinya sebagai tempat pengintai untuk menemukan daerah kerumunan ikan. Di atas geladak atau dek dekat tiang layar terdapat satu tong air minum berbentuk bulat silinder, dibuat dari papan kayu dan juga ditempatkan secara permanen. (Foto 47, 48). Perahu ukuran sedang, panjang 10 meter, lebar 3 meter, dalam 1,50 meter.

Bagian-bagian perahu lainnya sama seperti perahu mayang, hanya sebutan nama bagian-bagiannya menurut bahasa setempat, gading disebut toklik, geladak disebut jabakan, dapur disebut jantur, landasan kemudi disebut gemi, andang-andang disebut lamban, pembawon disebut bawon. (Foto 49, 50).

Hiasan perahu dalam bentuk ukiran tidak semewah perahu mayang, akan tetapi lukisan cat warna warni dengan motif batik menghiasi seluruh badan perahu sehingga tampak lebih indah dari pada perahu mayang. Hiasan lain berupa rumbai-rumbai berbentuk ekor kuda yang disebut kumpeng dan sumpyang dibuat dari bahan karet bekas ban sepeda. Kumpeng digantungkan pada ujung bambu yang disebut bawon sebelah buritan. Sumpyang digantungkan pada tali penurut di tiang layar. (Foto 51).

Anak buah perahu konting disebut belah. Satu perahu biasanya terdiri dari 12, 13, atau 15 orang nelayan menjadi satu kelompok kerja.

11. **Jukung katir** (Gambar 31). Jenis perahu nelayan ukuran kecil dan menggunakan cadik bambu. Jukung dalam bahasa Jawa artinya perahu, katir artinya cadik. Dalam bahasa Madura disebut jukung katir. Jukung katir tersebar di pantai utara Jawa Timur dan di Madura. Banyak dijumpai di pantai Probolinggo, di Pasir Putih dekat Panarukan Jawa Timur, di Sampang, Camplong Madura.

Gambar 30. KONTING/KEMENTING
(TUBAN, BLIMBING – JAWA TIMUR).

Keterangan :

- | | |
|----------------------|--------------|
| 1. Linggi depan | 11. Gemi. |
| 2. Linggi belakang | 12. Sanggan |
| 3. Pantok | 13. Jantur |
| 4. Toklik | 14. Kemudi |
| 5. Jabakan | 15. Sumpyang |
| 6. Tali paridan | 16. Kumpéng |
| 7. Tali penurut | |
| 8. Tiang layar depan | |
| 9. Tong air minum | |
| 10. Lamban | |

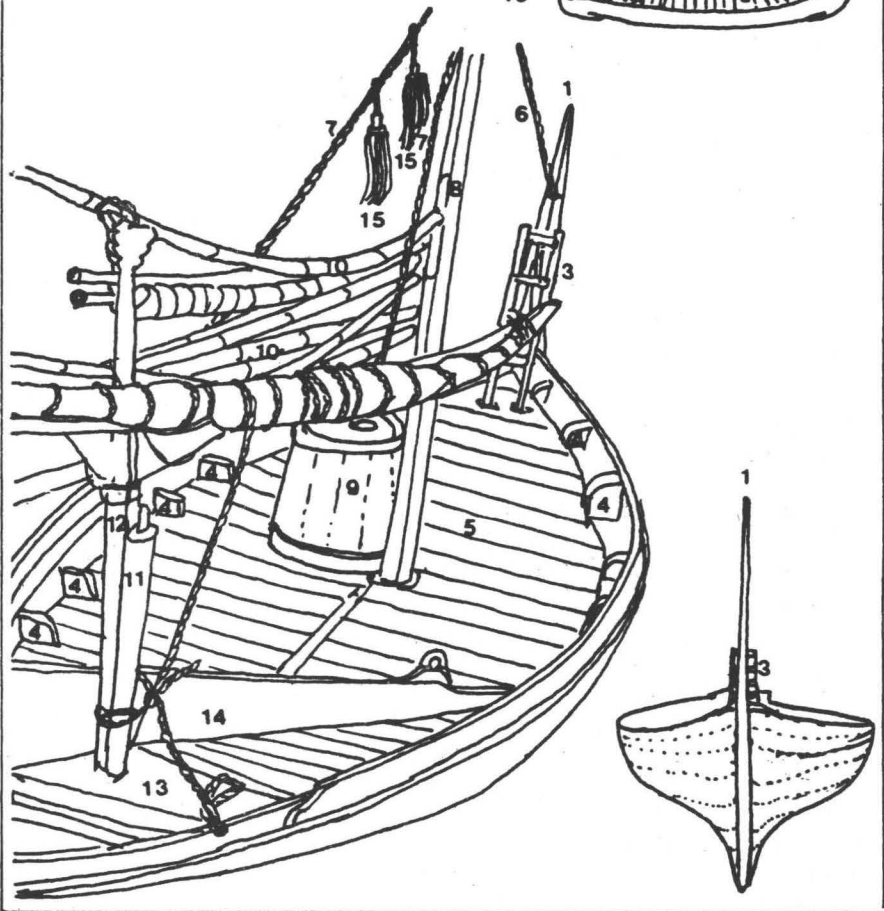




Foto 47. Konting juga disebut : Kementing, jenis perahu mayang di pantai utara Jawa Timur. Keadaan di pangkalan nelayan di Blimbing antara Tuban dan Gresik.



Foto 48. Bentuk badan dan linggi depan perahu konting. Linggi depannya lancip dan sangat runcing bentuknya.



Foto 49. Tiang layar dan sanggan layar perahu konting serta motif hiasan. Keadaan di sekitar tempat Pelelangan Ikan (TPI) di Blimbing, antara Tuban dan Gresik – Jawa Timur.



Foto 50. Bagian dek perahu Konting di bawah tiang layar terletak tong air minum. Salah satu perlengkapan yang tetap dibawa di atas perahu.



Foto 51. Linggi depan dan motif hiasan perahu konting.
Keadaan di sekitar Tempat Pelelangan Ikan (TPI)
di Blimbing – Jawa Timur.



Foto 52. Lete – Jenis perahu angkutan barang niaga
yang dibuat dan dipergunakan oleh orang-
orang Madura. Keadaan di Pelabuhan Kali
Baru – Jakarta.

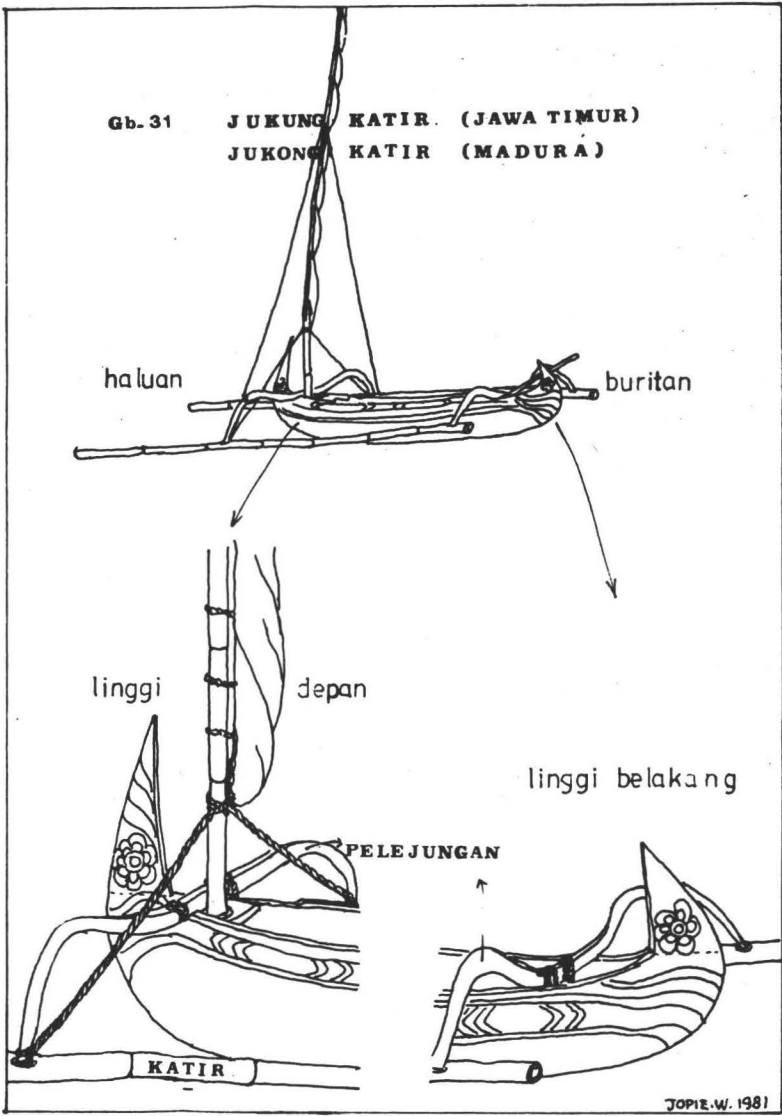
Terdapat dua macam jukung katir yang bercadik dua batang bambu di kiri dan kanan perahu, hanya disebut dengan nama jukung katir. Ada pula cara lain dalam memberi nama kepada perahu-perahu bercadik menurut fungsinya. Perahu bercadik yang digunakan untuk menangkap ikan dengan memakai alat pancing dan yang bercadik satu disebut jukung pancingan katir tunggal (Gambar 32), yang bercadik dua disebut perahu pancingan (Gambar 33, 34) dan perahu jepitan (Gambar 35, 36).

Bentuk dan ukuran perahu. Ada dua macam bentuk badan perahu, pertama ialah bentuk kano, badan perahu dibuat dari sebatang pohon kayu yang dikeruk, kemudian pada bagian buritan dan haluan ditambahkan linggi dari papan yang bentuknya mirip dengan linggi pada perahu tembon. Bentuk badan perahu semacam ini, misalnya jukung katir (Gambar 31), dan perahu pancingan (Gambar 33, 34). Badan perahu yang tidak menggunakan linggi misalnya jukung pancingan katir tunggal (Gambar 32). Ukuran perahu umumnya kecil dan sempit tergantung kepada ukuran besar batang pohon yang digunakan sebagai badan perahu. Rata-rata berukuran antara 4 – 5 meter panjang, 0,45 – 0,60 meter lebar, 0,40 – 0,50 meter dalam.

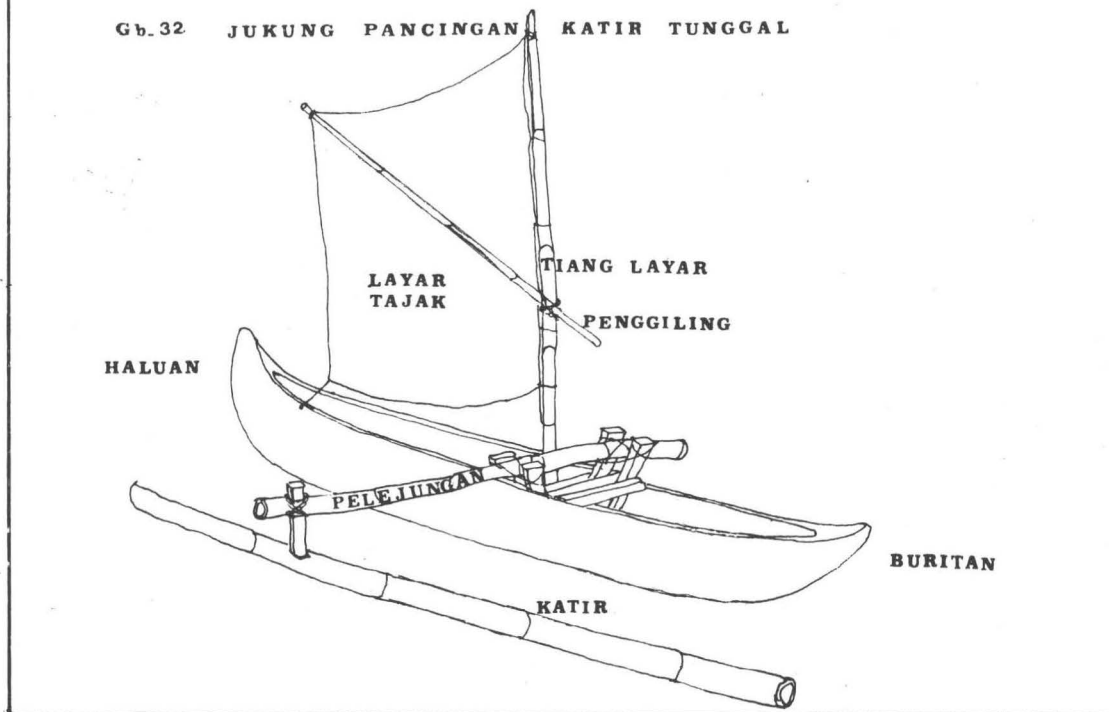
Kedua ialah bentuk perahu papan yang dibuat dari kerangka lunas, gading-gading dan linggi. Badan perahu dibuat dari papan-papan yang dilengkungkan dan dipakukan pada kerangka dasar perahu. Misalnya perahu jepitan yang terdapat di Pasuruan, Probolinggo Jawa Timur atau di Madura yang disebut talajengan. (Gambar 35, 36).

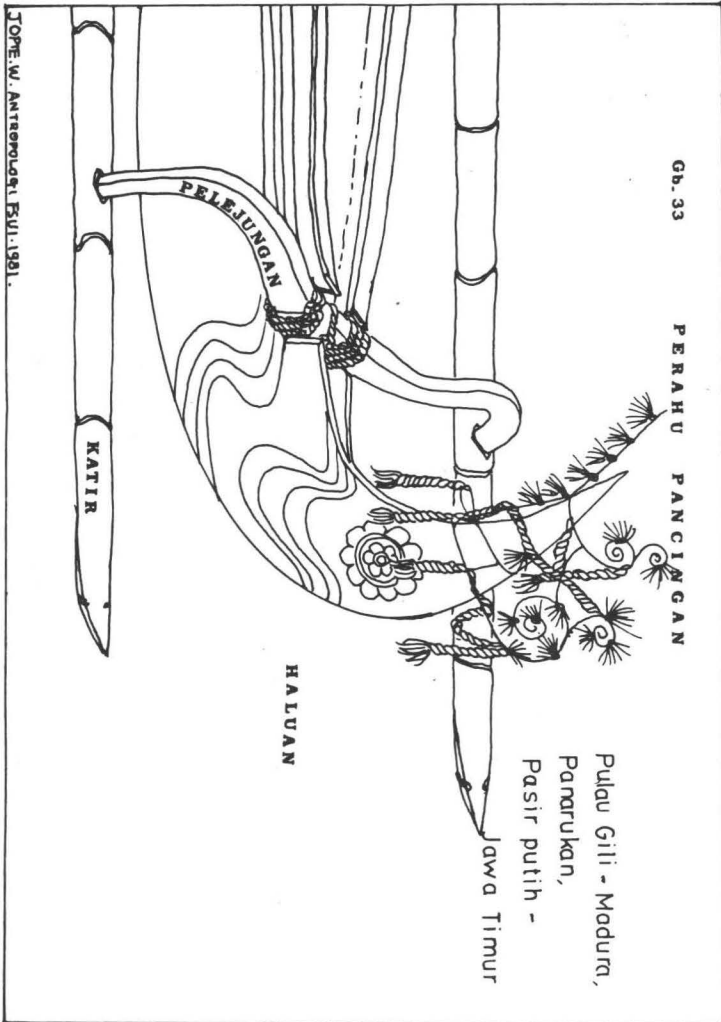
Hiasan pada jukung katir dan perahu pancingan harus berupa ukiran pada sanggan layar dan lukisan cat warna warna pada badan perahu.

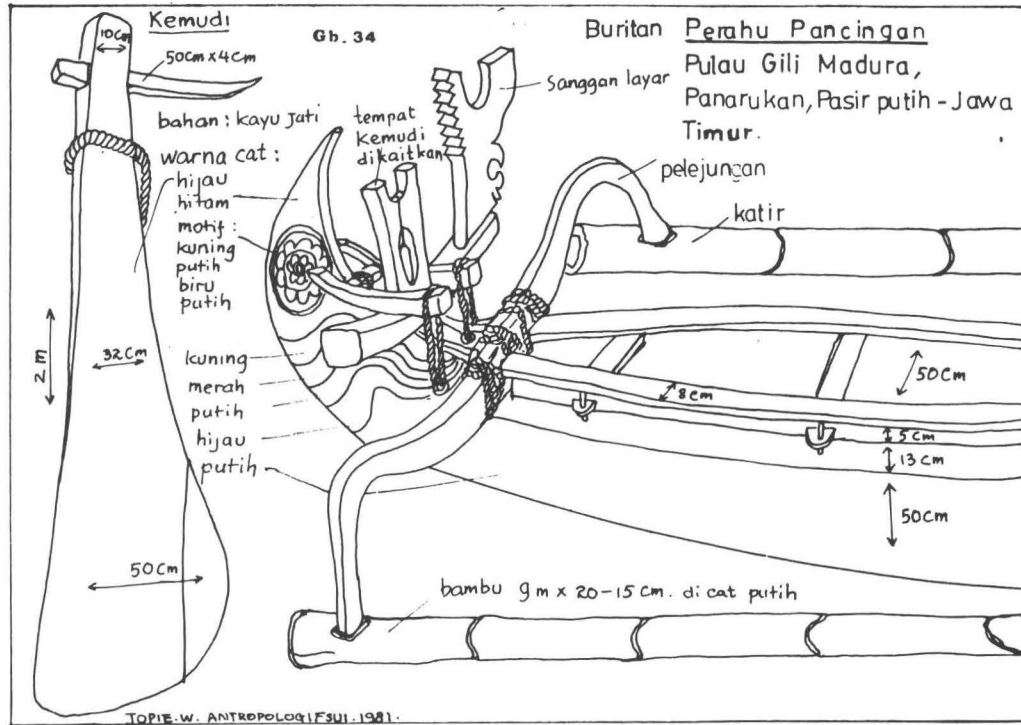
Gb. 31 JUKUNG KATIR. (JAWA TIMUR)
JUKONG KATIR (MADURA)

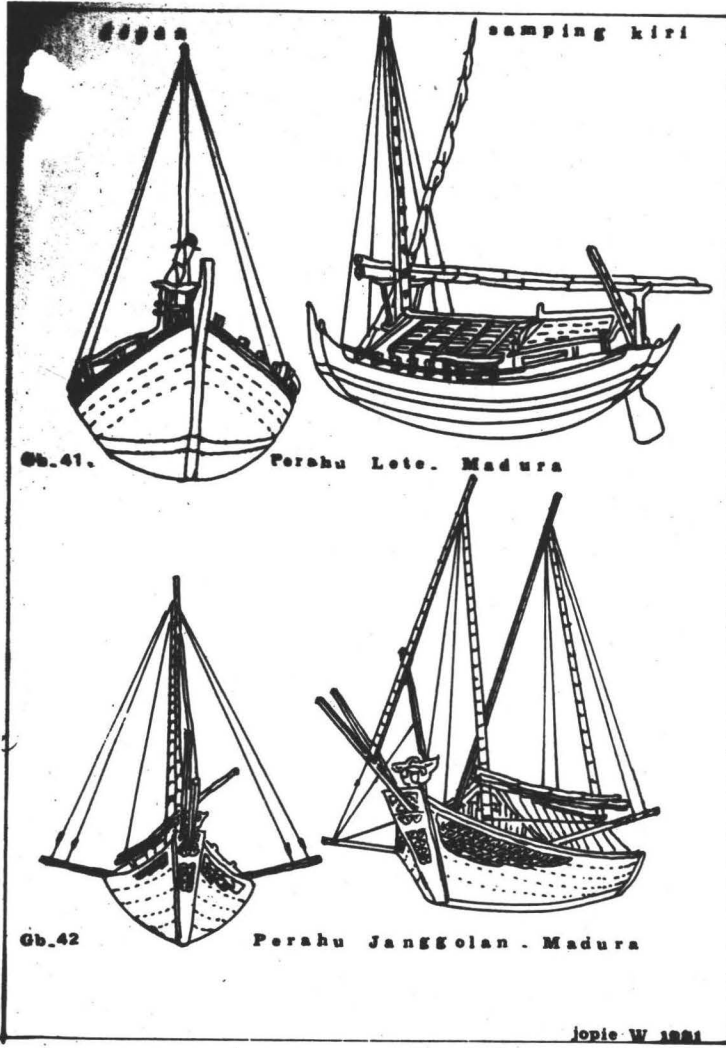


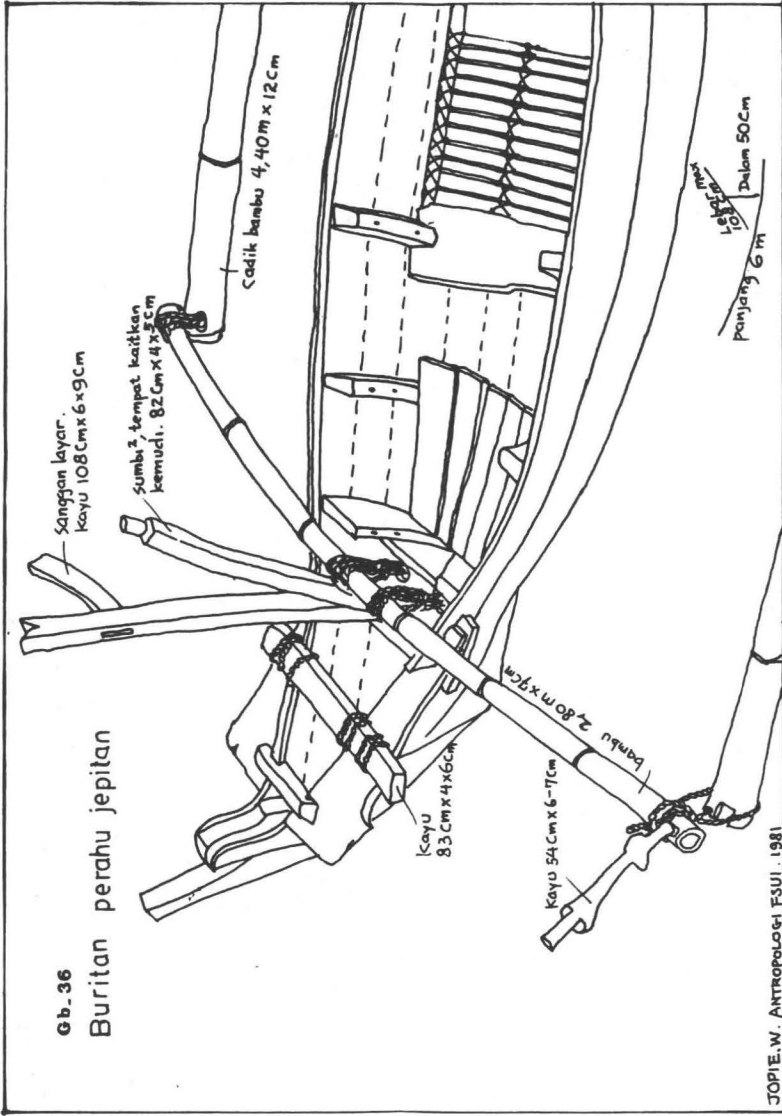
Gb.32 JUKUNG PANCINGAN KATIR TUNGGAL











G.b. 36
Buritan perahu jepitan

JOPIE.W. ANTROPOLOGI FSUI. 1981

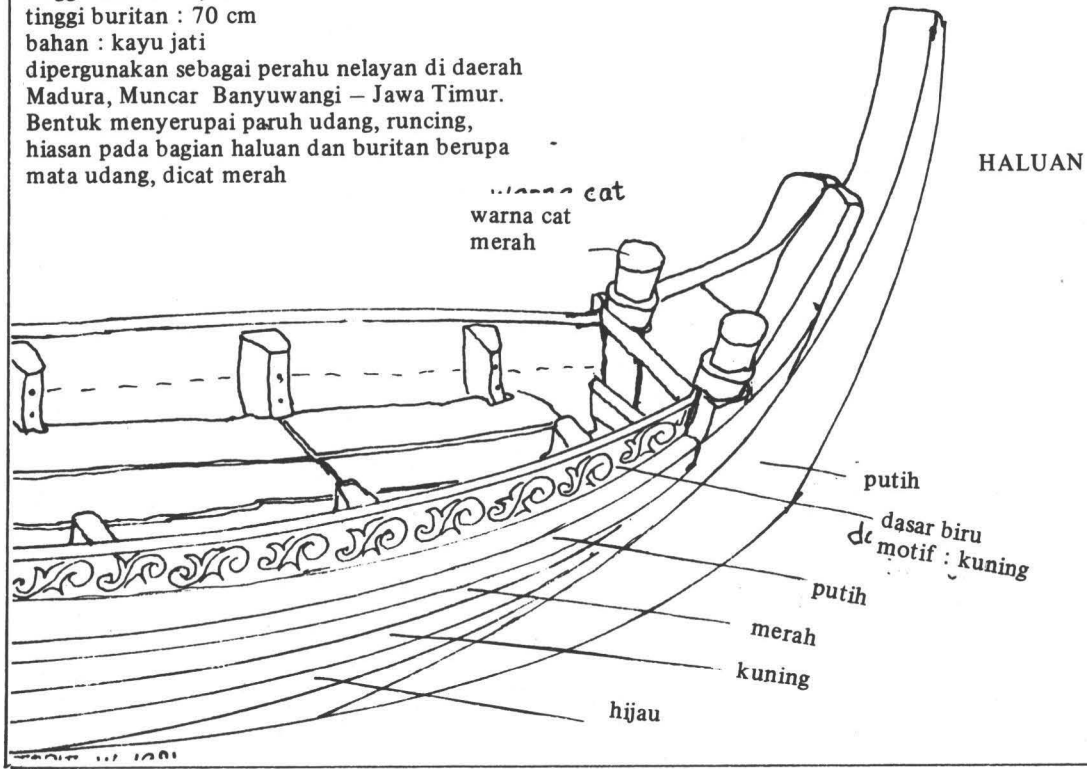
12. **Perahu Prawean** (Gambar 37, 38). Jenis perahu nelayan berukuran sedang. Bentuk perahu papan dibuat dari kerangka lunas, gading dan linggi. Bentuk perahunya langsing dan sangat menarik karena menyerupai tubuh udang, bagian-bagian perahu juga dibuat mirip anggota tubuh udang. Pada bagian haluan dan buritan ada dua pasang balok bulat silinder yang menonjol di atas badan perahu dan dicat merah menyerupai bentuk mata udang, lingginya menyerupai paruh udang. Bentuk sanggan layar dan sumbi-sumbi dibuat serasi menyerupai mata udang. Dinamakan perahu prawean karena alat penangkap ikan yang dipakai adalah pancing prawe (Gambar 40), cara penangkapan ikan yang menggunakan puluhan bahkan sampai mencapai 200 – 600 mata pancing dari bermacam-macam ukuran sekaligus. Tiap-tiap mata pancing diikat pada tali pancing lebih kurang 30 cm panjang, semua tali pancing ini kemudian diikatkan bercabang di kiri dan kanan pada satu tali panjang. Mata pancing setelah diberi umpan (*bangi*), kedua ujung tali panjang diikatkan bandul batu pemberat dan disambungkan pula dua tali dengan dua potong bambu pengapung lalu dilepaskan ke dalam laut. Kira-kira 2 – 3 jam kemudian nelayan datang dengan perahu prawean memeriksa hasil pancingannya. Ikan-ikan yang tertangkap dengan pancing prawe ialah kakap merah (*Lutjanus argentimaculatus*), krapu (*Serranidae*), ikan hiu (*Carcharias*), ikan merah, dan lain-lain. Pekerjaan memancing biasanya dilakukan oleh 2 – 3 orang nelayan dalam satu kelompok kerja. Cara penangkapan ikan dengan menggunakan pancing prawe tidak perlu terus menerus melempar dan menarik alat-alat penangkap ikan seperti pada perahu konting, mayang, kolek yang menggunakan berbagai jenis payang, (Gambar 39).

Perahu prawean berukuran panjang 7,75 meter, lebar 1,80 meter, dalam 0,70 meter. Dibuat dari bahan kayu jati. Hiasan pada badan perahu berupa lukisan cat warna warni dengan motif untaian bunga dan daun-daunan. Warna cat dominan adalah merah, putih, hijau, kuning dan biru. Jenis perahu prawean tersebar antara Banyuwangi – Muncar Jawa Timur.

panjang : 7,73 m
lebar max. : 1,80 m
dalam : 60 cm
tinggi haluan : 1,84 m
tinggi buritan : 70 cm
bahan : kayu jati

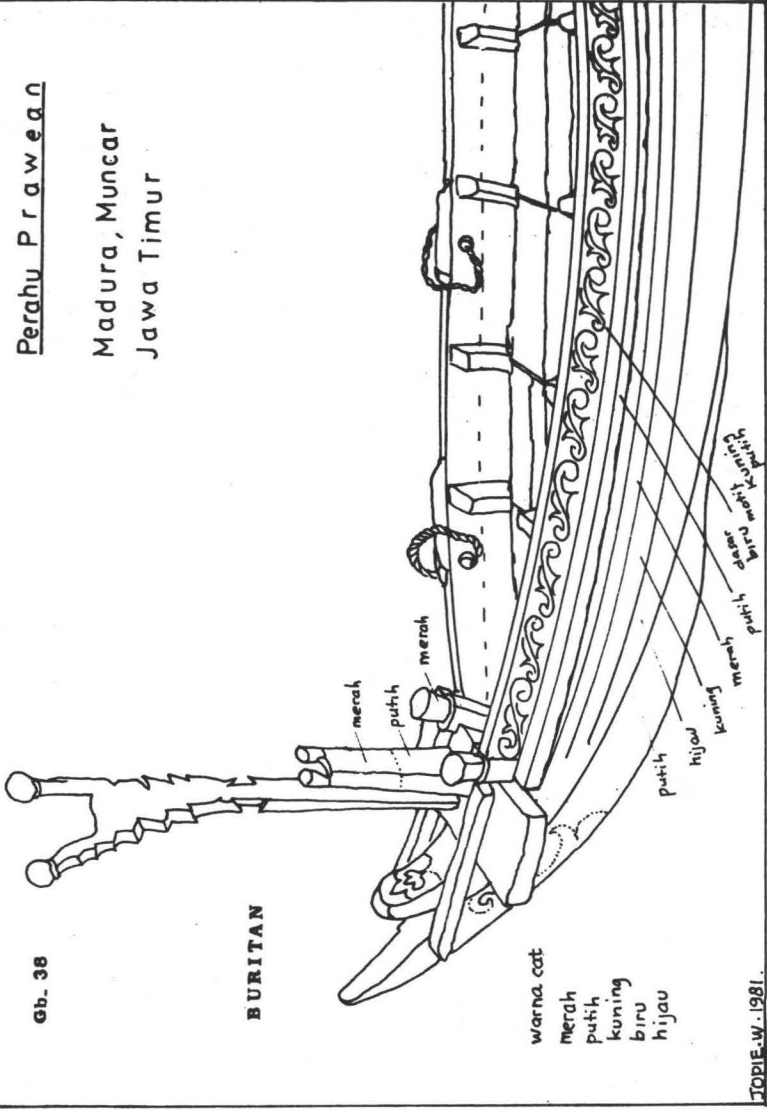
dipergunakan sebagai perahu nelayan di daerah
Madura, Muncar Banyuwangi – Jawa Timur.
Bentuk menyerupai paruh udang, runcing,
hiasan pada bagian haluan dan buritan berupa
mata udang, dicat merah

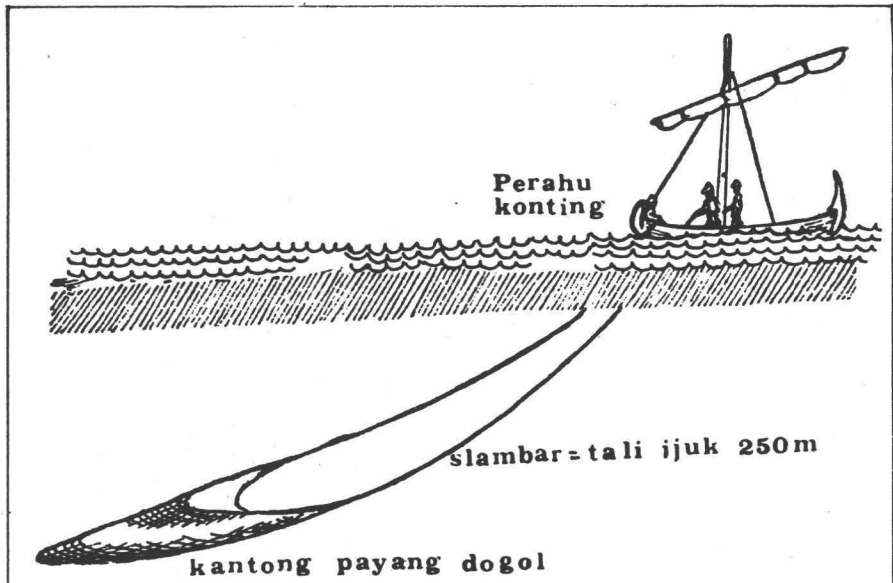
Gambar 37. PERAHU PRAWEAN (MADURA – MUNCAR – JAWA TIMUR)



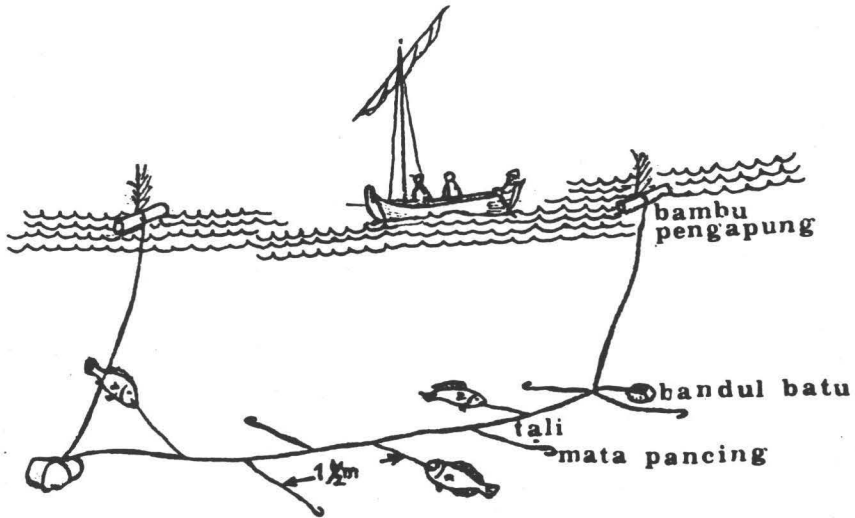
Perahu Pra wean

Madura, Muncar
Jawa Timur





Gambar 39 Payang dogol



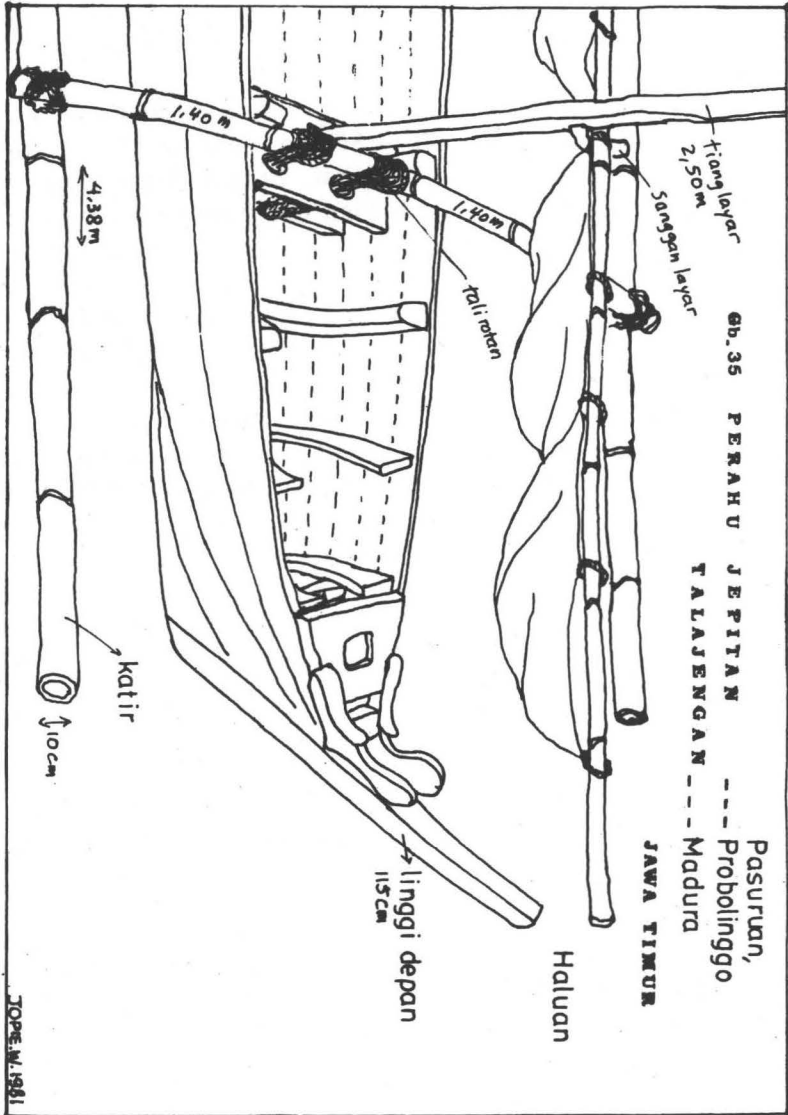
Gambar 40 Pancing prawe

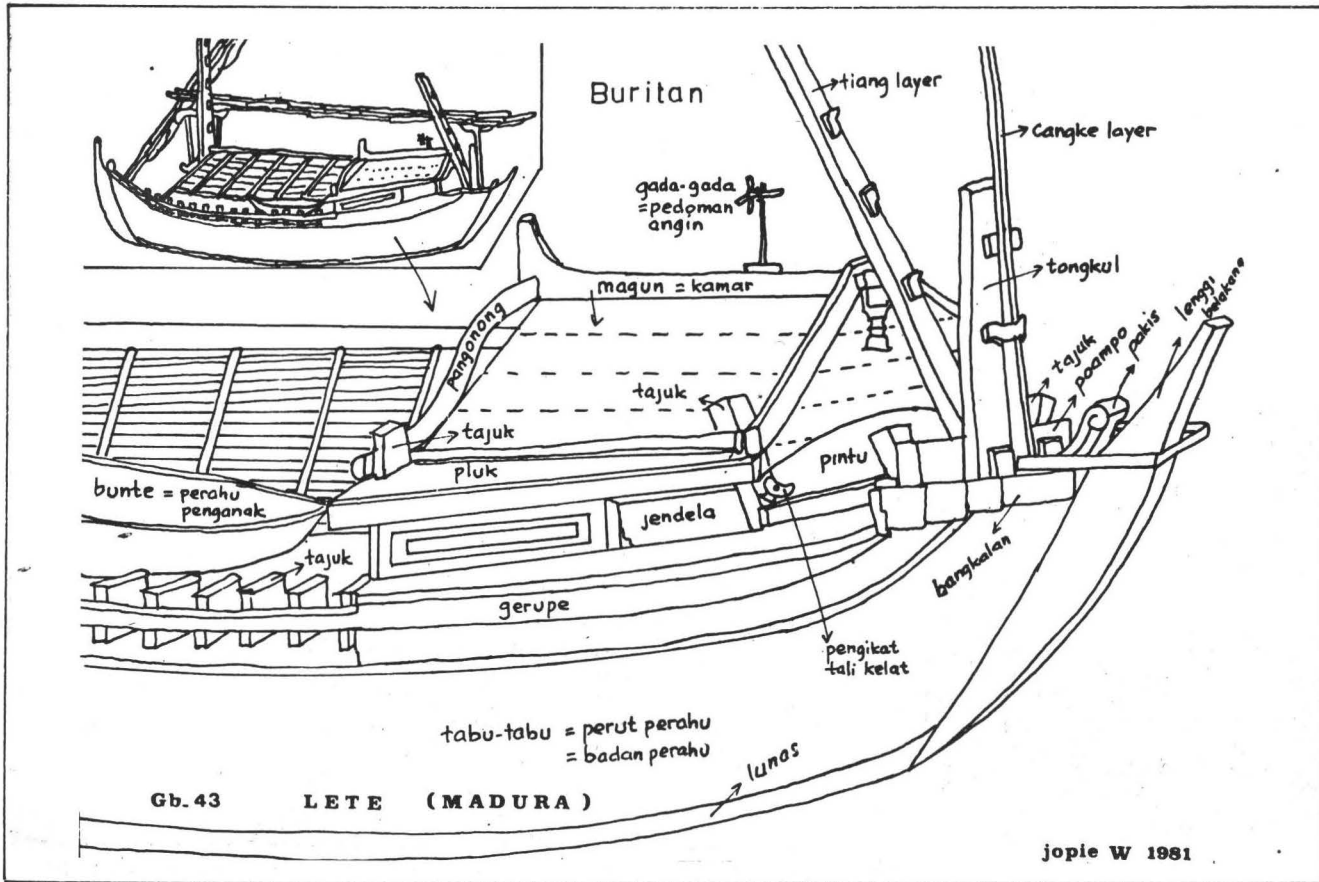
Sumber gambar: Pranjoto dalam almanak Pertanian 1933 pp. 254-257.

13. **L e t e** (Gambar 41). Jenis perahu niaga jarak jauh. Dibuat dan dipergunakan oleh orang Madura. Dapat dijumpai di hampir semua pelabuhan besar di pantai utara Jawa dan Madura. Tempat konsentrasi terbanyak di pelabuhan Kali Mas Surabaya, di pelabuhan Kali Baru Jakarta.

Ukuran dan bentuk perahu. Perahu lete yang juga disebut letelete berukuran besar antara 30 – 80 ton, panjang 10 – 15 meter, lebar 5 meter, dalam 1,5 – 2 meter. Bentuk balok linggi besar dan tebal serta menonjol pada haluan dan buritannya. Balok-balok gading yang dalam bahasa Madura disebut tajuk berukuran tebal 15 x 25 cm menonjol di kanan dan kiri di atas tabu-tabu yaitu perut perahu. Pada sisi kanan dan kiri dari tajuk-tajuk yang menonjol di atas perahu itu, dipakukan balok tebal dan panjang melintang di tepi tajuk-tajuk, balok melintang ini disebut gerupe (Gambar 43). Pada bagian buritan di atas perahu terdapat bangunan kamar yang disebut magun, ada pintu dan jendela. Pada bagian tengah dan haluan di atas perahu terdapat bangunan pondok yang beratap papan dan bambu berbentuk pelana untuk melindungi barang muatan dan penumpang. Tiang layar dibuat dari balok-balok besar dan tingginya mencapai 12 meter. Layarnya layar tajak berbentuk trapesium berukuran lebar 14 x 8 m. Di atas perahu selalu dibawa serta satu perahu lesung yang disebut perahu penganak, dalam bahasa Madura perahu penganak juga disebut bunte. Badan perahu dicat putih bersih dan hiasan berupa lukisan cat warna warni hanya terdapat pada ujung linggi dan tepi atas sepanjang perut perahu (Foto 53, 54, 55, 56).

Perahu lete tidak digunakan untuk menangkap ikan, tetapi perahu niaga yang mengangkut terutama balok dan papan-papan kayu untuk bahan bangunan. Kayu-kayu itu diangkut dari Kalimantan ke berbagai kota pelabuhan di pulau Jawa, terutama ke Jakarta. Dari Madura dan pulau Jawa diangkut garam, beras, kacang kedele, jagung dan hasil bumi kering lainnya ke Kalimantan (Foto 57, 58).





Gb. 43 LETE (MADURA)

jopie W 1981



Foto 53. Bentuk badan dan linggi depan perahu lete.



Foto 54. Buritan, tiang layar dan layar tergulung pada perahu lete.

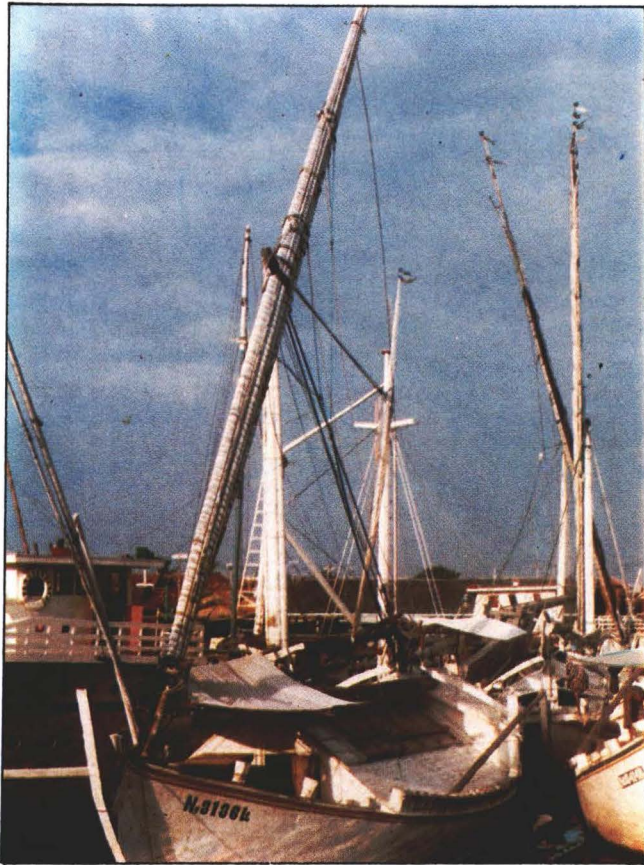


Foto 55. Tabu-tabu = perut perahu dan Magun = kamar pada perahu lete.

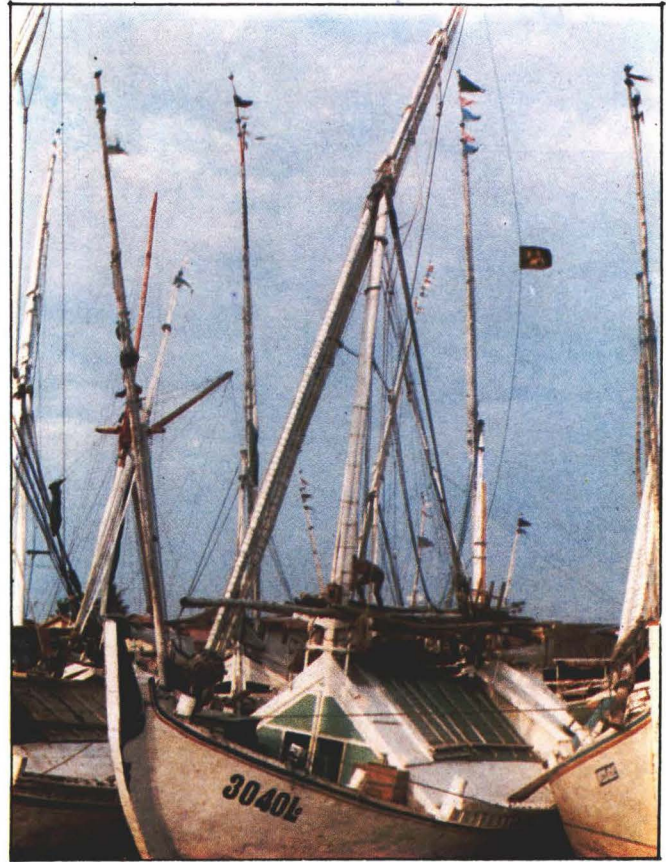


Foto 56. Sanggan layar pada perahu lete terletak di atas magun.



Foto 57. Armada angkutan niaga perahu lete. Keadaan di pelabuhan Kali Baru Jakarta.



Foto 58. Barang niaga yang diangkut perahu-perahu lete, terutama adalah balok, papan dan kayu bangunan, di samping hasil bumi beras, garam, jagung.

14. **Janggolan** (Gambar 42). Jenis perahu niaga untuk jarak sedang, dibuat dan dipergunakan oleh orang-orang Madura terutama untuk pengangkutan garam dari ladang-ladang garam yang dihasilkan di sepanjang pantai Madura antara Pamekasan dan Sumenep. Perahu janggolan banyak dijumpai di pangkalan Sampang, Camplong dan juga Kamal bagian selatan pulau Madura. Juga di Gresik. Kecuali garam, perahu itu juga untuk mengangkut kelapa. Daerah pelayarannya sampai ke Jakarta di pangkalan Kali Baru. Untuk sampai ke Jakarta, pelayarannya sangat bergantung pada angin timur, oleh karenanya tidak setiap saat dapat kita jumpai perahu janggolan di pangkalan Kali Baru - Jakarta. Di Jakarta hanya pada bulan April - Agustus dapat kita saksikan keindahan perahu janggolan. Badan perahu dicat putih bersih, pada linggi depan dan belakang serta sisi kiri dan kanan bagian atas perut perahu, terdapat lukisan dan ukiran relief dengan warna-warni yang indah. Lingginya berbentuk persegi panjang dan melebar di bagian atas. Pada haluan terdapat sebatang anjung yang sangat menonjol ke depan, bentuknya mirip dengan anjung yang terdapat pada perahu-perahu lambo dan pinisi dari Sulawesi Selatan. Di atas perahu terdapat bangunan kamar dan atap dari papan dan bambu berbentuk pelana, gunanya untuk melindungi barang angkutan dan penumpang dari hujan dan panas. Tiang layarnya dibuat dari bambu-bambu ukuran besar dan dipasang secara permanen membentuk 2 bidang segitiga di atas perahu (Foto 59, 60). Di buritan terdapat sanggan layar. Layar yang digulung diletakkan di atas atap pelana dan ujungnya pada sanggan layar (Foto 61, 62). Ukuran perahu janggolan lebih kecil dari perahu lete, kapasitas muat antara 10 - 20 ton, dengan anak buah perahu 5 orang.

15. **Pencalang** (Gambar 44). Jenis perahu angkutan barang jarak dekat, daerah pelayarannya antara Semarang ke timur sampai pulau Bawean pulang pergi. Bentuknya mirip perahu lete dalam ukuran kecil, dengan 5 orang anak buah perahu.



Foto 59. Janggolan – jenis perahu angkutan barang niaga, terutama garam. Dibuat dan dipergunakan oleh orang-orang Madura.



Foto 60. Bagian haluan perahu janggolan berbentuk kotak, penuh dengan dekorasi indah.

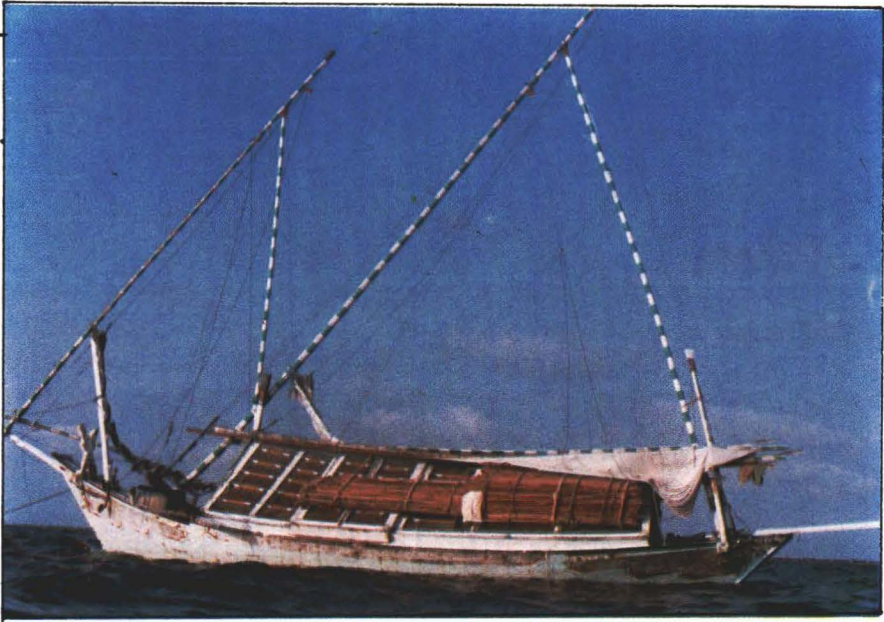
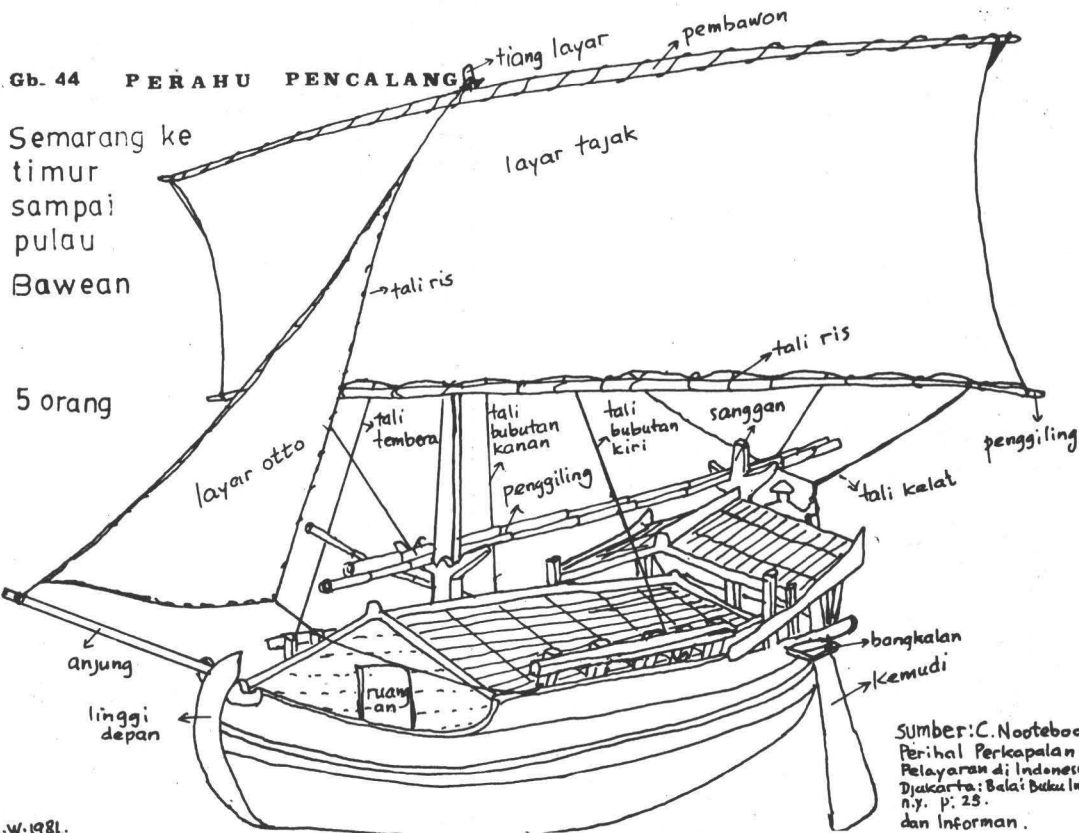


Foto 61. Bentuk badan perahu jangolan dilihat dari samping kiri.



Foto 62. Tiang layar dan pondok pada perahu jangolan.



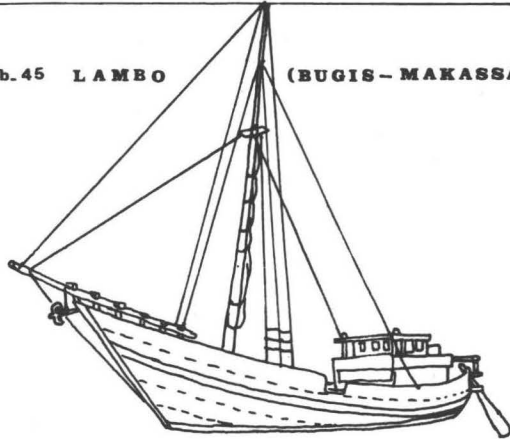
JOPB.W:1981.

16. **L a m b o** (Gambar 45). Jenis perahu niaga jarak jauh. Dibuat dan dipergunakan oleh orang-orang Bugis dan Makassar dari Sulawesi Selatan. Dapat dijumpai hampir di semua pelabuhan niaga pantai utara pulau Jawa. Terutama banyak berpangkalan di pelabuhan Sunda Kelapa di Jakarta. Perahu lambo kecil ukurannya dari perahu pinisi, kapasitas muat antara 10 sampai 50 ton. Palka atau tempat barang muatan terletak di atas geladak perahu mulai dari haluan sampai dekat buritan. Di bagian buritan terdapat bangunan kamar untuk jurumudi dan anak buah perahu (Foto 63, 64). Bentuk haluan sangat runcing karena anjungannya menonjol ke depan haluan 2 sampai 5 meter panjang. Pada balok-balok anjung terdapat 2 buah jangkar besi yang digantungkan apabila perahu tidak buang sauh. Beda dengan perahu pinisi, pada perahu lambo hanya terdapat satu tiang agung di bagian depan (Foto 65, 66, 67, 68, 69). Tiang layar dan anjung dibuat dari balok-balok utuh yang besar dan terdapat dalam berbagai variasi bentuknya. Variasi-variasi mana dapat dilihat dalam foto-foto 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76. Bentuk badan perahu agak melengkung membentuk huruf "U" (Foto 77, 78). Bentuk buritan-nya rata seperti kotak. Di atas buritan itulah dibuatkan bangunan kamar jurumudi. Perahu lambo dikemudikan dengan dua buah kemudi yang diletakkan di sisi kanan dan kiri buritan (Foto 79, 80, 81, 82). Ukuran perahu antara 15 – 20 meter panjang, 3,50 – 4 meter lebar, 1,50 – 2 meter dalam. Anak perahu 7 – 12 orang.

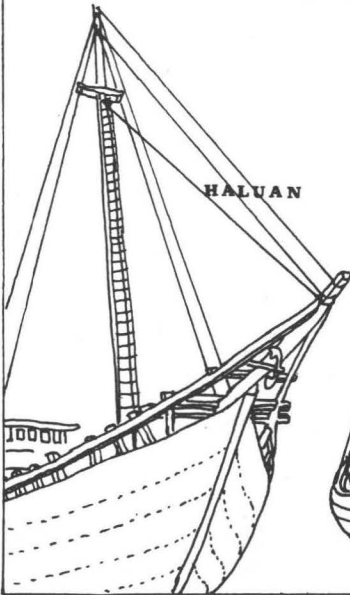
Perahu lambo berlayar hampir di semua perairan Indonesia, tetapi daerah pelayaran yang paling ramai adalah antar pulau-pulau di Indonesia bagian barat. Barang niaga yang diangkut terutama kayu bahan bangunan dari Sulawesi, Kalimantan, Sumatera dibawa ke pulau Jawa, dan yang paling banyak dibawa ke Jakarta. Dari Jakarta diangkut bahan kebutuhan sandang dan pangan yaitu tekstil, terigu, gula pasir, mentega, juga hasil industri seperti mesin jahit, sepeda motor, alat-alat bangunan, pakubesi, seng, besi batangan dan barang produksi dari plastik. Semua barang angkutan disusun di atas palka dan dilindungi dengan atap terpal atau dengan lembaran plastik yang lebar dan tebal.

Gb. 45 LAMBO

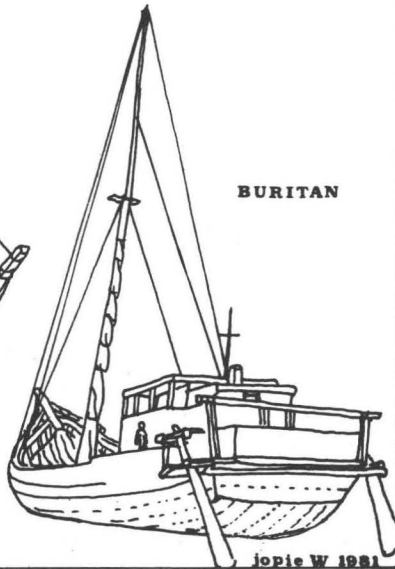
(BUGIS - MAKASSAR)



HALUAN



BURITAN



jopie W 1981

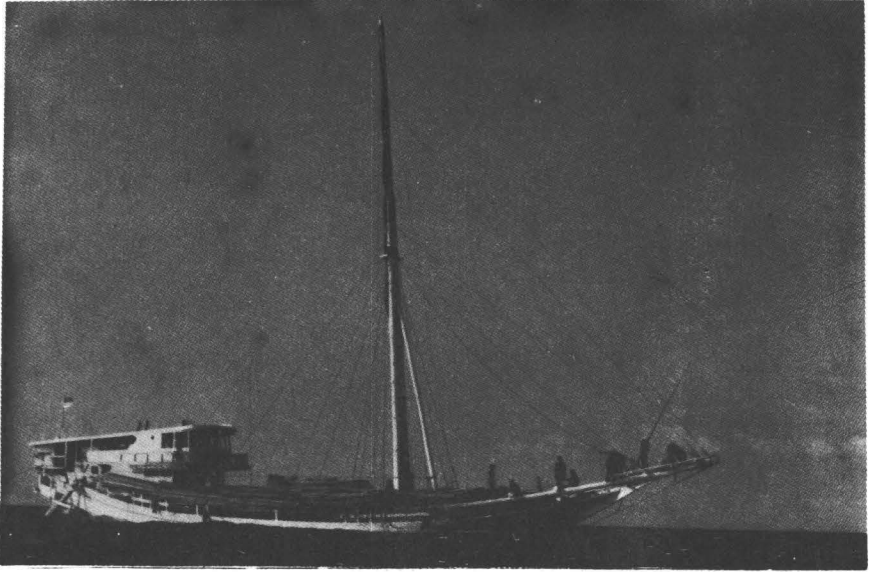


Foto 63. Lambo — jenis perahu niaga jarak jauh, berlayar antar pulau-pulau di Indonesia.

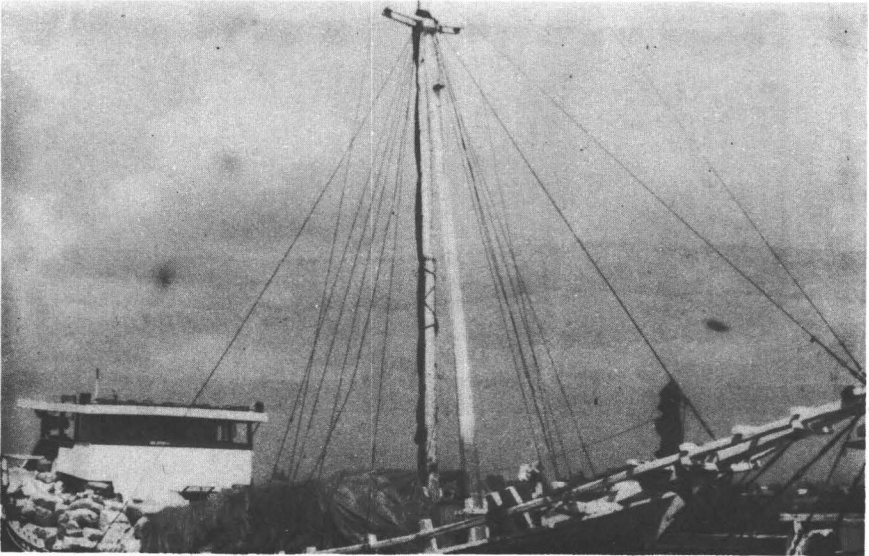


Foto 64. Palka perahu lambo — tempat barang-barang niaga diletakkan. Perahu lambo dibuat dan dipergunakan oleh orang-orang Bugis dan Makassar — Sulawesi Selatan. Keadaan di pelabuhan Sunda Kelapa — Jakarta.

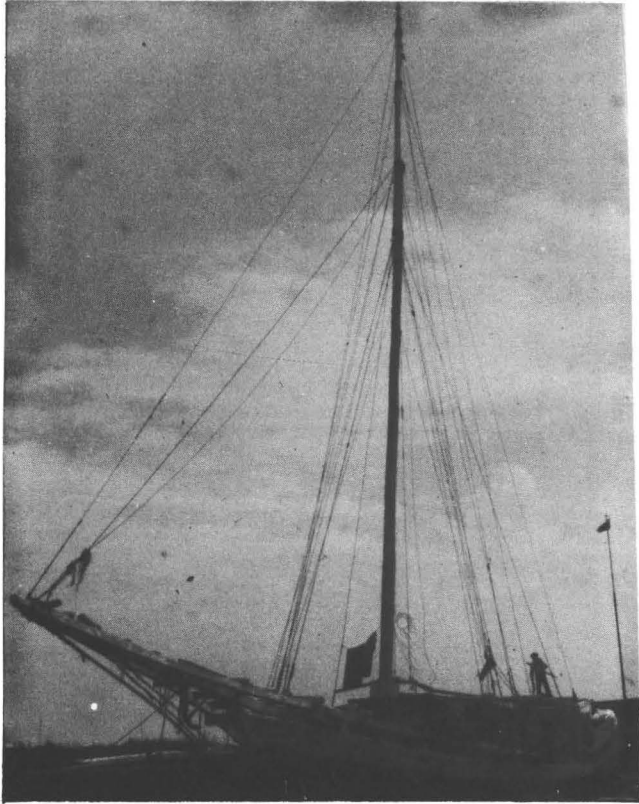


Foto 65. Bentuk badan perahu, tiang layar buritan dan anjungan, perahu lambo.

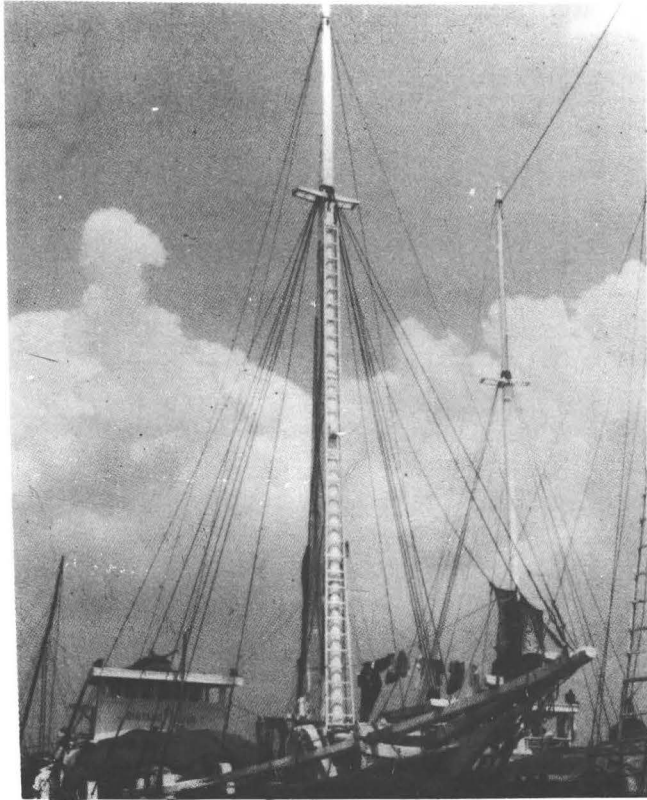


Foto 66. Anjungan dan palka perahu lambo. Barang niaga yang diangkut terutama balok papan, kayu bangunan dari Sulawesi, Kalimantan ke Jakarta.

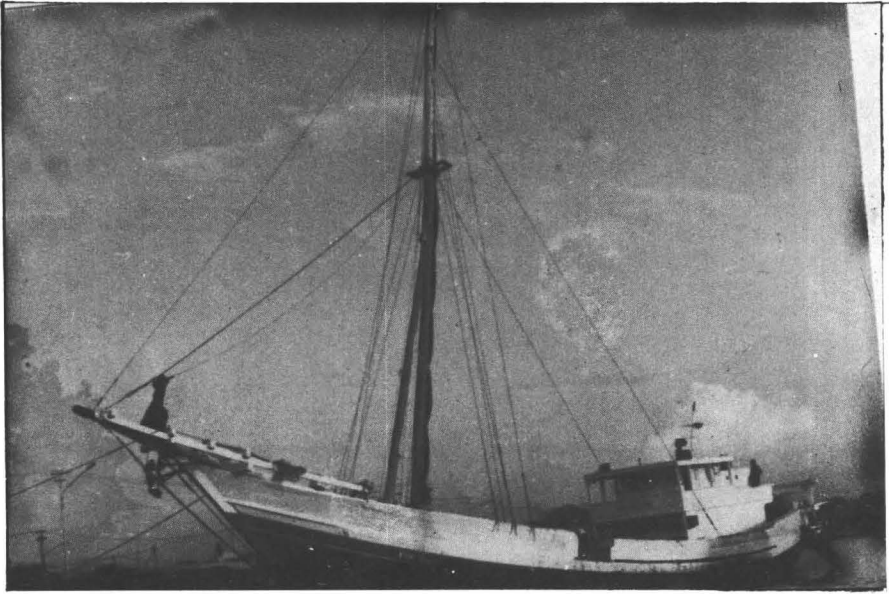


Foto 67. Salah satu bentuk badan samping perahu lambo.

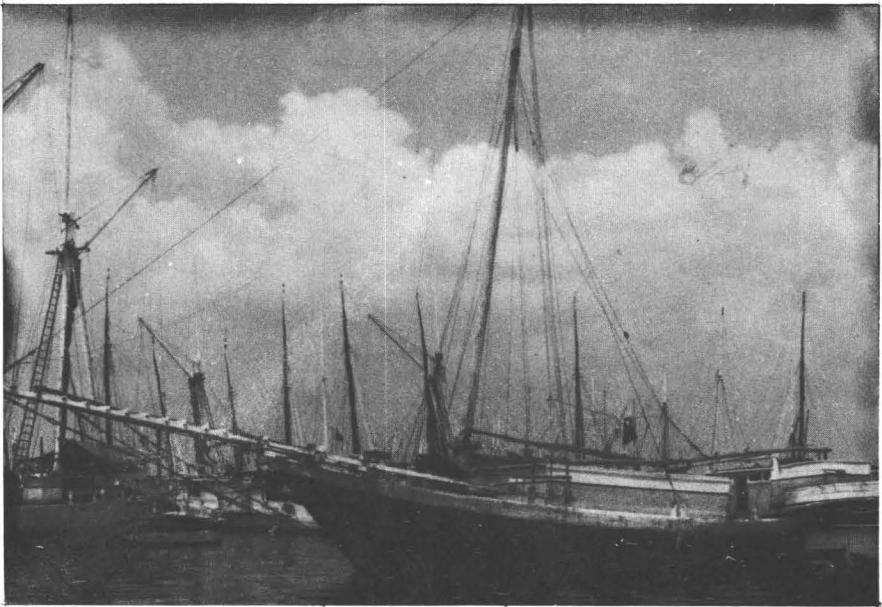


Foto 68. Bentuk lain badan samping perahu lambo. Keadaan dipelabuhan Sunda Kelapa – Jakarta.



Foto 69. Tiang layar perahu lambo hanya 1 tiang agung saja.

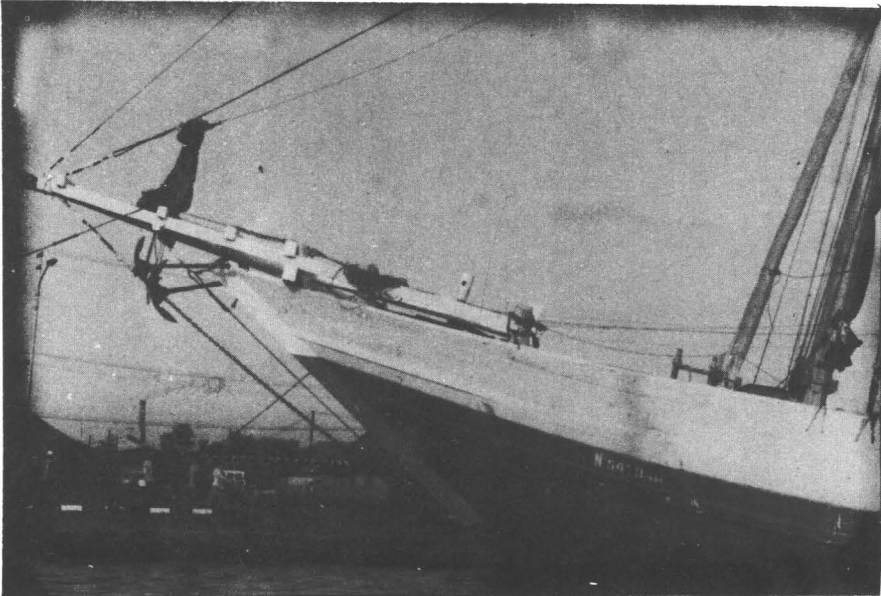


Foto 70. Bentuk haluan dan anjung perahu lambo. 2 buah jangkar besi tergantung di bawah anjung.

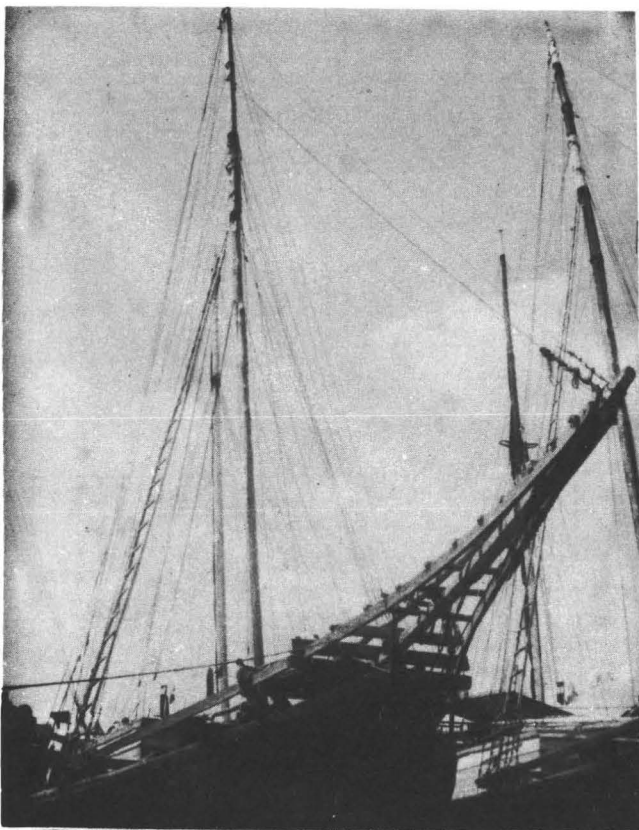


Foto 71. Bentuk lain dari haluan dan anjung perahu lambo

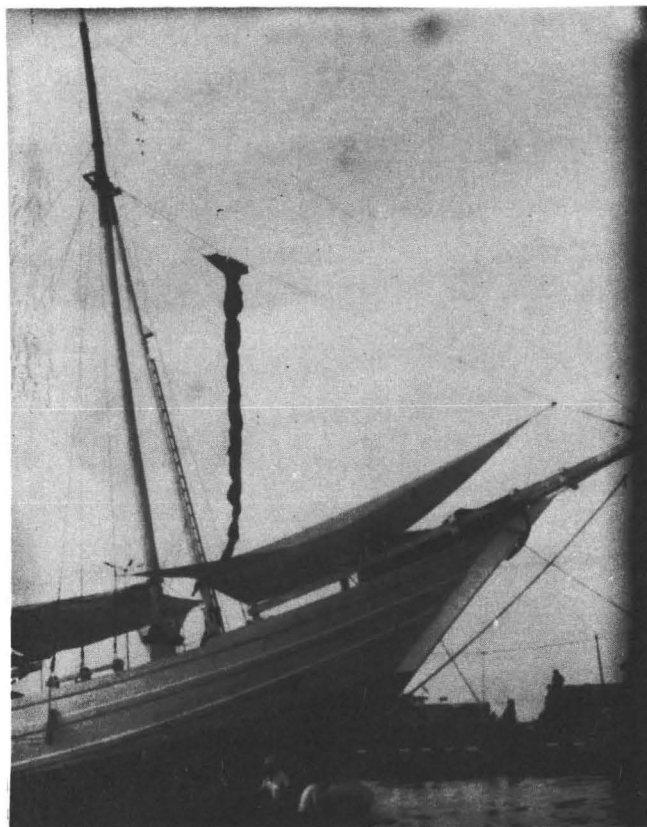


Foto 72. Bentuk lain dari haluan dan anjung perahu lambo.

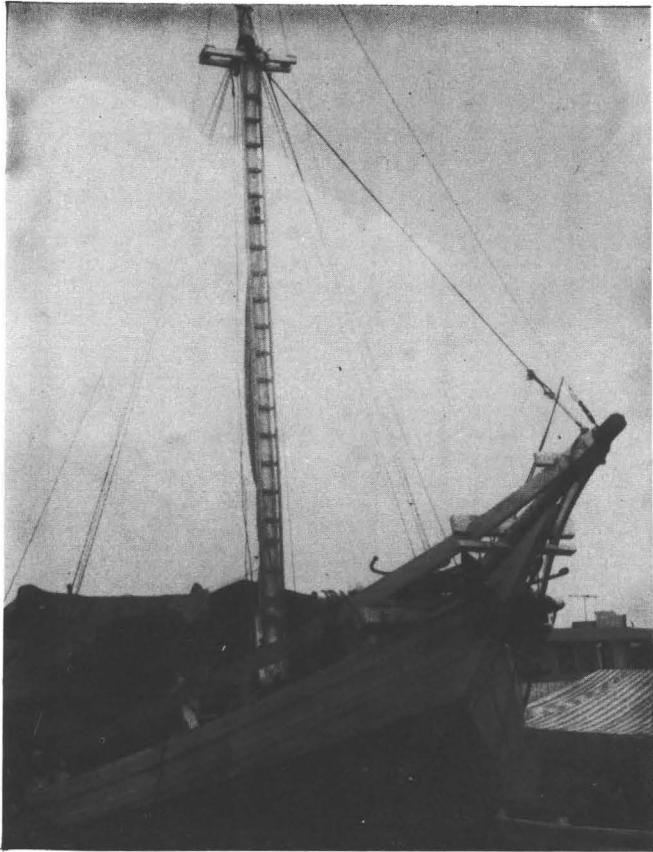


Foto 73. Bentuk lain haluan dan anjung perahu lambo.

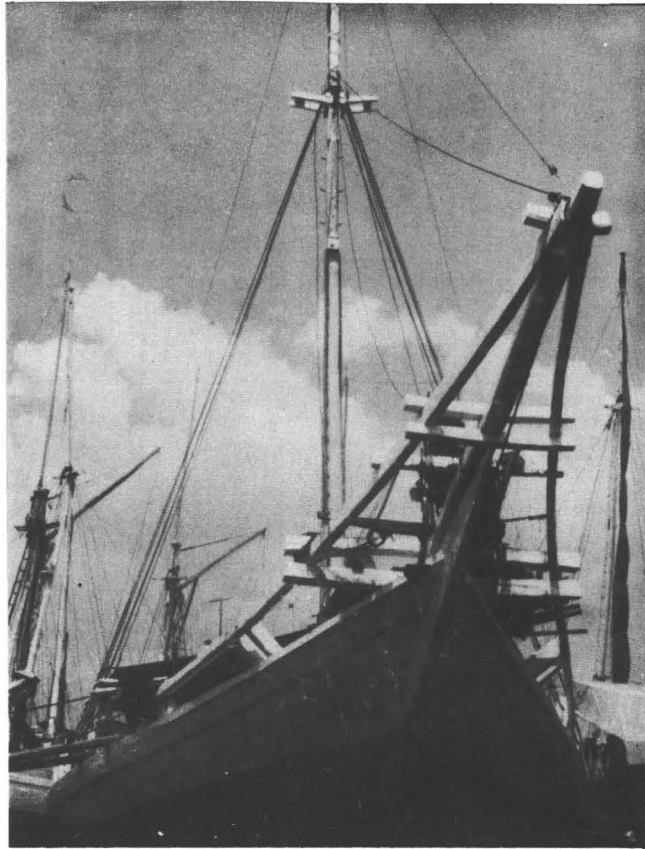


Foto 74. Bentuk lain haluan dan anjung perahu lambo.

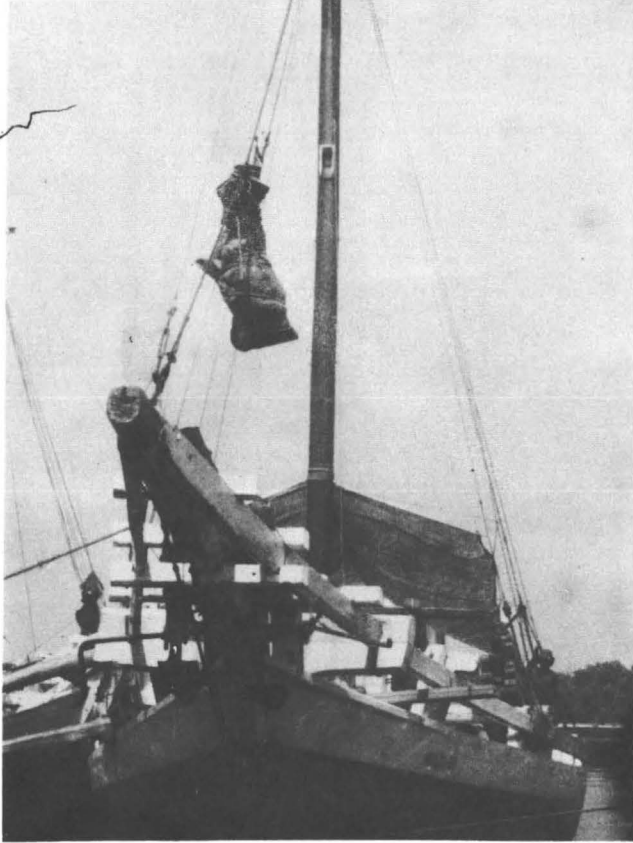


Foto.75. Bentuk lain haluan dan anjung perahu lambo.

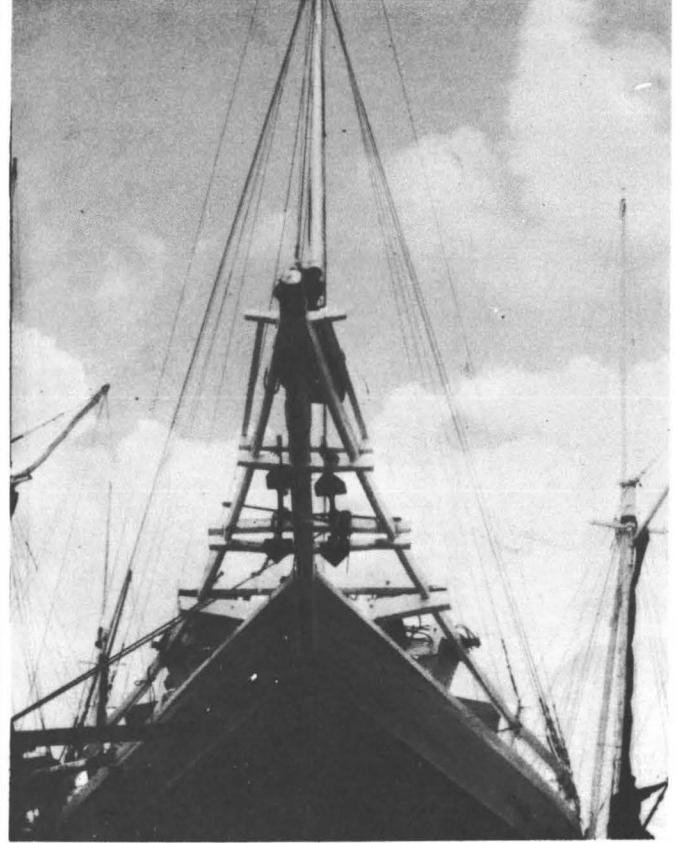


Foto 76. Bentuk lain haluan dan anjung perahu lambo.

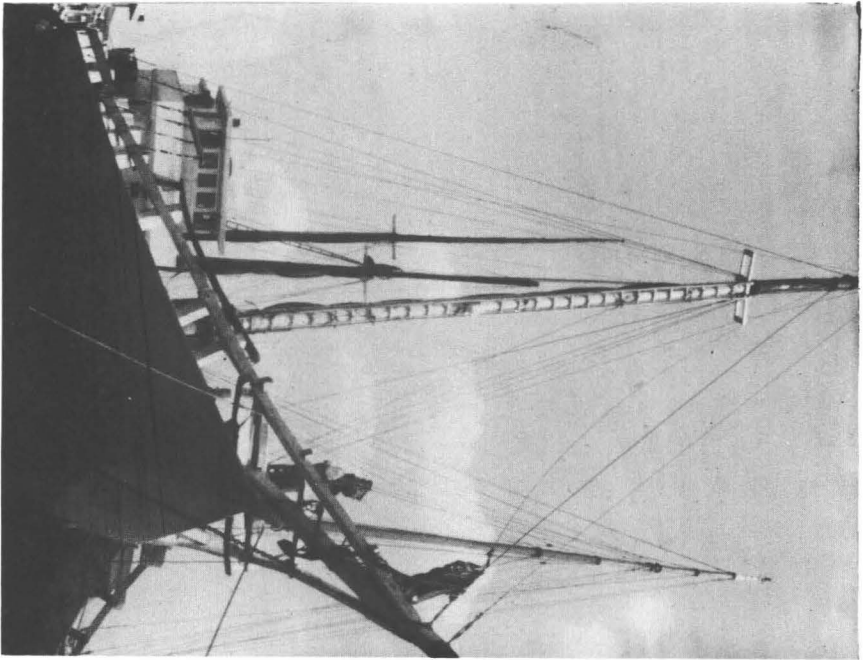


Foto 77. Bentuk badan perahu lambo.

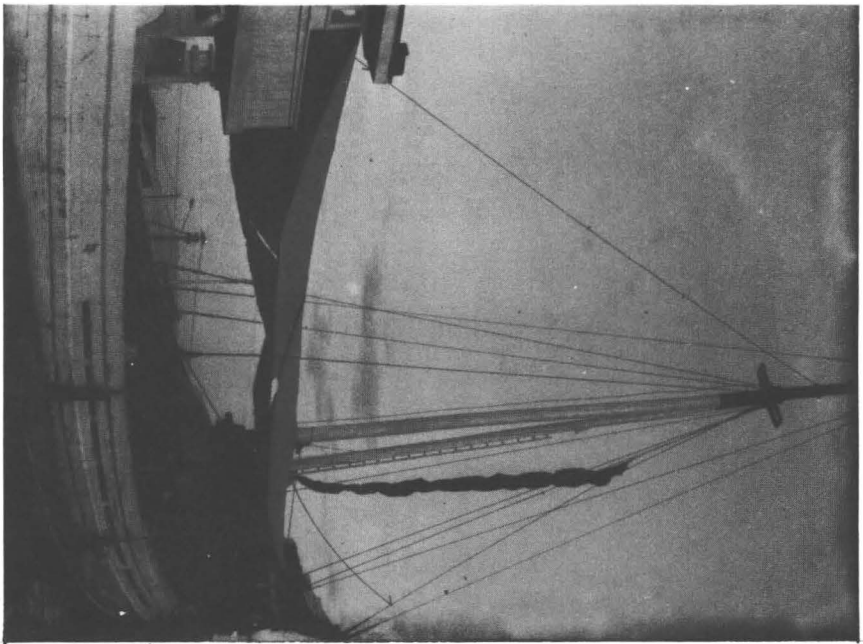


Foto 78. Bentuk lain badan perahu lambo.



Foto 79. Salah satu bentuk buritan perahu lambo.

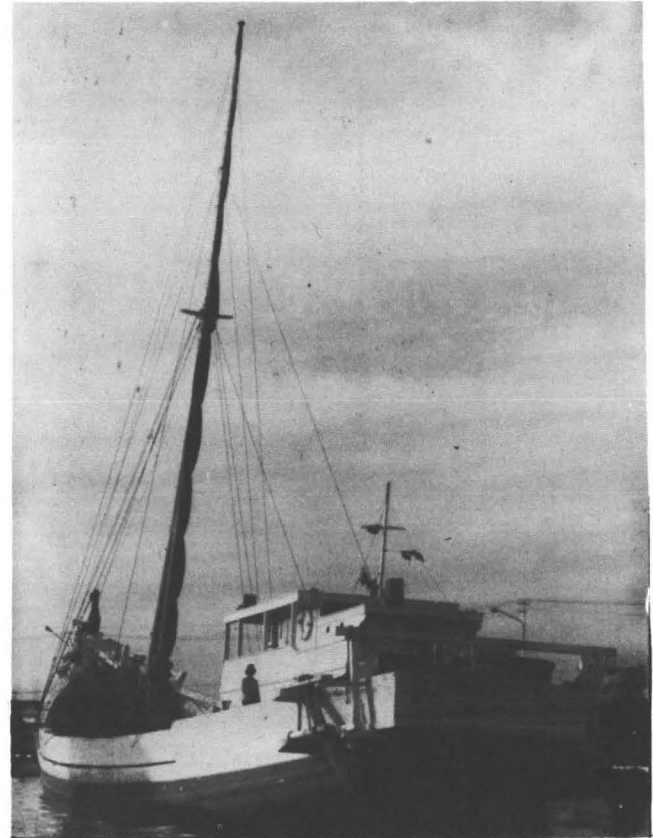


Foto 80. Salah satu bentuk buritan perahu lambo.

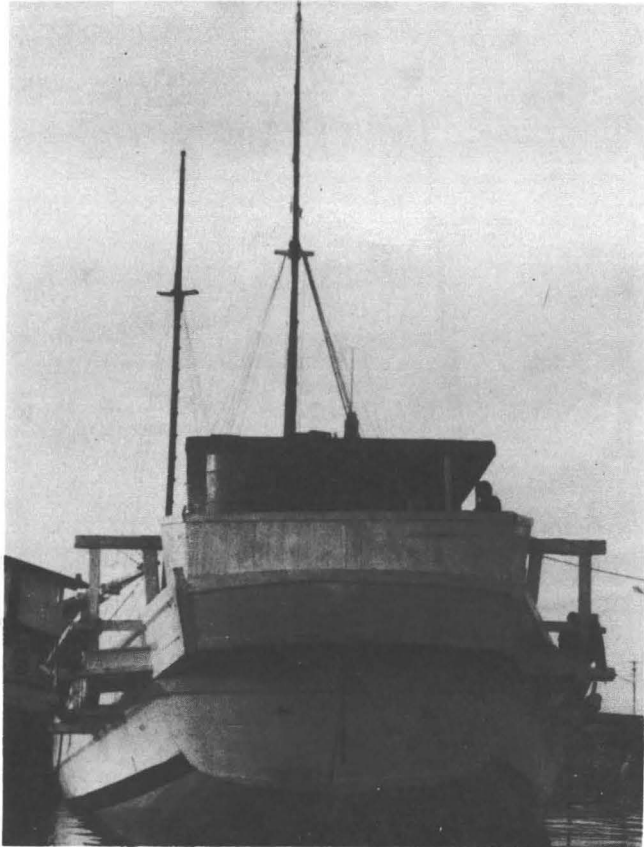


Foto 81. Salah satu bentuk buritan perahu lambo.

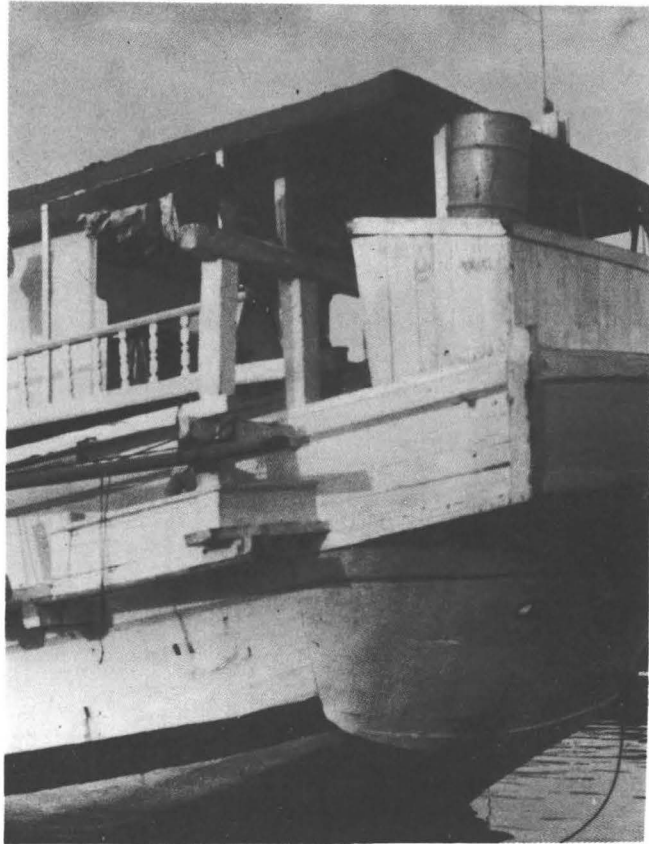


Foto 82. Buritan perahu lambo dilihat dari samping kiri.

17. **P i n i s i** (Gambar 46). Jenis perahu niaga jarak jauh. Dibuat dan dipergunakan oleh orang-orang Bugis Makassar dari Sulawesi Selatan. Dapat dijumpai di pelabuhan-pelabuhan niaga pantai utara Jawa. Pelabuhan Sunda Kelapa di Jakarta merupakan tempat konsentrasi terbesar jumlahnya. Ratusan tiang dan tali-tali layar bagaikan hutan berjajar rapi sepanjang alur dermaga adalah pemandangan setiap hari yang dapat disaksikan di pelabuhan Sunda Kelapa. Di seberang pelabuhan terdapat kompleks gedung Museum Bahari. Dari lantai dua gedung Museum, memandang ke arah utara dapat juga kita saksikan pemandangan itu. Banyak wisatawan yang tertarik akan kemegahan perahu-perahu layar Bugis Makassar itu, kemudian melanjutkan kunjungan mereka ke atas perahu. Dengan membeli karcis masuk dermaga Rp.100,- tiap orang dapat menyaksikan dari dekat kegiatan dan kehidupan di atas perahu.

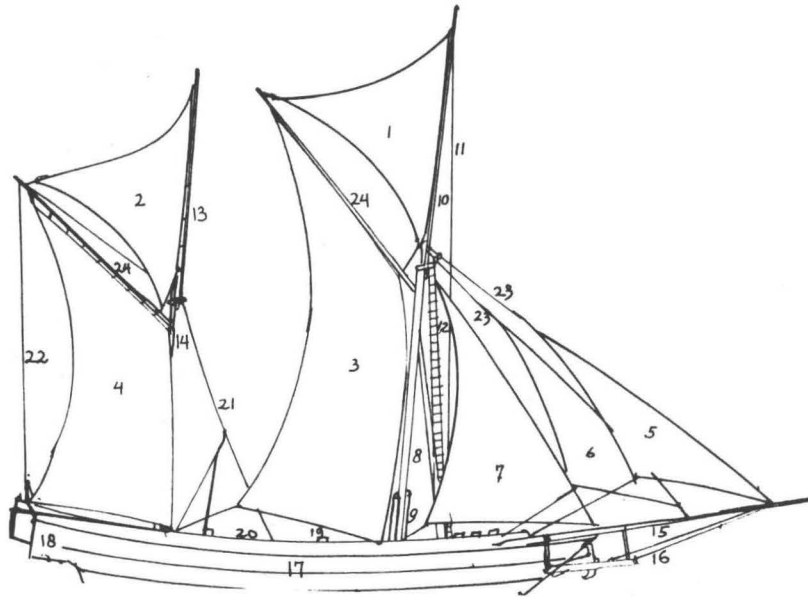
Budaya maritim orang-orang Bugis Makassar sudah tumbuh dan berkembang sejak beberapa abad yang lampau. Dalam abad ke-15 bangsa Portugis sudah menjumpai perahu-perahu pinisi dan dicatat oleh Tome Pires dalam buku catatan pelayarannya *Suma Orientale*. Dalam abad ke-17 hingga masa penjajahan kolonial meskipun harus menghadapi saingan dari kapal-kapal layar besar bangsa Spanyol, Portugis, Belanda yang dilengkapi dengan peralatan dan mesiu yang unggul, menghadapi perlakuan penindasan dengan kekerasan, pelayaran niaga orang-orang Bugis Makassar dapat juga bertahan berabad-abad lamanya hingga masa kini. Pengetahuan dan pengalaman pelayaran niaga mereka telah pula mewariskan kepada bangsa Indonesia *Hukum Pelayaran dan Perdagangan Amanna Gappa* (Ph. O.L. Tobing, Makassar, 1961). Pada zaman dahulu perahu-perahu layar Bugis Makassar berlayar mengikuti angin munson-barat sampai ke pantai utara benua Australia untuk menangkap tripang (*Holothuroidea*) dan kemudian diekspor ke Tiongkok, karena orang Tionghoa membelinya dengan harga mahal sebagai makanan istimewa mereka.

Tempat-tempat pembuatan perahu layar berukuran besar 30 sampai 200 ton jenis lambo dan pinisi yang terkenal ialah desa Ara Kabupaten Bulukumba, letaknya di pesisir selatan Teluk Bone berhadapan dengan pulau Selayar, atau tepatnya di garis $5^{\circ}32'$ lintang selatan, dan garis $120^{\circ}26'$ bujur timur. Sebelah timur daerah pegunungan Lompobatang. Di desa Ara sebagian besar penduduk pria adalah tukang-tukang yang ahli dalam pembuatan perahu

pinisi. Keterampilan tradisional orang Ara dalam pembuatan perahu sangat terkenal, tetapi anehnya orang Ara sendiri justru tidak melakukan pelayaran. Orang-orang dari Bira, yaitu tetangga di sebelah selatan Ara yang melayarkan perahu-perahu buatan orang Ara. Tempat pembuatan pinisi lainnya terdapat di daerah Pallengu Kabupaten Jeneponto, yaitu daerah pesisir bagian selatan dari Propinsi Sulawesi Selatan.

Ukuran dan bentuk perahu. Perahu pinisi yang berukuran antara 30 – 150 ton daya muat menggunakan 2 tiang agung (Foto 83, 84, 85, 86), yang berukuran 150 sampai 200 ton, menggunakan 3 tiang agung (Foto 87). Menggunakan 7 lembar layar yang terdiri dari 2 lembar layar besar di muka dan belakang yang disebut sombala, masing-masing berukuran 200 m² layar muka dan 125 m² layar belakang. Di atas layar besar ada 2 lembar layar berbentuk segitiga yang disebut tanpasere atau juga tampese yang berukuran 75 cm². Di bagian haluan ada 3 layar pembantu berbentuk segitiga yang masing-masing disebut cocor depan, cocor tengah dan tarengke atau taringke. Panjang badan perahu antara 20 – 30 meter, lebar 5 – 6 meter, dalam 1,80 – 2,50 meter. Pada haluan terdapat anjung yang panjangnya 5 sampai 12 meter (Foto 88, 89, 90). Bentuk anjung terdapat dalam berbagai variasi, yang sederhana berupa satu balok panjang menonjol di haluan, dan yang kompleks, ada balok pengapitnya di sisi kanan dan kiri, serta balok-balok melintang pada anjung (Foto 91, 92, 93, 94). Anatomi bagian-bagian perahu pinisi dapat dilihat dalam gambar 47 dan keterangan pada halaman berikutnya. Palka tempat barang niaga terdapat di atas geladak (Foto 95). Pada buritan terdapat bangunan beratap datar tempat kamar jurumudi (Foto 96, 97, 98, 98, 100 dan 102). Bentuk tiang layar bercabang di bagian tengah tiang (Foto 99). Beda perahu pinisi dan lambo adalah, buritan lambo bentuknya datar (Foto 101), buritan pinisi berbentuk segitiga (Foto 102).

Gambar 46. PINISI (BUGIS – MAKASSAR
(SULAWESI SELATAN)



berpangkalan di pelabuhan-pelabuhan :
Surabaya, Gresik, Semarang, Sunda Kelapa-
Jakarta.

Keterangan :

1. tampese \pm 75 m², kain terpal
2. tampese
3. layar tengah besar \pm 200 m²
4. layar belakang besar \pm 125 m²
5. cocor depan
6. cocor tengah
7. taringke
8. kepala jare = No. 14
9. lendra (penjepit tiang layar)
10. lajo = No. 13
11. anja (tali layar)
12. adene (tangga)
13. lajo
14. kepala jare
15. anjong
16. pamarung
17. balok-balok
18. ambing
19. tajuk
20. katabang = dek
21. penganggok(tali)

22. ternala (tali) 23. letena (tali) 24. ga'

Sumber informasi : 1 Ramli, 24 th. Awak kapal. Bugis. 2. Sila, 25 th
Awak kapal, Bugis

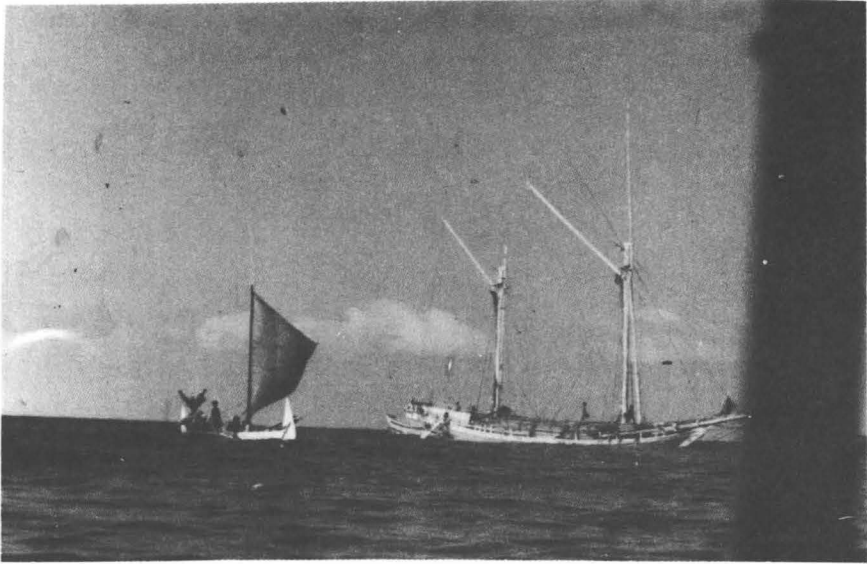


Foto 83. Pinisi — Bugis Makassar (kanan), Tembong — Jawa Tengah (kiri) di Teluk Jakarta.

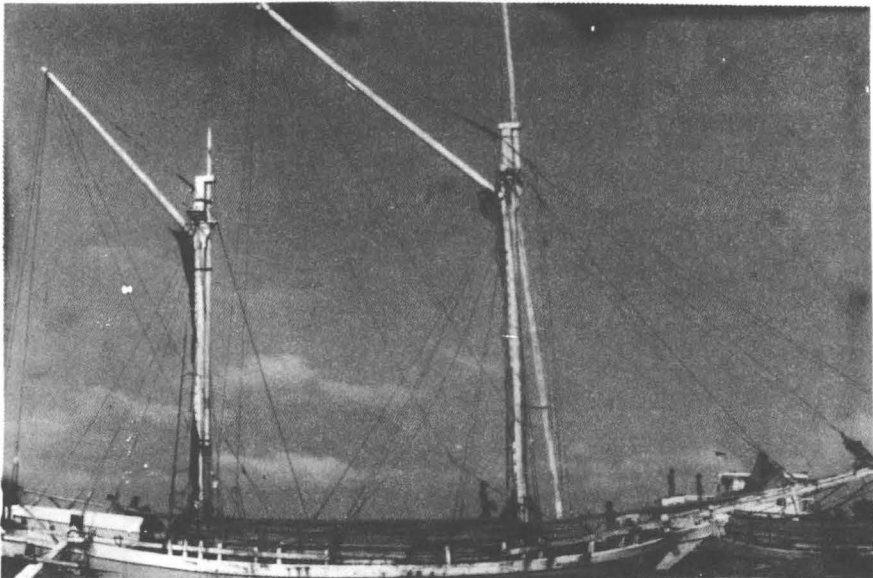


Foto 84 Pinisi — jenis perahu niaga dibuat dan dipergunakan oleh orang-orang Bugis dan Makassar dari Sulawesi Selatan. Pinisi bertiang layar 2 tiang agung.

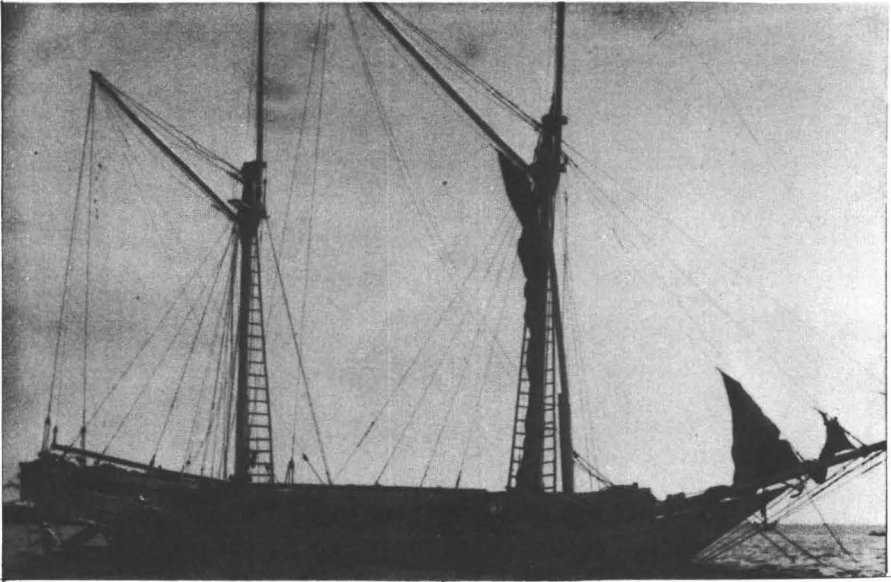


Foto 85. Palka perahu pinisi sarat dengan balok, papan kayu bangunan dari Sulawesi Selatan sedang menuju pelabuhan Sunda Kelapa di Teluk Jakarta.

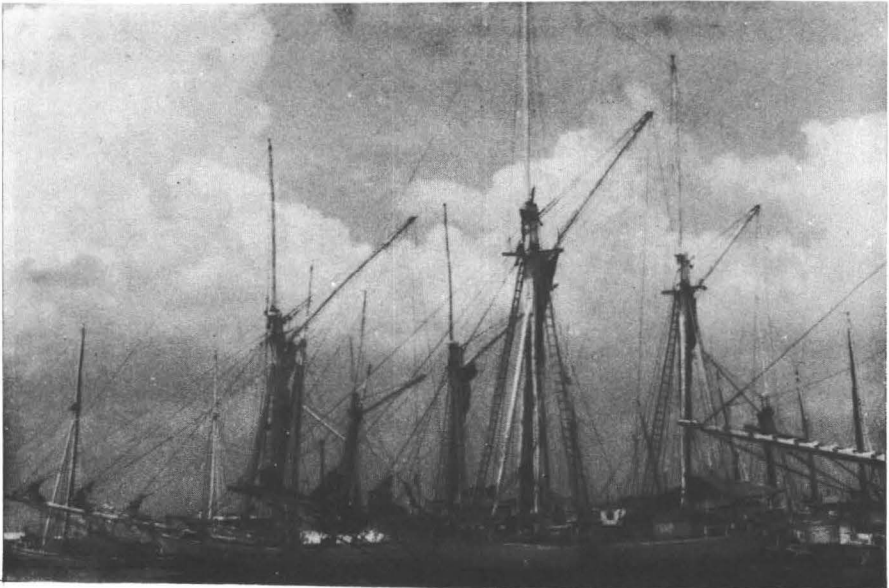


Foto 86. Armada niaga perahu pinisi di pelabuhan Sunda Kelapa – Jakarta.

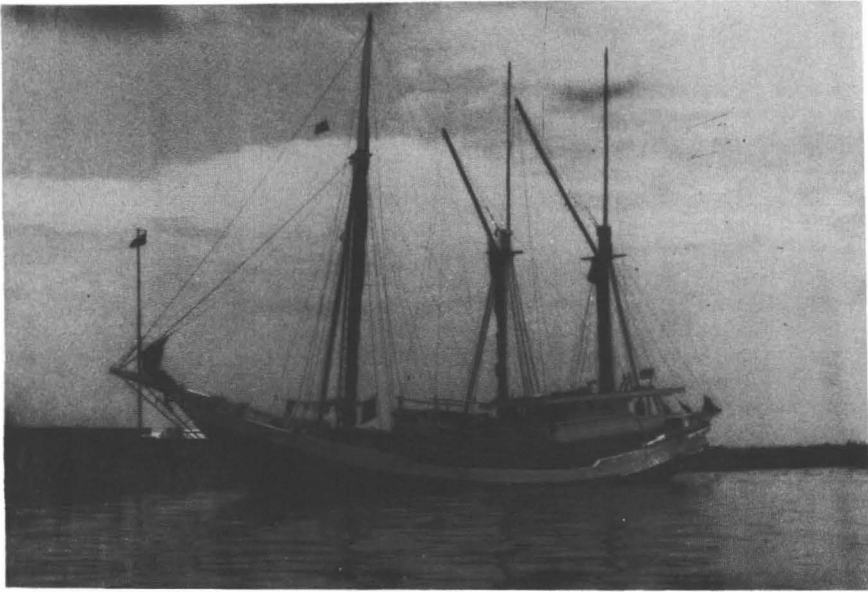


Foto 87. Pinisi dengan tiang layar 3 tiang agung.

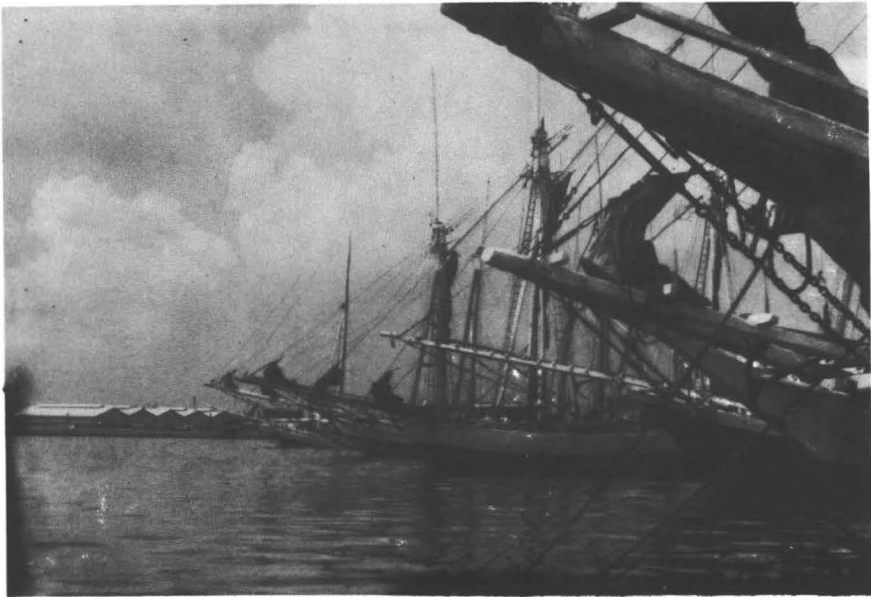


Foto 88. Bentuk-bentuk anjung perahu pinisi

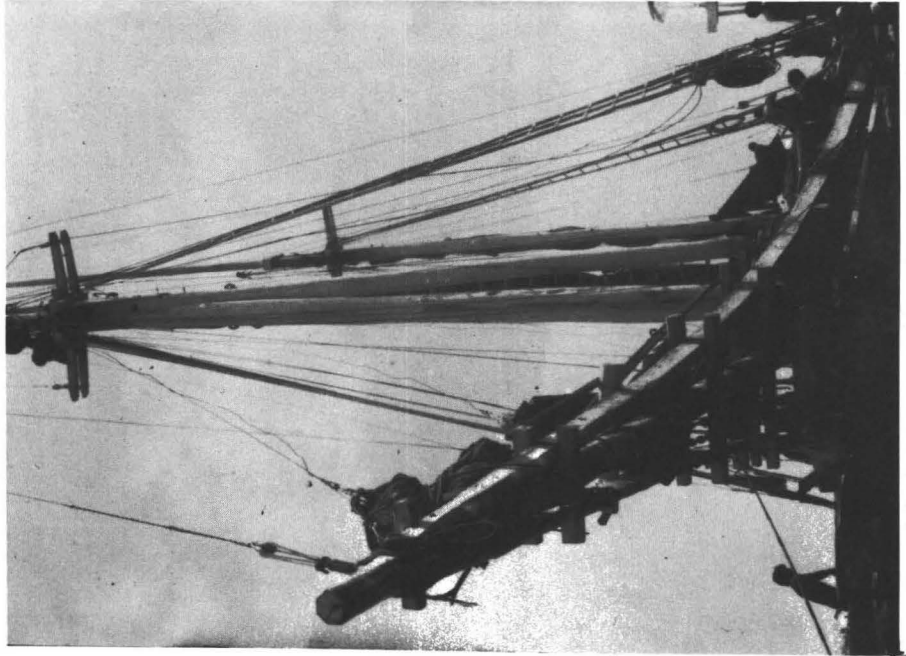


Foto 89. Salah satu bentuk anjung perahu pinisi.

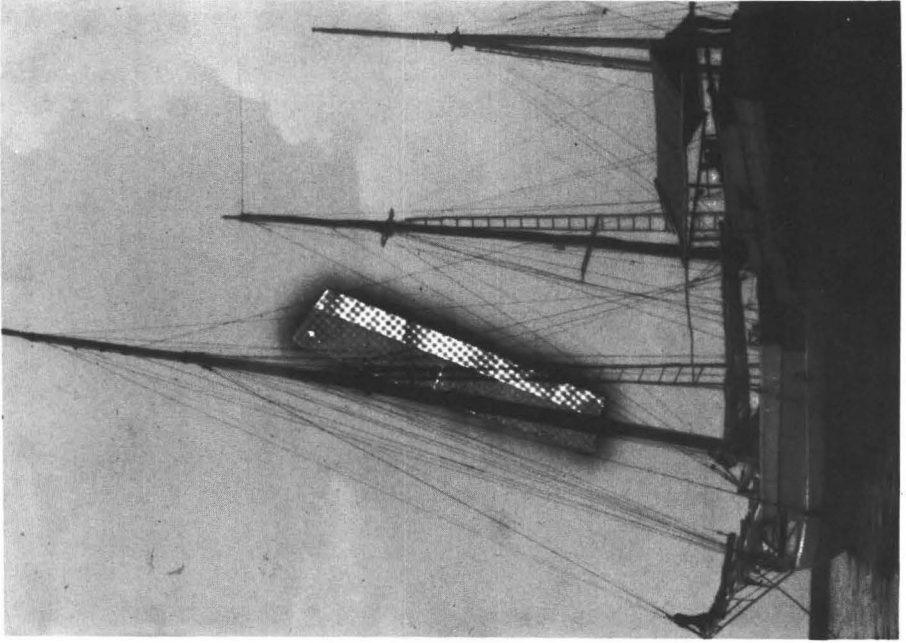


Foto 90. Bentuk badan samping perahu pinisi.

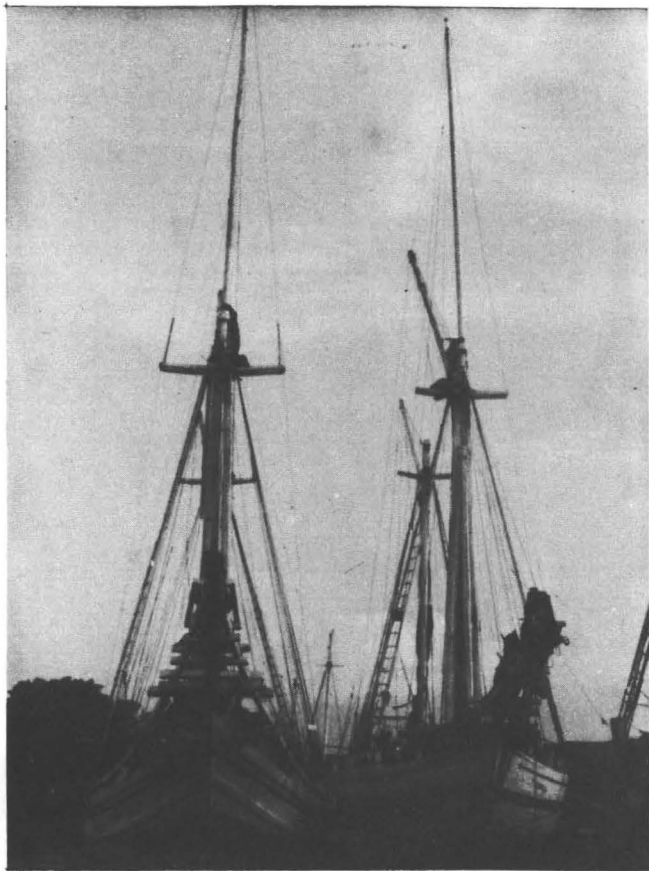


Foto 91. Bentuk-bentuk haluan dan anjung perahu pinisi.

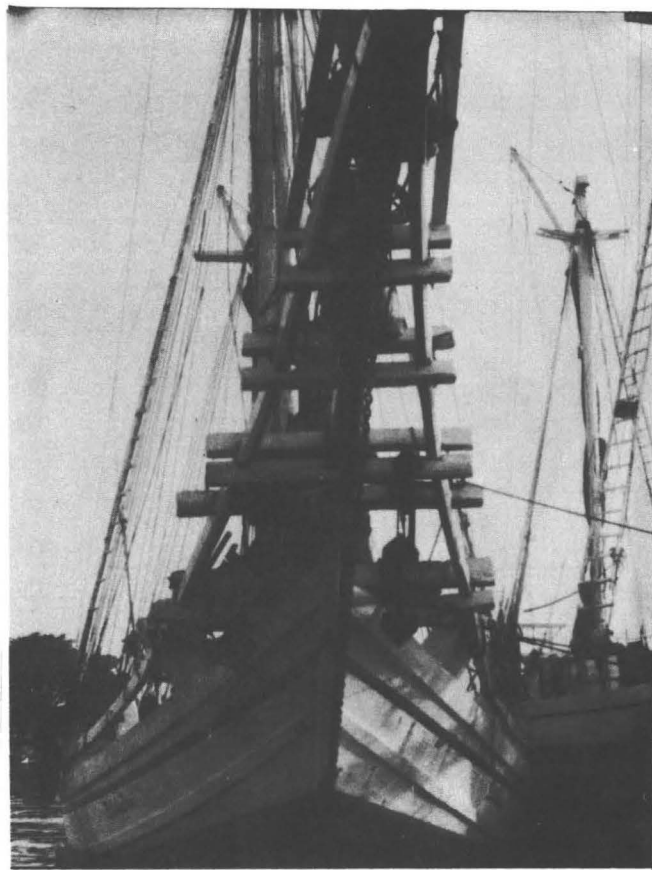


Foto 92. Anjung perahu pinisi dilihat dari dekat, nampak 2 buah jangkar besi tergantung di kanan kiri.



Foto 93. Bentuk-bentuk anjung perahu pinisi.

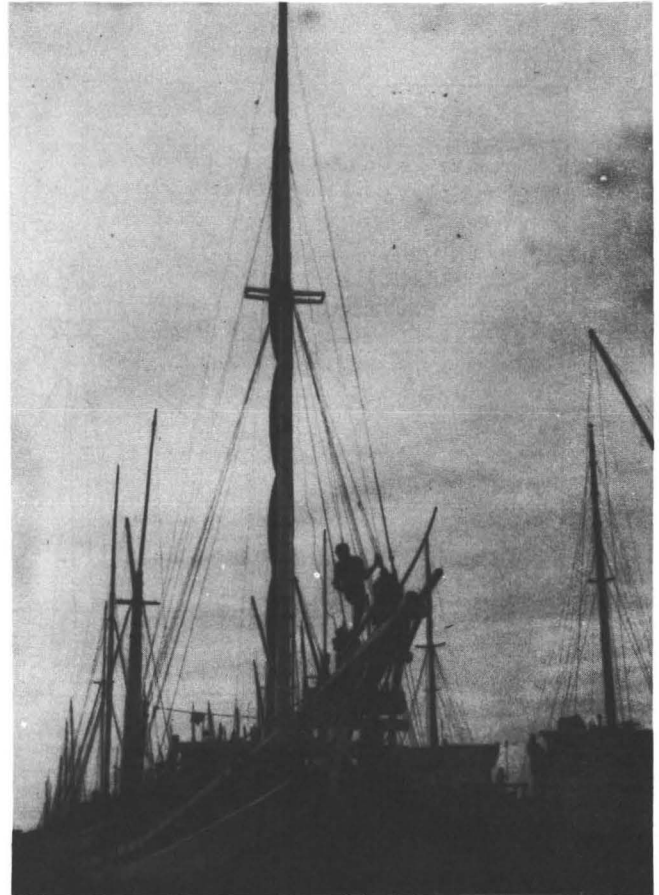
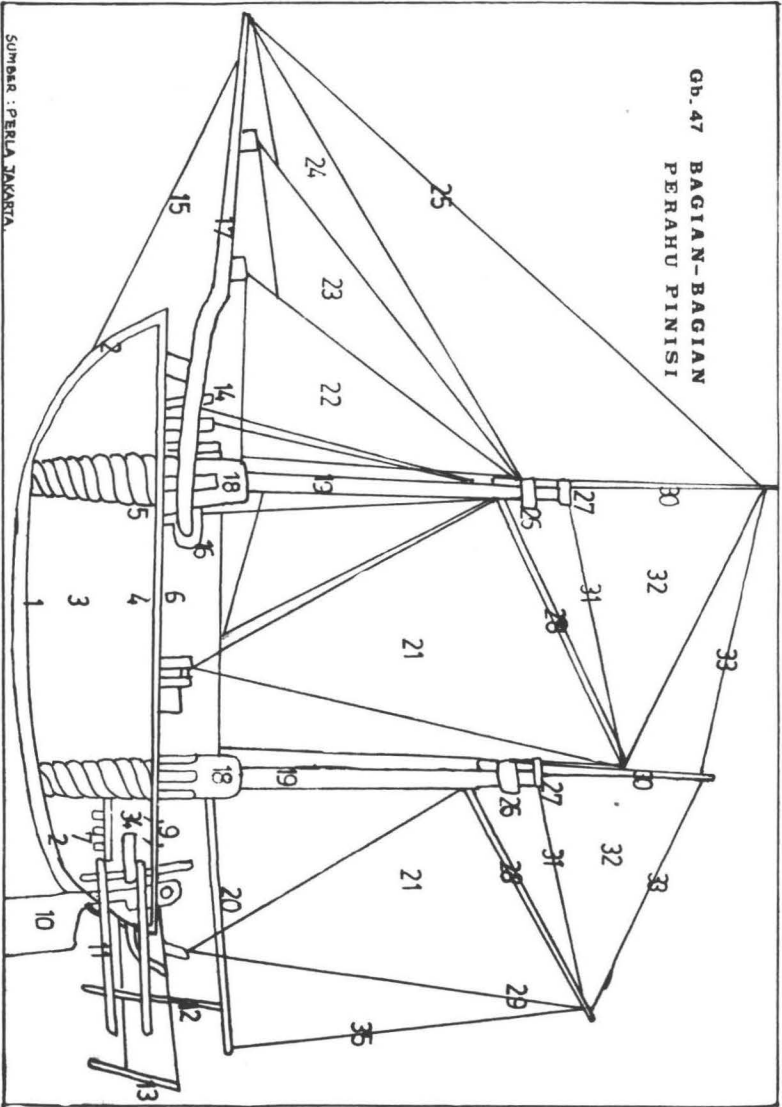


Foto 94. Salah satu bentuk anjung perahu pinisi.



Gb. 47 BAGIAN-BAGIAN PERAHU PINISI

SUMBER : PERLA JAKARTA.

KETERANGAN GAMBAR No. 47 BAGIAN-BAGIAN PERAHU PINISI

1. Kalebiseang → Lunas
2. Sotting – Lunas bagian depan dan belakang
3. Papan Terasa – Papan keras = papan dasar
4. Papan Lamma – Papan lemah
5. Papan Tarik – Papan paling atas
6. Balo-Balo – Balok Papan
7. Tahu – Gading yang menonjol
8. Bangreng Salara – Tempat tiang agung melekat
9. Peta – Pintu masuk ke ruang bawah
10. Giling – kemudi
11. Teba = Lembarang – Tempat bong layar belakang
12. Lemba-Lembarang – Tempat bong layar belakang
13. Ambing dua kali – Penutup bagian belakang perahu
14. Passipi Anjong – Penjepit anjung
15. Panyanggo – Penahan anjung bagian bawah
16. Pa' Turanggang Anjong – Tumpuhan anjung
17. Anjong – Anjung
18. Panumbu – Tumpuhan tiang agung
19. Pallajarang – Tiang agung
20. Bong – kaki layar belakang
21. Sombala – Layar besar muka dan belakang
22. Tarengke – Cocoro bagian dalam
23. Cocoro Tangga – Cocoro bagian tengah.
24. Cocoro Pantara – Cocoro bagian luar
25. Panggantung Anjong – Kawat penggantung anjung
26. Pampang – Tempat tiang melekat
27. Dulang-Dulang – Kepala tiang agung
28. Bau – Cabang tiang agung tempat layar besar tergantung
29. Pagentung Bau – Kawat penggantung Bau
30. Tiang – Tempat layar Tampasere melekat
31. Jarung Karrassa – jarung keras
32. Tampasere

PERAHU PINISI DIBUAT DI SULAWESI SELATAN.

PERAHU LAYAR TIPE PINISI BERUKURAN BESAR ANTARA 2 – 150 TON,
30 – 150 TON BERTIANG DUA.

PINISI DIPERGUNAKAN OLEH ORANG BUGIS DAN MAKASSAR UNTUK
PENGANGKUTAN BARANG NIAGA ANTAR PULAU.

PINISI DIJUMPAI DI TIAP PELABUHAN NIAGA PANTAI UTARA PULAU
JAWA, TERUTAMA PELABUHAN SUNDA KELAPA DI JAKARTA.

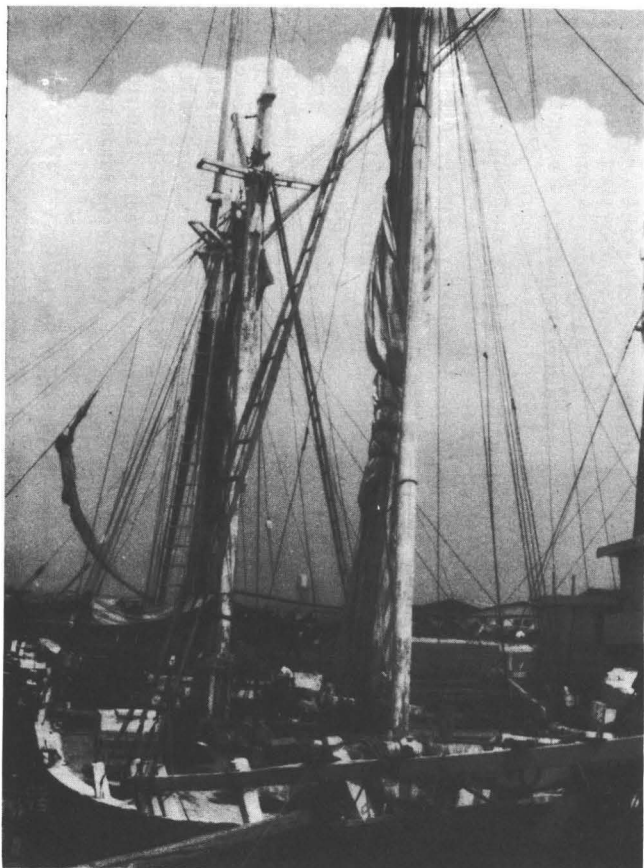


Foto 95 Keadaan palka perahu pinisi sesudah barang-barang niaga diturunkan.

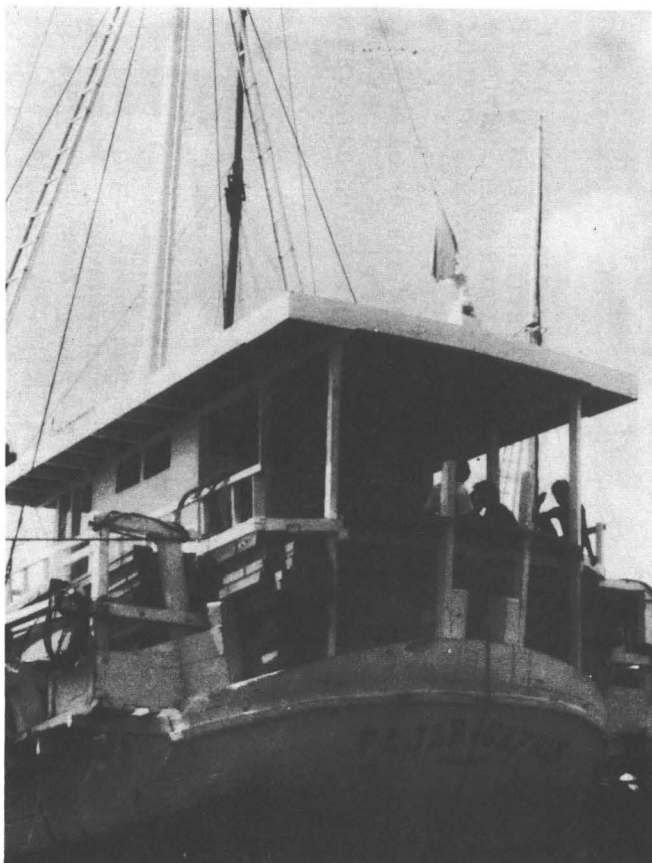


Foto 96. Keadaan buritan perahu pinisi ketika masih sarat dengan barang-barang niaga berupa balok dan papan kayu bangunan.

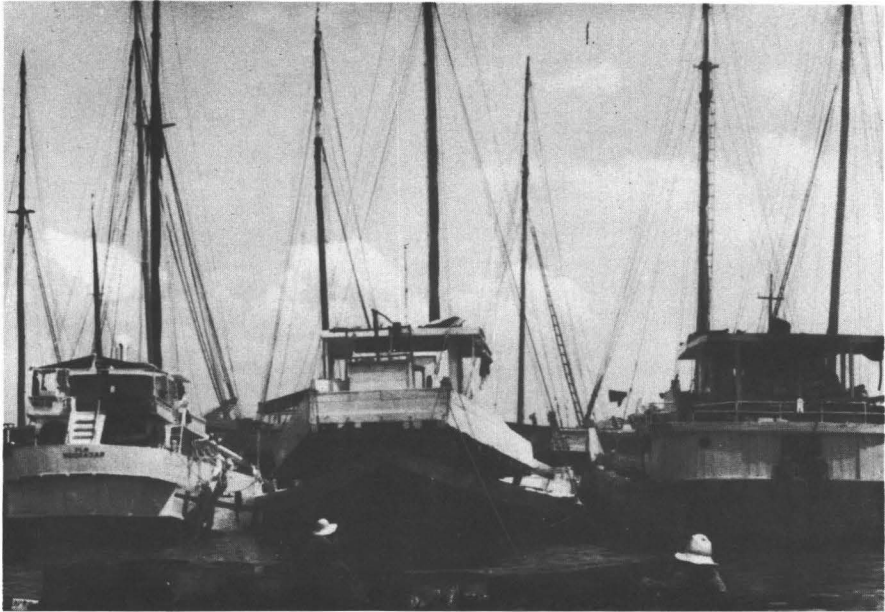


Foto 97. Beberapa bentuk buritan perahu pinisi. Pelabuhan Sunda Kelapa – Jakarta.

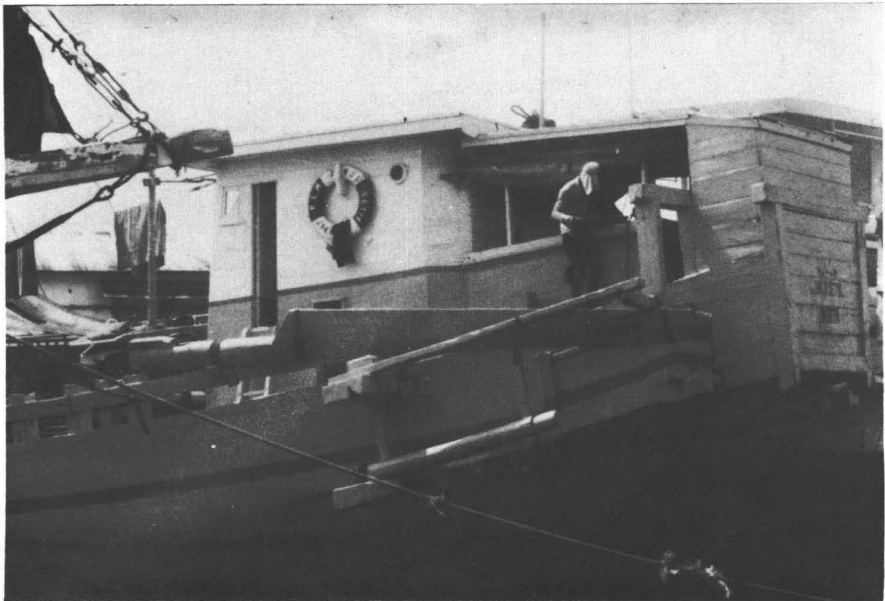


Foto 98. Bentuk samping buritan perahu pinisi. Tampak cara menggantungkan kemudi ketika perahu berlabuh.

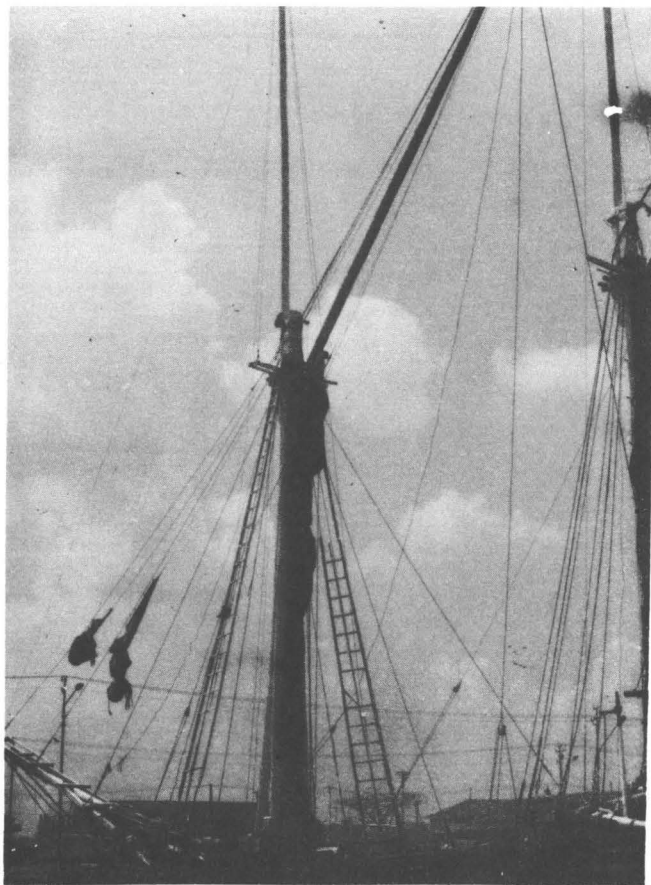


Foto 99. Bentuk tiang agung perahu pinisi.

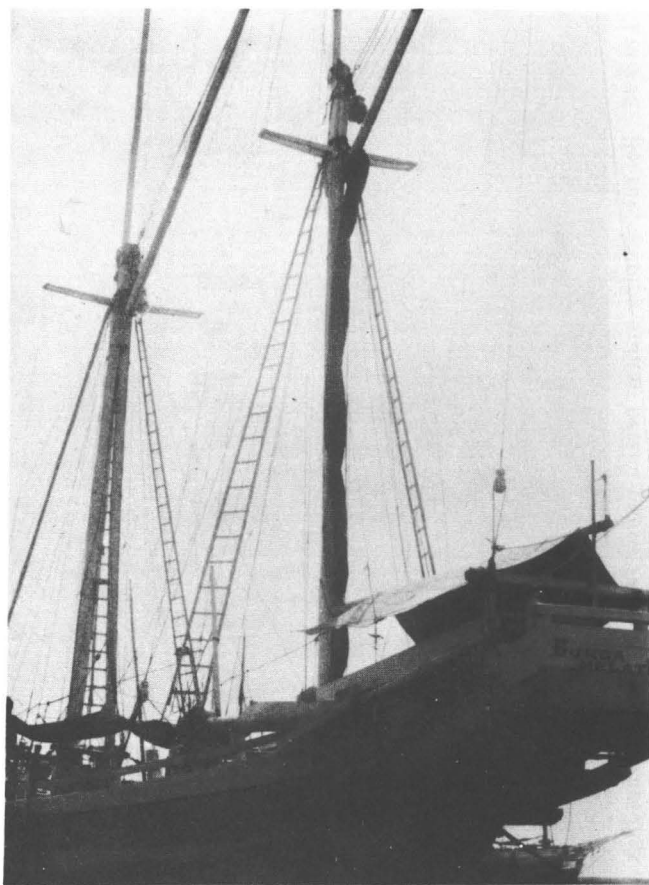


Foto 100. Bentuk buritan perahu pinisi.

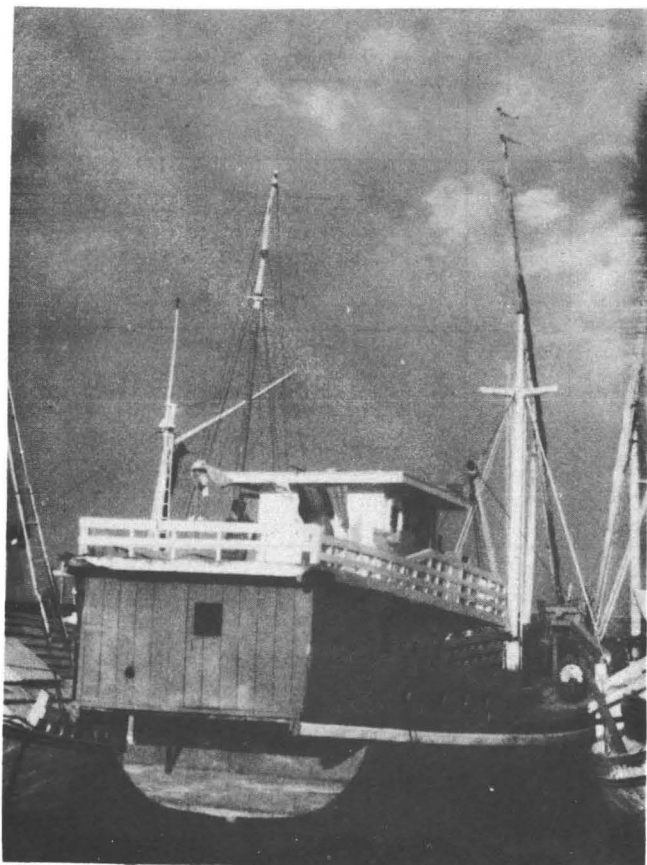


Foto 101. Bentuk lain buritan perahu lambo.

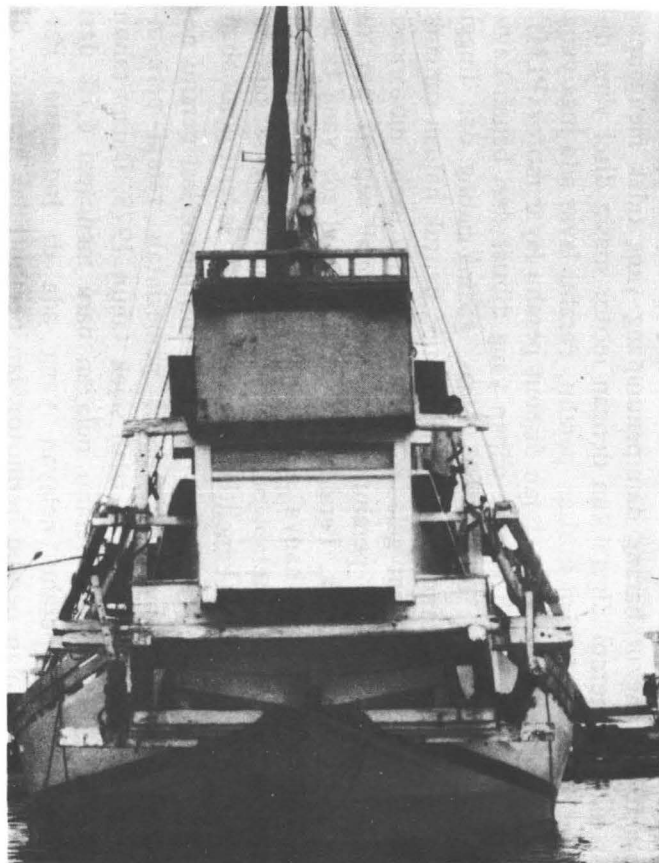


Foto 102. Bentuk samping buritan perahu pinisi.

18. **Perahu Motor (Foto 103).** Jenis perahu nelayan dan juga perahu pengangkut barang dan penumpang yang tidak menggunakan dayung, tetapi digerakkan dengan motor mesin disel yang ditempelkan pada bagian buritan perahu. Perahu layar ada juga yang menggunakan motor tempel dan disebut perahu layar motor (PLM). Bentuk perahu adalah perahu papan yang dibuat dari bahan kayu jati. Badan perahu terdiri dari lunas, gading-gading dan linggi depan, bentuk buritannya rata mirip kotak, bentuk haluan runcing dan di atasnya terdapat geladak. Pada masa kini usaha motorisasi juga dilakukan pada perahu-perahu tradisional seperti perahu **mayang**, **tembon**, **kolek**. Perahu-perahu tradisional ada yang tidak merubah bentuk dan hanya menempelkan motor disel pada sisi kiri lambung perahu, tetapi ada pula perubahan yang sengaja dirancang oleh Lembaga Penelitian Perikanan Laut seperti perubahan pada perahu kolek (Gambar 27, 28). Usaha motorisasi perahu nelayan sudah lama menjadi rencana pemerintah, tetapi perkembangannya yang paling pesat ialah sejak tahun 1973. Dalam tahun 1976 usaha motorisasi perahu nelayan baru mencapai 6,7% dari seluruh jumlah perahu nelayan yang ada di Indonesia. Perkembangan jumlah perahu bermotor dan perahu tidak bermotor di Indonesia antara tahun 1960 – 1976 adalah sebagai berikut :

Tahun	Jumlah Perahu	Perahu tidak bermotor	Perahu bermotor	% bermotor
1960	169.431	167.975	1.456	0.9
1961	197.640	195.429	2.211	1.1
1962	209.710	206.843	2.867	1.4
1963	215.670	212.681	2.989	1.4
1964	234.859	231.659	3.200	1.4
1965	225.429	225.429	3.342	1.5
1966	254.113	250.756	3.357	1.3
1967	272.690	268.697	3.993	1.5
1968	283.913	278.206	5.707	2.0
1969	280.633	275.314	5.319	1.9
1970	295.436	289.402	6.034	2.0
1971	284.838	277.662	7.176	2.5
1972	295.281	286.463	8.818	3.0

1973	242.882	230.615	12.267	5.1
1974	270.449	257.164	13.285	5.0
1975	257.088	242.221	14.867	5.8
1976	247.000	230.500	16.500	6.7

Sumber: Sarib Murtadi, Pengaruh motorisasi terhadap nelayan dan Daerah Operasi Perikanan di Indonesia, kertas kerja pada Simposium Modernisasi Perikanan Rakyat, Jakarta 27-30 Juni 1978 Lampiran IV.

Perahu nelayan yang bermotor ukuran kecil, panjang antara 10 - 15 meter, lebar 1 - 1,50 meter, dalam 0,70 - 0,80 meter, umumnya dipergunakan untuk alat transpor ikan hasil dari bagan tancap, sero, dan banyak dijumpai sekitar Teluk Jakarta (Foto 105, 106).

Jenis perahu motor berukuran besar ialah perahu motor ikan yang berdaya muat antara 3 - 7 ton, dan dapat berlayar jauh ke tengah laut dengan menggunakan alat penangkapan ikan berupa jaring-jaring berkantong, seperti trawl, purse seine (Foto 107, 108). Perahu motor ikan berukuran panjang antara 12 - 20 meter, lebar 2,50 - 3 meter, dalam 1,50 - 2 meter. Pada bagian buritan dibuat bangunan beratap datar terbuat dari papan, sebagai kamar jurumudi Anak buah perahu motor ikan terdiri dari 7 - 10 orang nelayan. Kemudinya terletak di bagian bawah buritan dan dipasang secara permanen. Pada bagian haluan terdapat satu tiang, tetapi bukan berfungsi sebagai tiang layar, melainkan tiang bendera aba-aba. Pada perahu motor berukuran kecil sama sekali tidak terdapat tiang. Badan perahu juga dicat warna-warni, tetapi motif hias tidak seindah perahu-perahu tradisional. Bentuk perahu bermotor tidak banyak variasinya, bentuknya seragam dan tidak amat menarik dipandang karena tampak kaku tidak berseni.

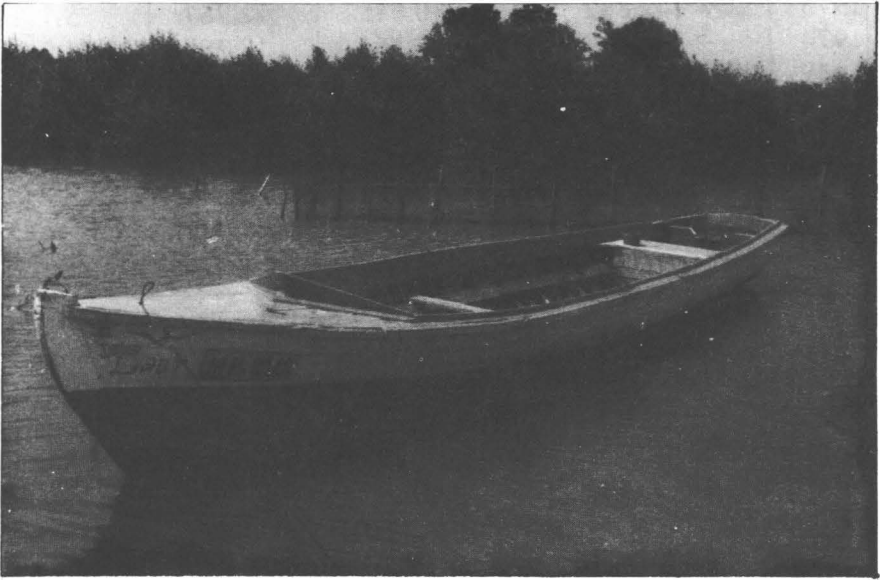


Foto 103. Perahu Motor — bentuk perahu perkembangan baru, setelah banyak dipergunakan mesin-mesin motor tempel sebagai tenaga penggerak.



Foto 104. Salah satu bentuk lain perahu motor. Pelabuhan Sunda Kelapa — Jakarta.



Foto 105. Perahu motor sedang melaju menuju bagan ikan di laut Teluk Jakarta.

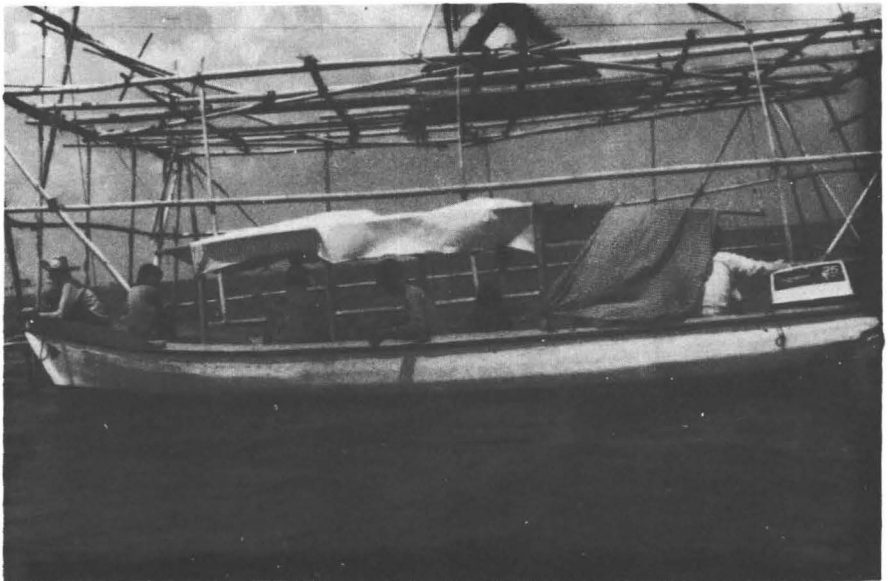


Foto 106. Bentuk lain perahu motor sedang merapat di dekat bagan tancap di tengah laut Teluk Jakarta.



Foto 107. Perahu Motor Ikan berukuran 3 – 5 ton.



Foto 108. Perahu Motor Ikan (kiri). Perahu lete Madura (kanan).

Bab III

PROSES PEMBUATAN DAN PERLENGKAPAN PERAHU

1. **Bahan dan Alat.** Bahan utama untuk membuat perahu ialah kayu jati (*Tectona grandis* L.). Nama daerah untuk pohon jati dalam bahasa Jawa disebut *jati*, *jatos* atau *delig*. Dalam bahasa Sunda disebut *dodolan*. Dalam bahasa Madura disebut *jaten*. Pohon jati dibudidayakan di pulau Madura, di daerah Jawa Timur, Jawa Tengah dan sedikit di Jawa Barat. Pohonnya berbatang besar dan tingginya dapat mencapai 45 meter. Kayu jati tergolong kayu kelas kuat dan tahan lama, sedikit sekali mengkerut dan tidak dimakan rayap. Karena itu jati dipandang sebagai kayu utama untuk pembuatan perahu. Terutama untuk membuat lunas dan gading-gading perahu dipakai kayu jati yang tidak mudah mengkerut, melengkung atau pecah-pecah kalau kena air laut dan panas matahari. Bagian-bagian lain dari perahu, apabila tidak cukup banyak kayu jati yang tersedia, dapat juga dibuat dari jenis kayu lain, misalnya kayu bungur (*Lagerstroemia speciosa*), kayu sawo (*Sapota Achras* Mill.).

Peralatan yang digunakan untuk membuat perahu adalah sama seperti alat-alat yang biasanya dipergunakan oleh seorang tukang kayu. Semua alat dikerjakan dengan tenaga manusia dan belum terdapat alat-alat yang digerakkan dengan tenaga mesin. Alat-alat itu antara lain adalah gergaji, kapak perimbas, martil, pahat, bor kecil dan besar, palu dan ketam, golok, linggis, siku-siku, pinsil, kuda-kuda, kikir yang halus dan yang kasar, meteran, jangka, peralatan sebanyak ini, terutama kita temukan pada tukang-tukang yang membuat perahu papan berkerangka. Tetapi untuk membuat perahu lesung tidaklah menggunakan alat-alat sebanyak itu. Alat utama untuk membuat perahu lesung hanyalah kapak perimbas, pahat dan martil.

2. **Proses Pembuatan Perahu.** Perahu lesung termasuk jenis kano, dalam bahasa Jawa disebut Jukung (Foto 109, 110) dibuat dari satu batang kayu bulat silinder yang dikeruk bagian tengahnya dan dasar badan perahu dibuat dalam bentuk huruf 'U'. Haluan dan buritan perahu lesung biasanya datar, tetapi ada juga yang membentuk melengkung, atau meninggikan haluan dan buritan itu dengan



Foto 109. Perahu lesung Kano; Jukung (Bhs. Jawa).



Foto 110. Perahu Lesung dibuat dari satu batang kayu bulat silinder yang dikeruk bagian tengahnya dan dibentuk perahu.

cara menambahkan linggi depan dan linggi belakang, misalnya pada jukung katir di Jawa Timur dan di Madura. Ukuran dan bentuk perahu lesung sangat terbatas panjang dan lebar serta dalamnya perahu. Perahu lesung sangat tergantung pada besarnya batang kayu yang tersedia.

Perahu papan berkerangka. Perahu-perahu ukuran besar dan sedang dibuat dari balok-balok dan papan yang dihubungkan satu dengan lainnya sehingga membentuk rangka dasar perahu. Dinding perahu dibuat dari papan-papan yang dilengkungkan dan dilekatkan pada bagian luar rangka itu. Alat untuk melekatkan dinding perahu ada dua macam: Ada yang menggunakan paku besi dan ada pula yang menggunakan pasak bulat panjang yang dibuat dari kayu keras. Perahu papan terdapat dalam macam-macam bentuk dan ukuran. Perahu-perahu sope, sampan, jegong, tembon, mayang, kolek, lete, janggolan, pencalang, pinisi, lambo semuanya adalah perahu papan berkerangka.

Kerangka dasar dan pemasangan bagian-bagian perahu. Kerangka dasar sebuah perahu papan adalah lunas dan gading-gading (Foto 111, 112). Lunas dibuat dari balok kayu jati dengan ukuran panjang 5,50 – 6 meter, lebar 15 centimeter, tebal 12 centimeter berbentuk empat persegi panjang dipasang membujur pada bagian tengah dari dasar perahu. Di samping kiri dan kanan terdapat papan-papan pengapit lunas, dan maludan kiri dan kanan. Gunanya lunas adalah agar perahu jangan terbalik, jangan terlalu oleng atau hanyut jika mendapat angin dari samping. Gading-gading adalah kerangka penyokong badan perahu. Gading dibuat dari kayu jati berbentuk melengkung seperti huruf U. Bentuk dan ukuran besar badan perahu ditentukan oleh gading. Perahu berukuran sedang, biasanya menggunakan 10 gading dengan ukuran berbeda-beda menurut letaknya. Sebuah gading biasanya berukuran lebar antara 8 – 15 centimeter, dan tebal 10 – 12 centimeter. Jarak antara satu gading dengan yang lainnya sekitar 60 – 70 centimeter (Foto 113). Badan perahu berupa dinding papan yang dipasang di kiri dan kanan lambung perahu. Pada bagian haluan dan buritan, dinding papan itu berbentuk melengkung. Untuk melengkungkan papan itu, para tukang memanggang papan-papan di atas api dan bagian yang akan dilengkungkan diberati dengan batu besar selama beberapa jam sampai papan itu cukup bengkok. Pemasangan dinding perahu dilakukan oleh 2 – 3 orang tukang, dengan cara

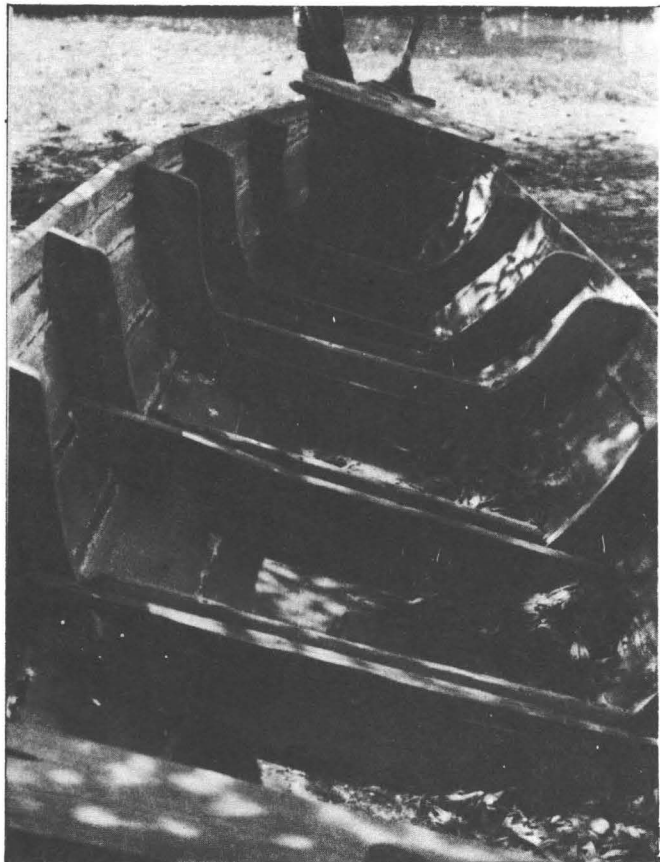


Foto 111. Kerangka dasar perahu-perahu bukan jenis kano terdiri dari gading-gading yang berbentuk huruf U



Foto 112. Gading-gading menentukan ukuran besar dan bentuk perahu.

terlebih dahulu menempelkan papan pada gading, apabila telah cocok letaknya, lalu dibor untuk dipaku atau dipasang pasak dari kayu. Celah-celah dinding dan di bagian-bagian sambungan dipadati dengan dempul, kemudian dilapisi dengan bahan pelapis yang tidak menyerap air. Bahan pelapis dibuat dari getah kayu lempung yang ditumbuk halus, dicampurkan dengan cat atau meni, campuran ini dipoleskan secara merata pada bagian luar seluruh badan perahu. Fungsinya untuk mencegah kerusakan kayu yang disebabkan oleh rayap maupun jamur. (Foto 114).

Pembuatan badan perahu berukuran besar, misalnya perahu motor ikan (Foto 115, 116) dibuat di atas panggung kayu yang ditopang dengan balok-balok besar pada kanan kiri badan perahu. Banyaknya gading mencapai 20 buah dan dipotong rata bagian atasnya setelah dinding perahu selesai dipasang rapi.

Pada bagian buritan perahu sope, jegong, mayang, kolek, perahu pancingan, lete, terdapat sanggan layar, tempat layar dan bambu penggulung layar yang disebut penggiling diletakkan. (Foto 117). Tempat tiang layar ditegakkan, dibuat di bagian tengah dan depan perahu. Balok dan papan berlobang empat persegi tempat menanamkan tiang layar disebut pulangan (Foto 118).

Linggi adalah bagian yang ditinggikan pada perahu di depan dan di belakang h. 151. Linggi depan juga disebut kepala depan, linggi belakang disebut kepala belakang. Linggi dibuat dari papan jati dan bentuknya lancip mencuat tinggi di atas perahu bagian depan dan belakang. Fungsinya agar tidak banyak air yang masuk ke dalam perahu sekalipun berlayar pada laut yang berombak. Linggi-linggi perahu di Kelantan dan Trengganu, Malaysia, bentuknya lancip menonjol ke arah luar dari pada haluan dan buritan (Gambar 48), sedangkan perahu-perahu di pantai utara Jawa dan Madura terdapat banyak variasi, tetapi umumnya berbentuk melengkung ke arah dalam dari pada haluan dan buritan (Gambar 49). Bentuk linggi yang luar biasa besarnya terdapat pada perahu mayang, tingginya melebihi ukuran tinggi seorang dewasa, dan lebarnya lebih dari satu meter. Pada linggi perahu mayang penuh dengan lukisan cat warna-warni dengan motif-motif untaian bunga, daun, huruf dan hewan (Foto 119, 120). Warna yang menonjol ialah merah, kuning, putih, hijau, biru (Foto 121, 122, 123, 124, 125, 126). Linggi belakang biasanya lebih rendah dari linggi depan, tetapi pada linggi belakang perahu mayang,



Foto 113. Persis di bawah gading-gading berbentuk huruf U, terletak secara membujur di bagian tengah sebuah lunas perahu.



Foto 114. Badan perahu terdiri dari lembaran-lembaran papan yang dilengkungkan kemudian dipasang pada lambung kanan kiri.

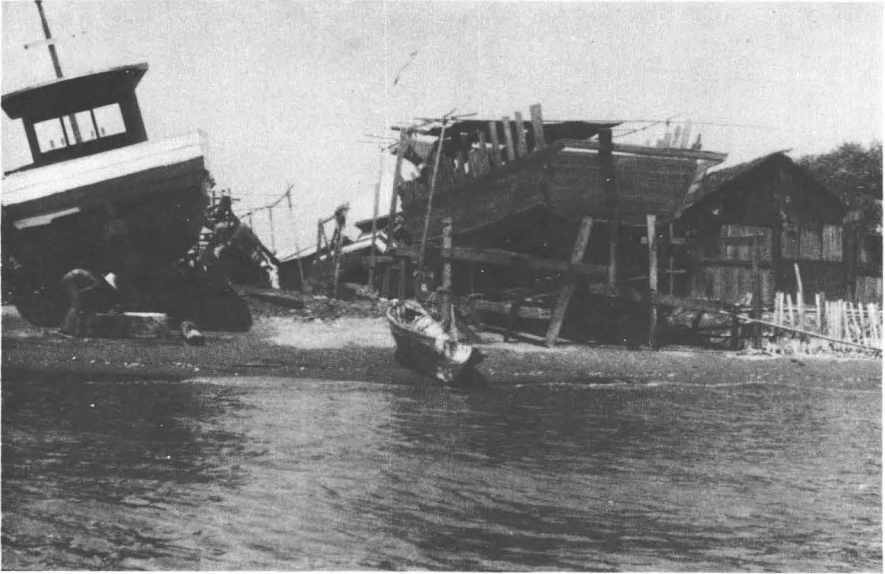


Foto 115. Perahu-perahu berukuran sedang dan besar dibuat di atas panggung dan ditopang balok-balok kayu di kiri dan kanan.

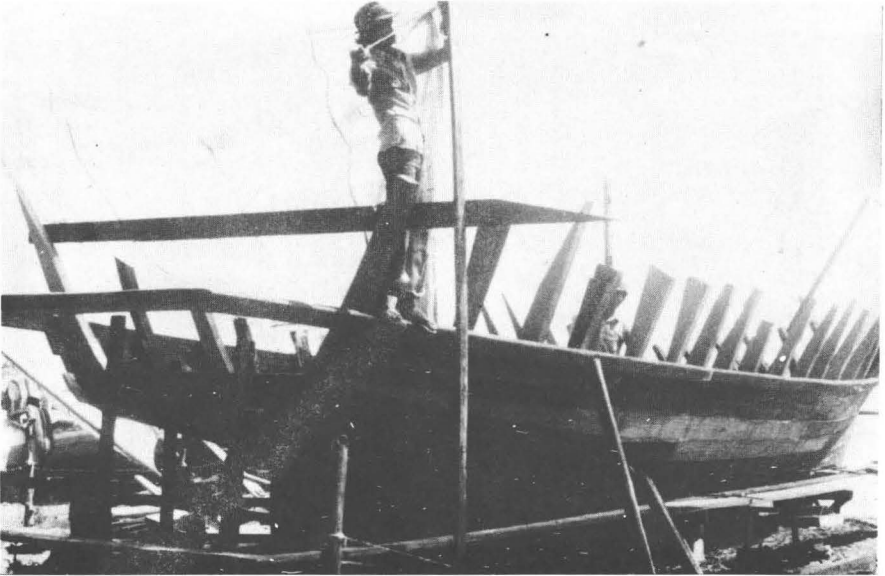


Foto 116. Sebuah Perahu Motor Ikan sedang dalam proses pembuatan. Tampak gading-gading di kiri dan kanan yang belum dipotong rata.



Foto 117. Sanggan layar dibuat terletak di bagian belakang perahu yang disebut buritan.

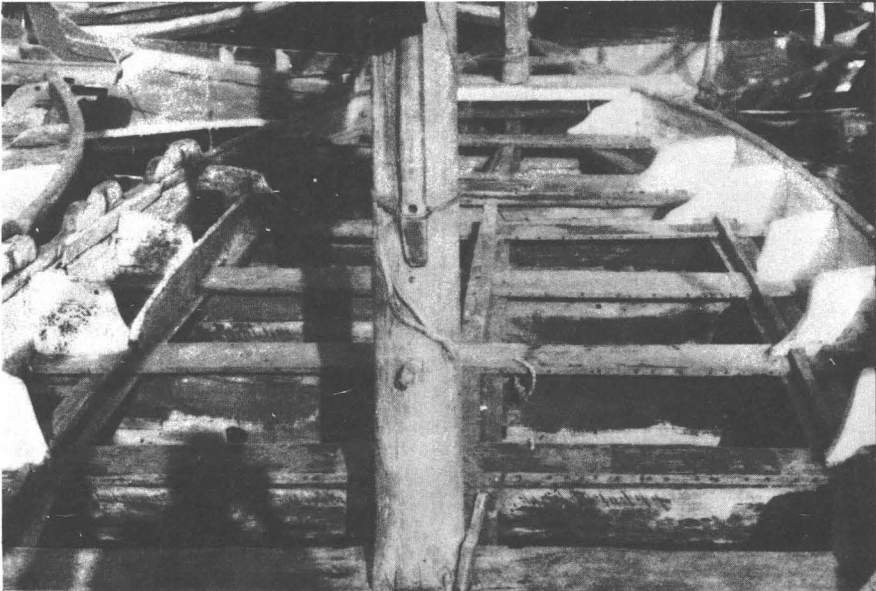


Foto 118. Tempat tiang layar ditegakkan adalah di bagian tengah perahu.

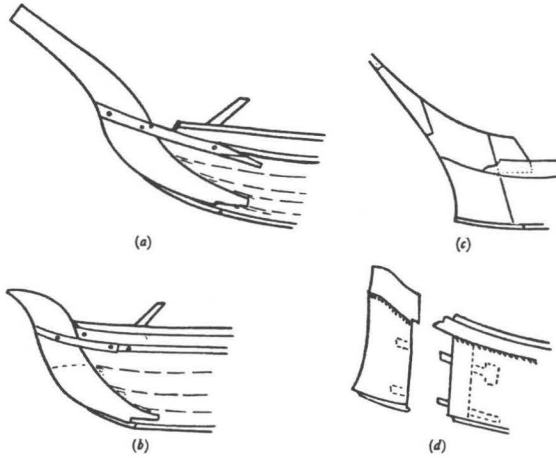
sering dijumpai ukiran-ukiran indah. Ada juga yang menambahkan ukiran kayu dengan motif tokoh wayang pada bagian linggi depan. Ukiran wayang itu tidak diukirkan pada linggi depan tetapi ukiran kayu terlepas yang ditinggikan dengan sebatang bambu lebih kurang 2 meter panjang dan ditegakkan di depan linggi. Menurut para nelayan, gunanya sebagai pemanis atau sebagai hiasan. (Foto 122).

Pada perahu kecil seperti sope, linggi depan dan belakang keduanya berukuran sama tinggi dan lebarnya tidak lebih dari 10 sampai 15 cm. (Foto 127, 128).

Tiang layar pada perahu-perahu berukuran kecil seperti sope, jegong, perahu pancingan, sampan, hanya ditegakkan bila ada angin, dan waktu berlayar di sungai yang banyak terdapat penghalang, misalnya ketika melewati jembatan, tiang layar itu dapat dicabut dan dipasang lagi bila perlu (Foto 129). Tiang layar dibuat dari bambu yang cukup kuat tetapi ringan dapat ditegakkan hanya dengan tenaga satu orang. (Foto 130, 131, 132).

Tiang layar pada perahu-perahu berukuran besar, seperti mayang, kolek, konting, lete, lambo, pinisi, pencalang, janggolan ada yang dibuat dari bambu berukuran besar, tetapi umumnya dibuat dari balok kayu jati dan dipasang secara permanen. Ukuran tinggi tiang layar antara 5 – 15 meter, tebal 10 – 15 centimeter untuk perahu mayang, kolek, konting, janggolan. Tiang layar perahu lete, lambo, pinisi dan pencalang, jauh lebih tinggi lagi serta balok-baloknya ada yang dibentuk dari satu batang pohon yang utuh. Pada bagian tengah dari tiang layar perahu kolek dan mayang terdapat ukiran-ukiran yang indah, dibuat dari papan yang diukir dengan berbagai motif untaian kembang dan dedaunan, dicat warna-warni (Foto 134). Tiang layar perahu kecil dan sedang misalnya perahu motor (Foto 133), sope (Foto 135), jegong (Foto 136), tembon (Foto 137, 148) bentuknya sangat sederhana tidak terdapat hiasan. Lembaran layar dibuat dari kain blacu.

3. Perlengkapan Perahu. Dayung adalah alat untuk menjalankan perahu dengan tenaga manusia, di samping layar yang menjalankan perahu dengan menggunakan tenaga angin. Sebuah perahu selalu dilengkapi dengan 2 sampai 6 buah dayung. Dalam bahasa Jawa alat pengayuh tersebut dibedakan antara dayung dan welah. Welah ialah pengayuh yang hanya terdiri dari batang dayung dan daun dayung, sedangkan dayung ialah alat pengayuh yang terdiri

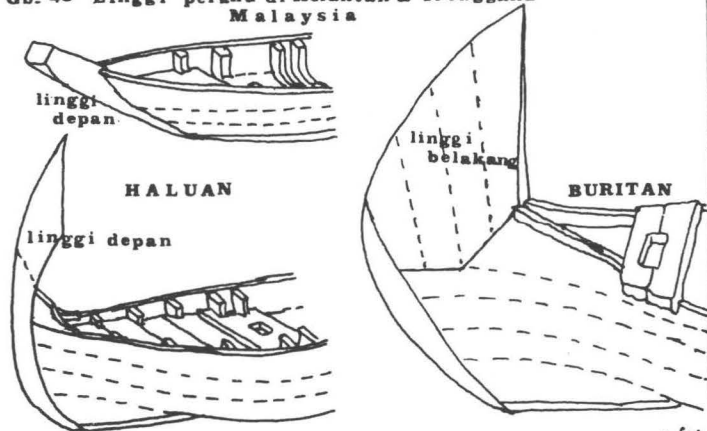


Prow and Stern Pieces (*képaló*) of some Fishing-boats :

- (a) *Kueh képaló panjang* (stern).
- (b) *Kueh buteh ketere* (stern).
- (c) *Pérahú buatan barat* (prow).
- (d) *Pérahú buatan barat* (monsoon attachment).

Dikutip dari : Raymond Firth . 1946 . p. 444 .

Gb. 48 Linggi perahu di Kelantan & Trengganu
Malaysia



Gb. 49 Linggi perahu di pantai utara Jawa

281



Foto 119. Linggi adalah bagian yang ditinggikan pada haluan maupun buritan sebuah perahu. Linggi juga disebut kepala perahu. Linggi depan = kepala depan. Linggi belakang = kepala belakang.

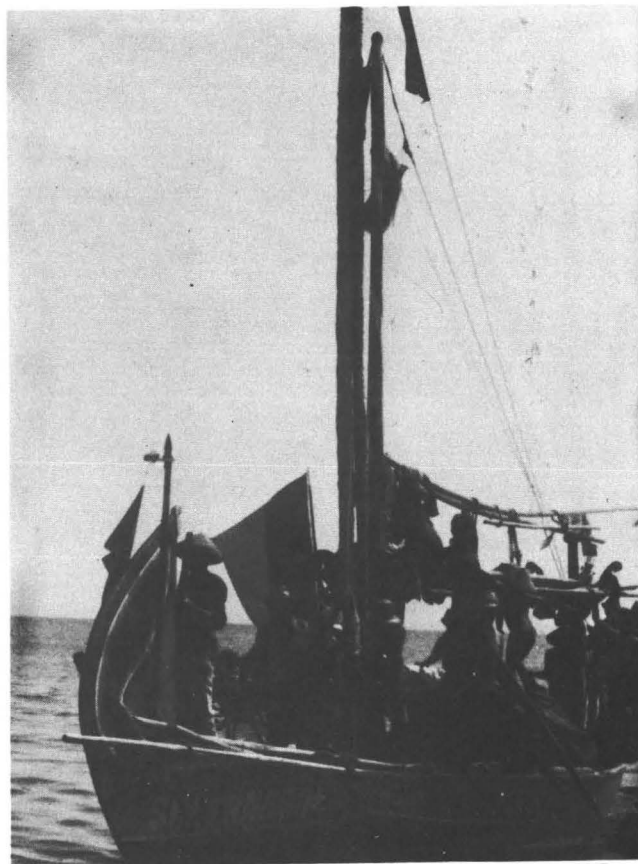


Foto 120. Linggi depan atau kepala depan sebuah perahu mayang setinggi tubuh orang dewasa atau lebih tinggi lagi.



Foto 121. Salah satu bentuk linggi depan atau kepala depan perahu mayang.



Foto 122. Linggi depan perahu mayang bentuknya tinggi dan lebar sekali, diberi bergambar macam-macam ragam hias dengan cat warna-warni. Adakalanya dihiasi pula ukiran wayang dari kayu.

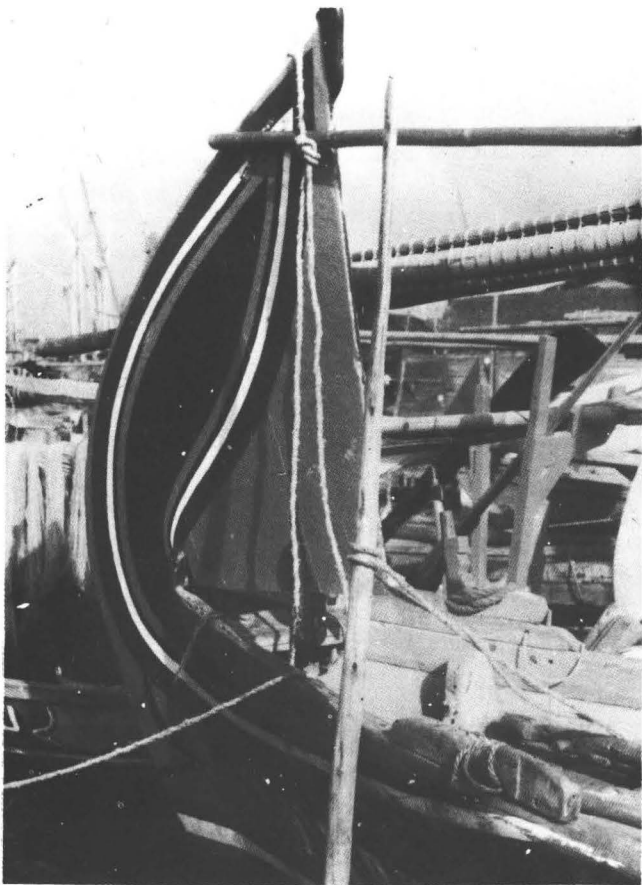


Foto 123. Linggi depan perahu mayang.

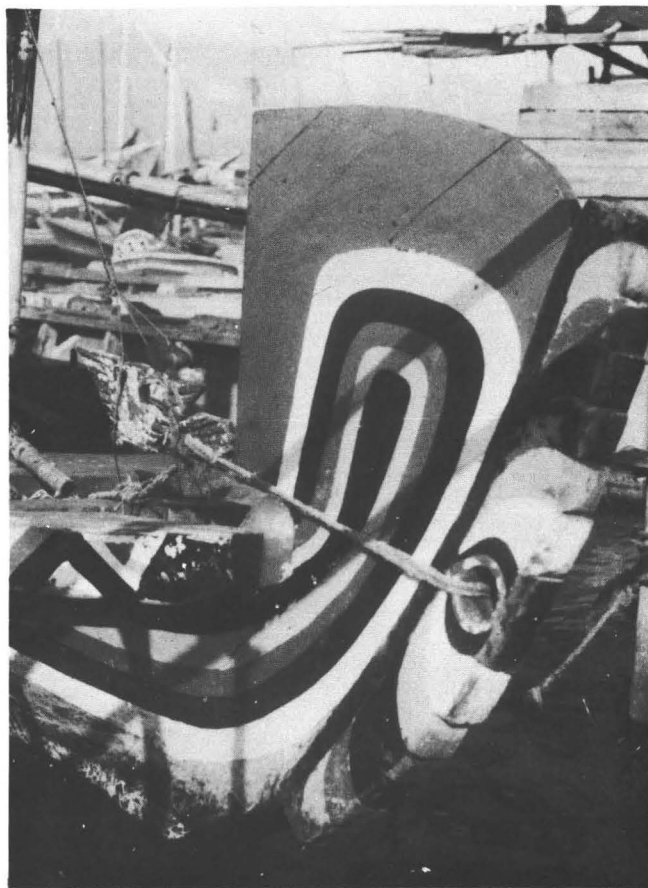


Foto 124. Linggi belakang perahu mayang.



Foto 125. Variasi lain linggi depan perahu mayang.

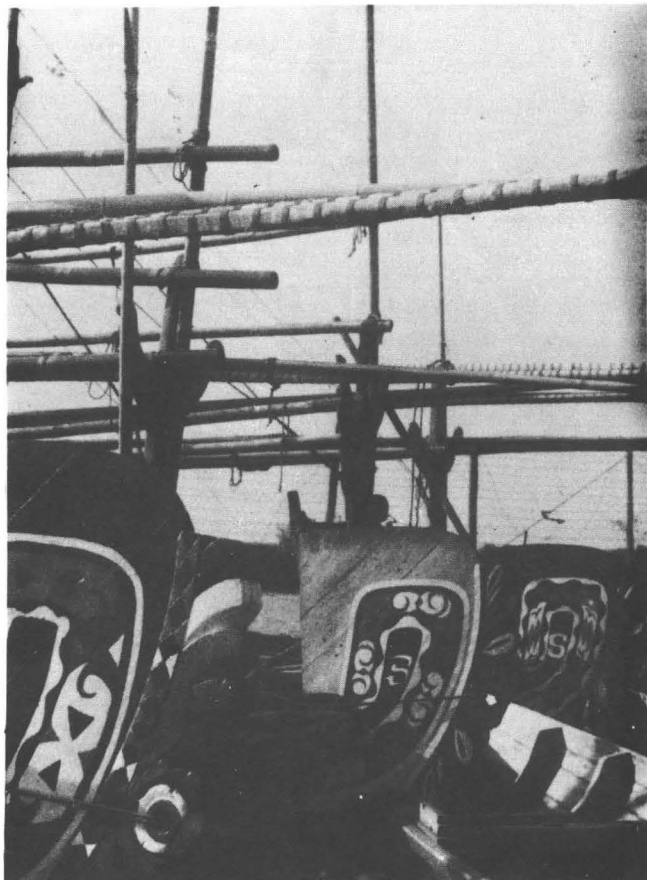


Foto 126. Berbagai variasi linggi belakang perahu mayang.

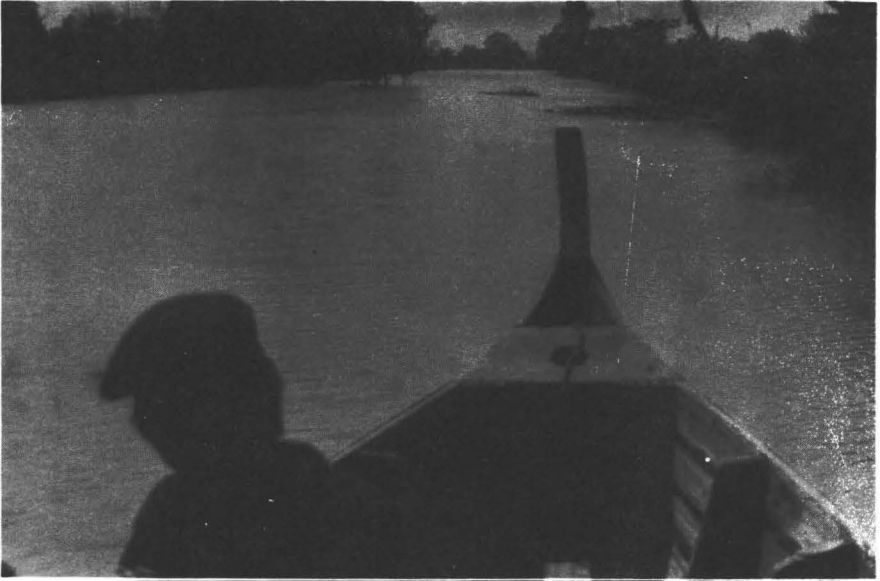


Foto 127. Linggi depan perahu sope sangat sederhana.



Foto 128. Linggi belakang perahu sope ukuran tinggi maupun lebar sama seperti linggi depan.

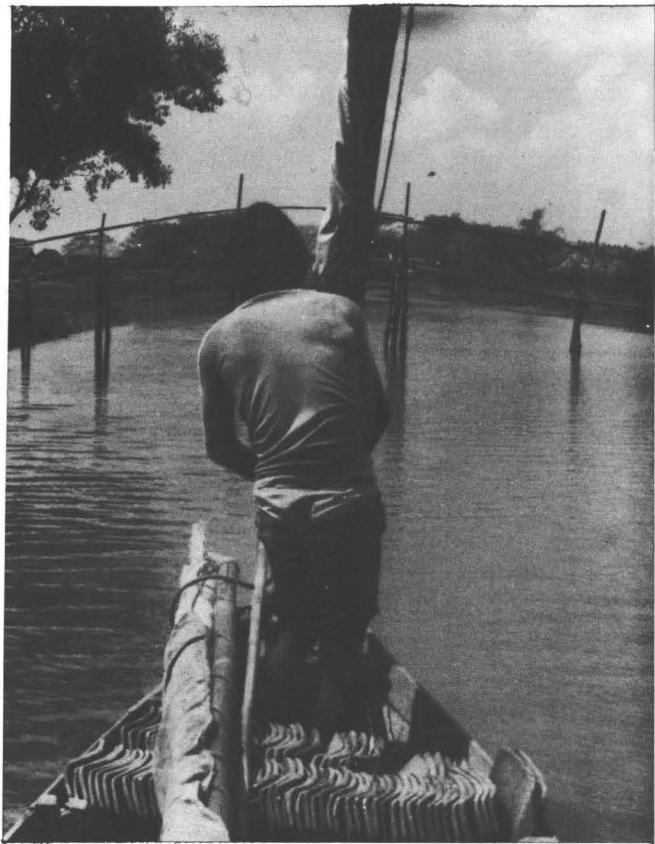


Foto 129. Tiang layar perahu-perahu ukuran kecil hanya ditegakkan bila perlu, dan dapat dicabut apabila lalu lintas di sungai menghadapi halangan.



Foto 130. Tempat tiang layar ditegakkan terletak di bagian tengah perahu atau dekat haluan. Tempat itu disebut pulangan.



Foto 131. Bahan tiang layar pada perahu-perahu kecil dan sedang adalah bambu, dan lembaran layar terbuat dari kain blacu, tali-tali plastik.

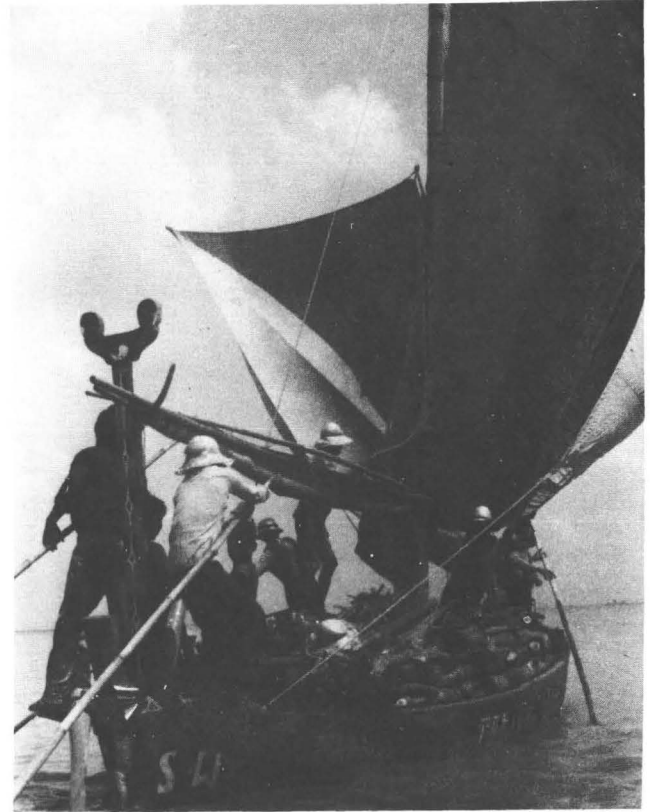


Foto 132. Perahu jukung ukuran sedang ini menggunakan 2 lembar layar, muatan kavu bakar itu adalah hasil penebangan liar di hutan bakau Tanjung Krawang untuk dijual.

dari batang dayung, daun dayung dan gagang pada ujung batang dayungnya. Panjang batang dayung serta bentuk daun dayung terdapat banyak variasinya, tetapi umumnya berukuran panjang antara 1,25 – 1,50 meter, bentuk daun dayungnya pipih memanjang atau bundar melebar. (Gambar 50 dan Foto 139).

Galah bambu juga merupakan salah satu perlengkapan perahu, terutama di pesisir pantai dan di muara sungai yang airnya tidak seberapa dalam, maka galah dari bambu berfungsi sangat tepat guna untuk menjalankan perahu ataupun rakit (Foto 140, 141, 142). Di laut dalam, galah bambu tidak berfungsi, tetapi layarlah terutama yang menjadi penggerak lajunya perahu (Foto 143). Kemajuan teknologi tenaga penggerak berupa motor disel, pada masa kini juga sudah digunakan pada perahu-perahu tradisional di pantai utara Jawa Madura. Mesin disel itu ditempelkan pada bagian buritan perahu, ada juga yang menempatkannya di bagian lambung kiri perahu temton. Dengan demikian muncul sebutan-sebutan baru bagi perahu-perahu tradisional, misalnya perahu layar motor (PLM), perahu motor tempel atau ada yang menyebut perahu motor saja (Foto 144).

Kemudi, ialah alat perlengkapan perahu yang diletakkan di bagian buritan, gunanya untuk mengatur arah pelayaran, untuk membelokkan perahu dan sebagainya. Kemudi dibuat dari kayu jati dan bentuknya hampir menyerupai sebuah dayung panjang yang besar. Kemudi dipasang di sebelah kanan linggi belakang. Sisi perahu tempat jurumudi berdiri disebut sisi kanan. Panjang dan besar kemudi tergantung ukuran besar kecil perahu, perahu berukuran sedang, misalnya perahu jepitan dari Jawa Timur dan Madura mempunyai kemudi berukuran panjang 2,40 meter, bagian terlebar 28 centimeter, tebal 3 – 4 centimeter (Gambar 50). Pada perahu mayang dipakai 2 buah kemudi. Kemudi besar disebut pancer, berukuran panjang 2,50 meter dipakai pada waktu berlayar dengan menggunakan layar, dan kemudi kecil berukuran panjang 2 meter dipakai waktu tidak menggunakan layar, atau waktu membelokkan perahu. Kemudi besar berukuran 5 – 6 meter dipakai pada perahu-perahu besar, misalnya lete, lambo, pinisi, janggolan.

Jangkar, juga gisebut sauh ialah alat perlengkapan guna menambatkan perahu di laut. Dalam bahasa Jawa disebut manggar. Perahu nelayan umumnya menggunakan jangkar yang dibuat dari



Foto 133. Perahu Motor tidak ada linggi depan dan linggi belakang.



Foto 134. Sanggan layar dan tiang layar perahu mayang penuh dengan ukiran dan cat warna-warni.



Foto 135. Letak dan bentuk layar perahu jenis sope.



Foto 136. Letak dan bentuk layar perahu jenis jegong.

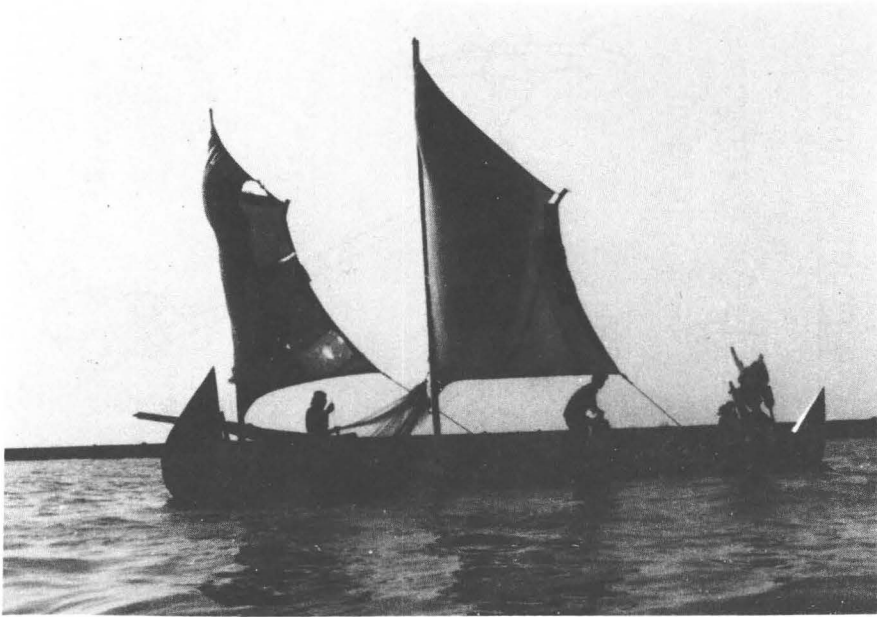


Foto 137. Letak dan bentuk layar perahu jenis tembon.

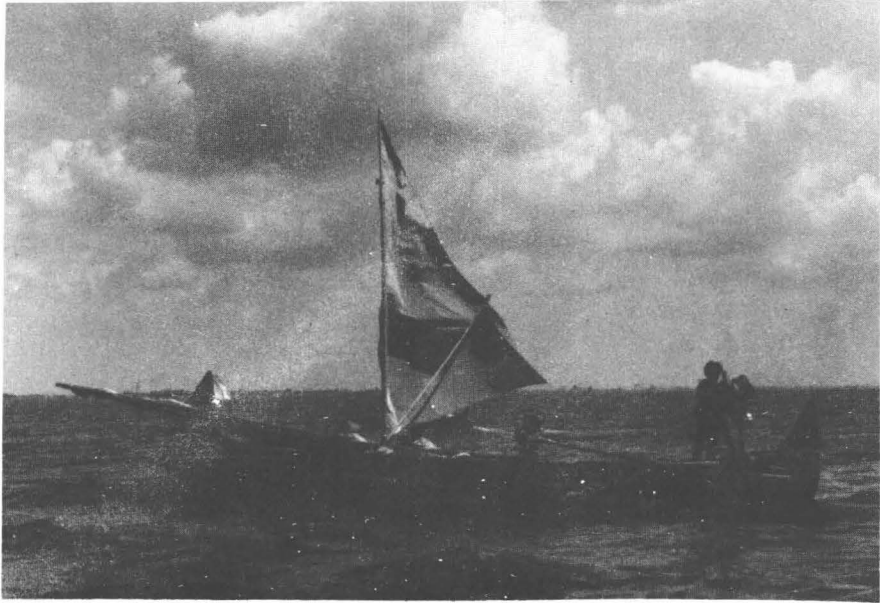


Foto 138. Letak dan bentuk layar perahu jenis tembon yang hanya menegakkan satu layar.

Gb. 50

Peralatan perahu jepitan
(jawa timur)

kemudi
kamudi (mad.)

talajengan (madura)

manggar =
jangkar

- 1 welah
- 2 dayung

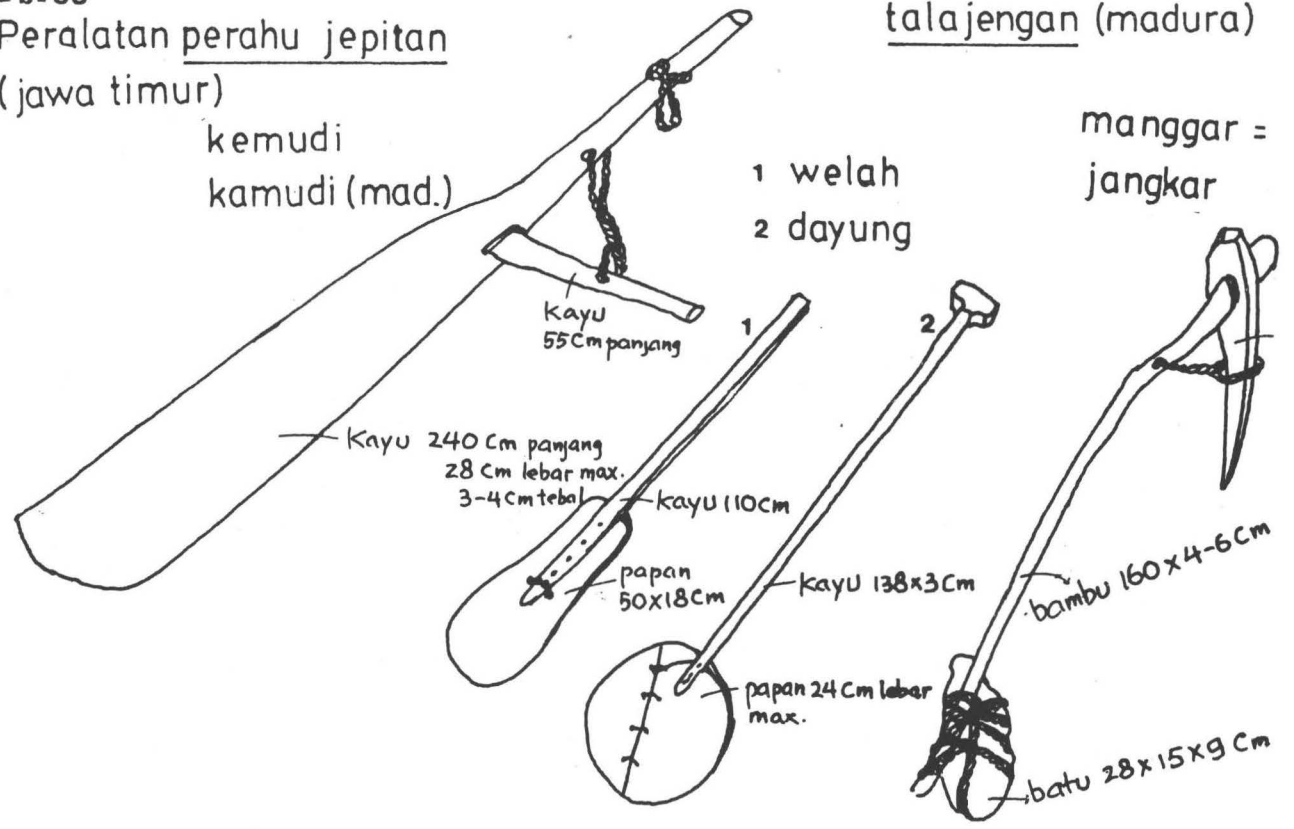




Foto 139. Dayung – salah satu bentuk.

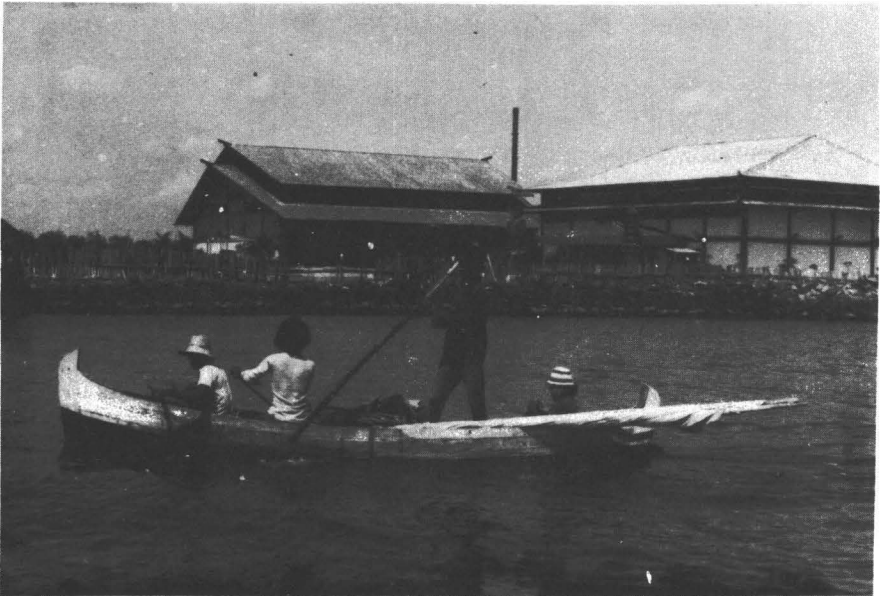


Foto 140. Galah bambu – alat penggerak perahu di daerah air dangkal.

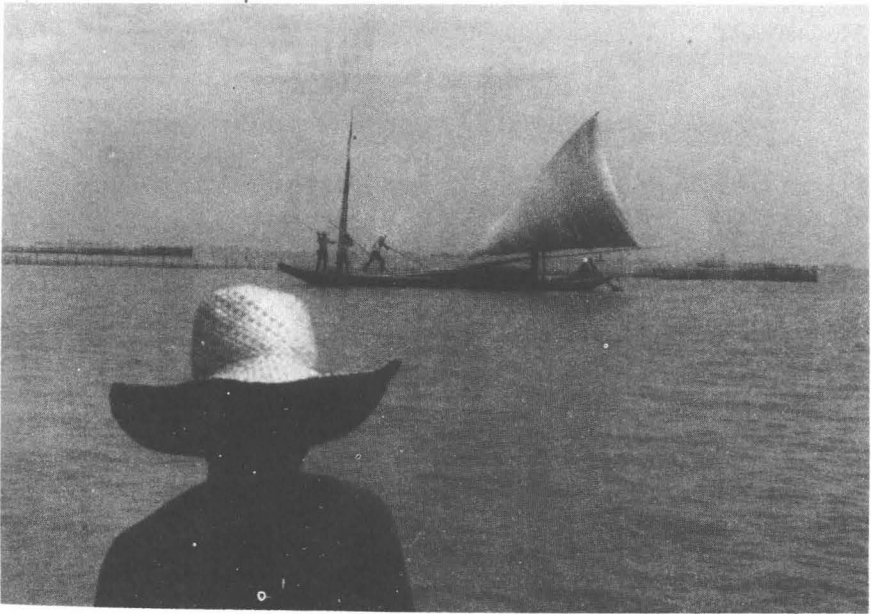


Foto 141. Di kejauhan nampak kedua alat penggerak perahu yaitu galah-galah bambu dan layar sama-sama digunakan.



Foto 142. Galah bambu yang digunakan untuk mendorong maju perahu jenis sampan.



Foto 143. Perahu jenis jegong melaju dengan satu layar, layar cadangan kedua belum dikembangkan.



Foto 144. Mesin motor tempel kini banyak pula dipergunakan perahu-perahu kecil.

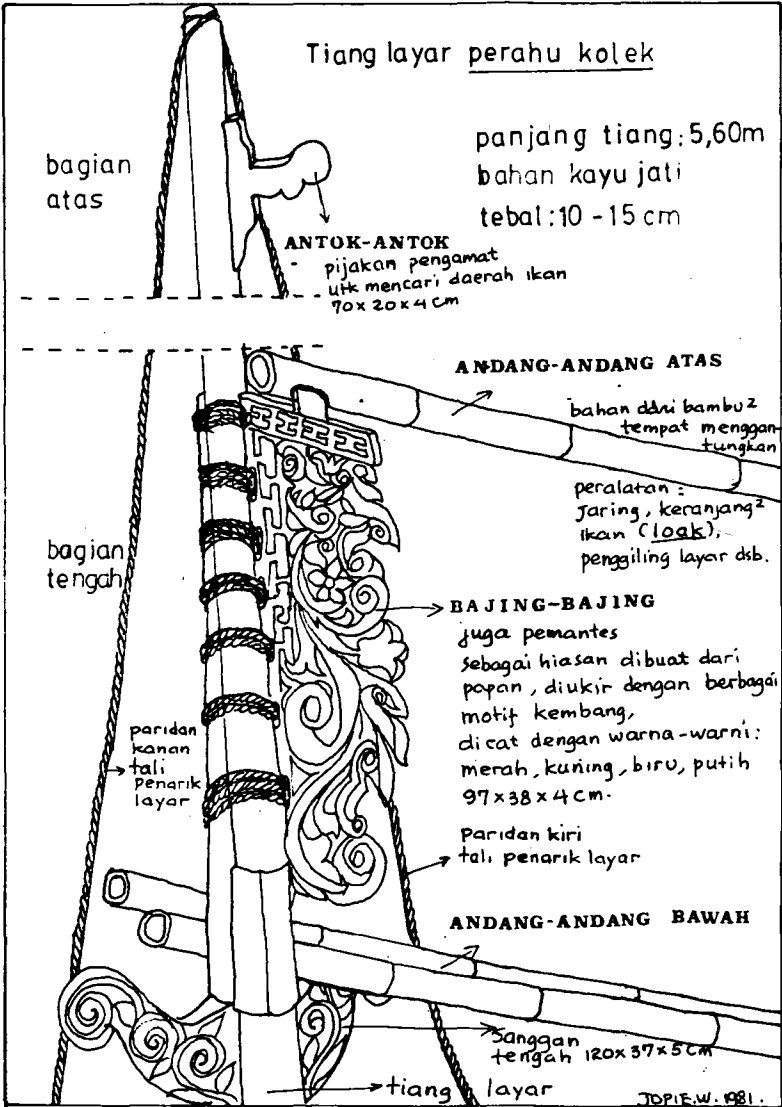
batang kayu atau bambu berukuran panjang 1,60 meter yang pada salah satu ujungnya diikatkan batu pemberat. Pada ujung lainnya terdapat gagang kayu yang dihubungkan dengan tali jangkar yang panjang 7 – 10 meter (Gambar 50).

Antok-antok, adalah perlengkapan pada ujung tiang layar yang terpasang permanen, sebagai tempat berpijak bagi anak buah perahu yang tugasnya mengamati keadaan laut untuk menemukan daerah ikan dan memberi isyarat kepada jurumudi untuk merobah haluan. Antok-antok dibuat dari balok kayu jati (Gambar 51 bagian atas).

Andang-andang, adalah perlengkapan pada perahu nelayan, jenis mayang, kolek, konting, dibuat dari bambu dan letaknya membujur dari tiang layar sampai pada sanggan layar. Gunanya untuk menggantungkan alat penangkap ikan seperti jaring, keranjang ikan yang disebut loak, lampu petromax dan juga bekal sugu anak buah perahu atau juga disebut pandega, baju, pakaian mereka juga digantungkan pada andang-andang. Pada waktu hujan kain terpal, atau lembaran plastik lebar dapat digelarkan pada andang-andang membentuk tenda sementara tempat berteduh. (Gambar 51 dan Foto 145, 146, 147, 148).

Bajing-bajing, juga disebut pemantes, ialah hiasan yang dibuat dari papan berukiran motif kembang dan dedaunan, dicat warna-warni. Fungsinya selain memperindah perahu, juga sebagai penyokong andang-andang. Ada dua bajing-bajing, satu terpasang di bagian tengah tiang layar, dan satu lagi terletak di atas sanggan layar pada buritan (Foto 148, 149, 150). Pada banyak perahu mayang, bajing-bajing diukir dan diberi warna cat yang sangat serasi dan indah, menunjukkan ketelitian, kesungguhan, dan kehalusan rasa seni pembuatnya dan nelayan pemakainya. Para nelayan, istri dan anak-anak mereka paling sering membanggakan perahu mereka dengan mulai pembicaraannya pada bagian-bagian linggi, tiang layar, bajing-bajing sebuah perahu. Dalam gambar 52 terlihat bagian detail ukiran bajing-bajing pada tiang layar dan pada sanggan layar.

Sanggan Tengah, terletak pada bagian tengah dari tiang layar, bentuknya mirip sayap burung yang sedang terbang, dibuat dari papan kayu jati dan diukir dalam berbagai motif serta dicat warna-warni. Gunanya sanggan tengah adalah untuk meletakkan andang-andang bawah, yang letaknya sejajar dengan sanggan



Gb. 51 BAGIAN DETAIL TIANG LAYAR PERAHU KOLEK



Foto 145. Tiang layar tengah dan andang-andang perahu mayang.



Foto 146. Sanggan layar, andang-andang, galah bambu, kemudi dan kepala belakang atau linggi belakang perahu mayang.



Foto 147. Linggi depan, andang-andang, loak tenda perahu mayang (perahu belakang). Bentuk, ukiran dan warna cat linggi belakang perahu mayang (perahu depan).



Foto 148. Bajing-bajing terletak di bagian tengah tiang layar (kiri). Bajing-bajing di bagian atas dari sanggan layar (kanan).

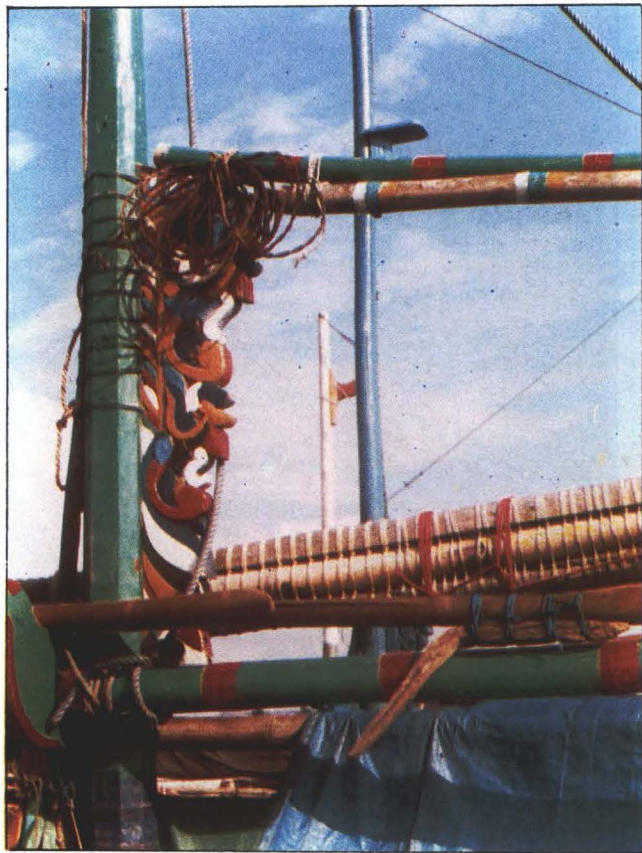


Foto 149. Salah satu bentuk ukiran dan warna cat bajing-bajing tiang layar pada perahu mayang.

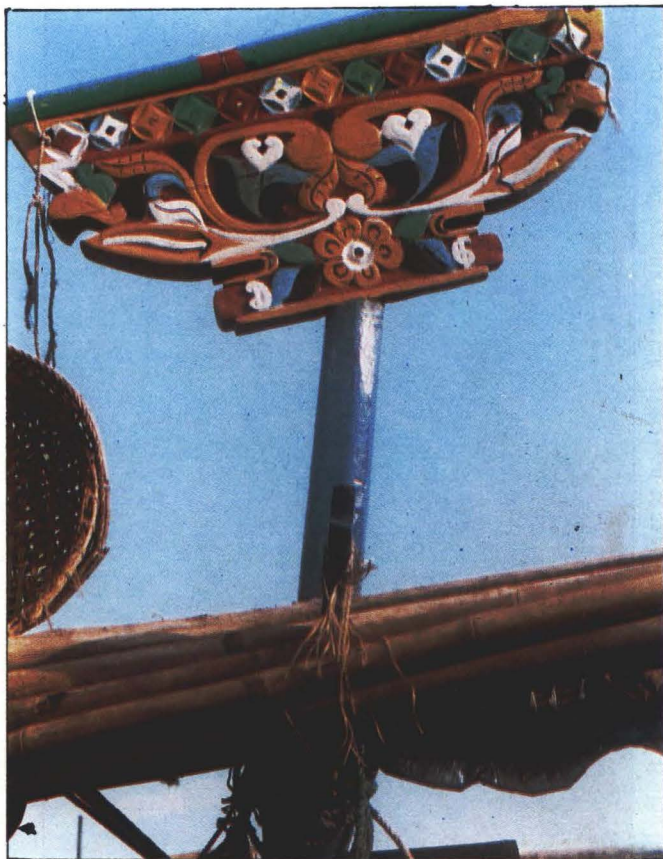
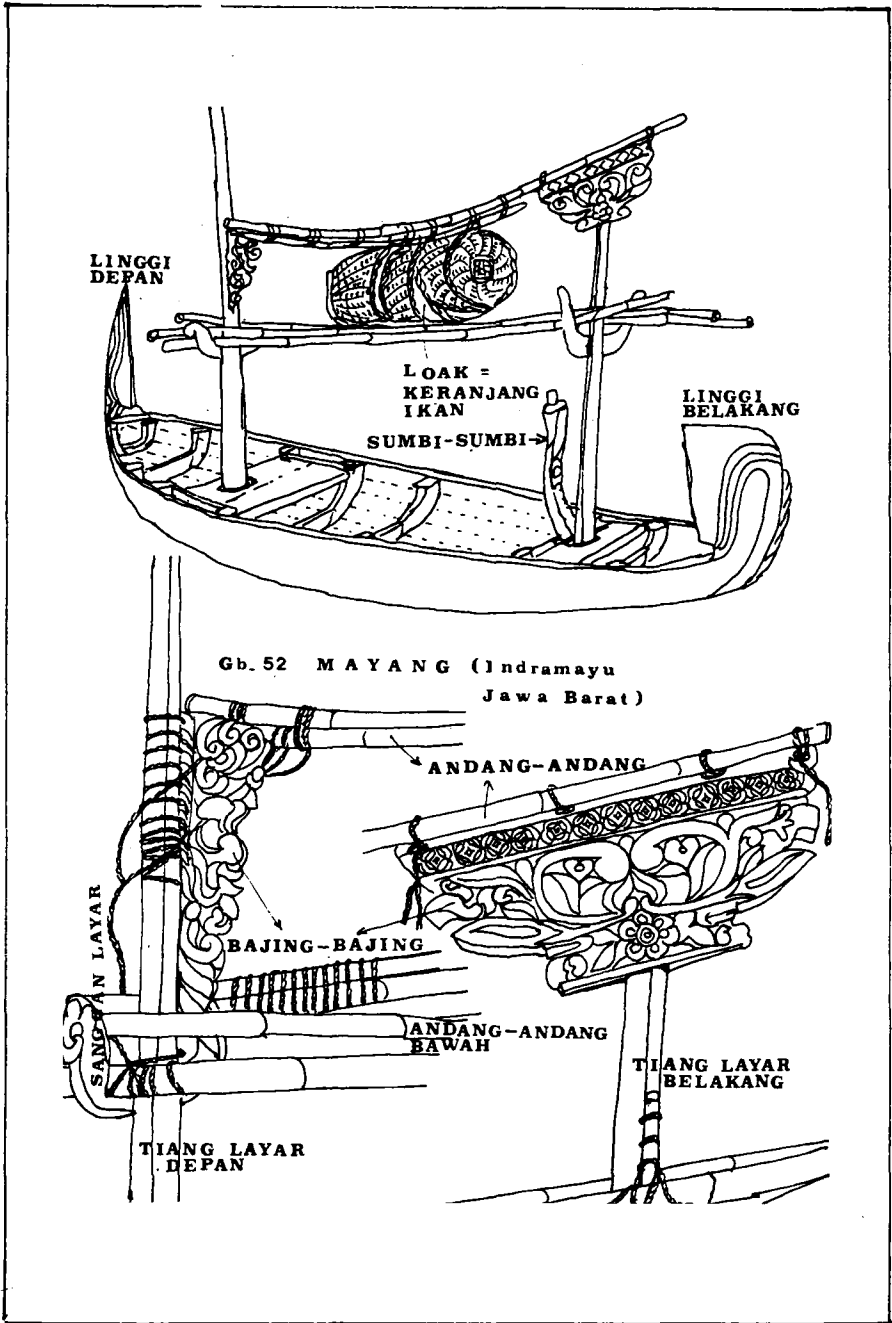


Foto 150. Ukiran dan warna cat bajing-bajing pada sanggan layar perahu mayang.



Gb. 52 MAYANG (Indramayu Jawa Barat)



Foto 151. Ukiran sanggan tengah tiang layar perahu mayang.

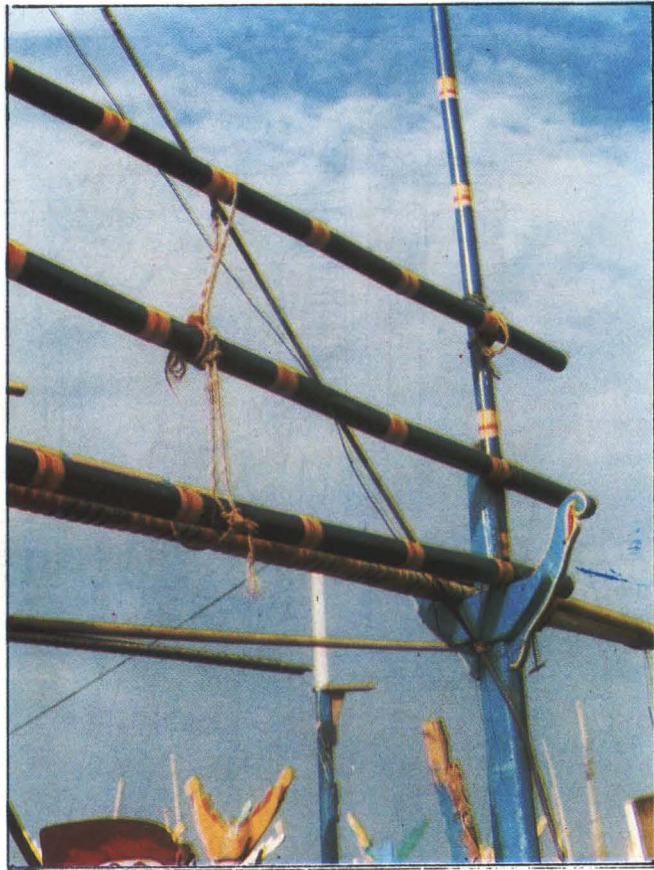


Foto 152. Bentuk dan warna cat sanggan belakang serta andang-andang perahu mayang.

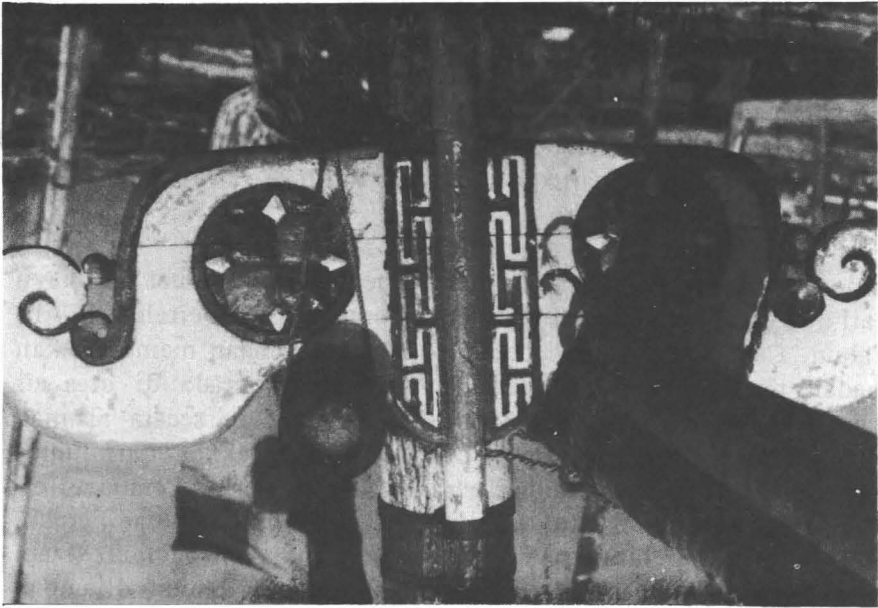


Foto 153. Ukiran dan warna cat sanggan tengah perahu mayang.



Foto 154. Variasi lain ukiran dan warna cat sanggan tengah perahu mayang.

belakang (Foto 151, 152). Motif ukiran dan warna cat sanggan tengah terdapat dalam banyak variasi, dua di antaranya dapat dilihat dalam foto 153 dan 154. Ukiran pada sanggan belakang perahu pancingan juga sangat indah dan teliti sekali. Perahu berukuran kecil jenis jukung katir tersebut banyak dijumpai di pesisir pantai Madura, di Panarukan dan Pasir Putih di Jawa Timur (Gambar 53).

4. **Pemeliharaan Perahu.** Perahu-perahu yang dibuat dari kayu jati dan dipelihara dengan baik secara teratur, dapat bertahan 7 – 10 tahun. Cara pemeliharaan perahu dilakukan dengan membersihkan badan perahu, terutama bagian yang selalu berada di atas air laut. Perahu diangkut ke darat dan dikeringkan secara alamiah dengan posisi tertelungkup (Foto 155). Dibersihkan dari lumut yang menempel pada dinding perahu. Setelah kering kemudian diberi lapisan cat, ter atau aspal, meni pada dinding luar perahu. Sebagai penutup lubang atau kebocoran digunakan dempul, tetapi untuk lubang-lubang yang agak besar, terlebih dahulu ditambalkan dengan serat ijuk, agar tidak memboroskan pemakaian dempul. (Foto 156).

Cara pemeliharaan perahu-perahu besar seperti lambo dan pinisi, tidak terlebih dahulu harus dinaikkan ke darat, atau di dok terapung, tetapi ketika perahu sedang berlabuh menurunkan barang niaga, anak buah perahu dengan menggunakan perahu penganak, melakukan pemeliharaan perahu dengan cara mencuci badan perahu, mendempul bagian yang lecet dan mencat lagi. (Foto 157, 158).

Sebagaimana di darat, hama-hama seperti rayap menjadi musuh bagi kayu bangunan, maka di laut pun organisma-organisma yang menempel pada dinding luar bagian bawah perahu, menyebabkan perahu menjadi berat dan cepat rusak. Kotoran-kotoran seperti lumpur dan tirem halus terutama cepat sekali menyerang badan perahu. Untuk pencegahan, kebanyakan pemilik perahu menggunakan cat dan aspal yang harganya relatif murah dan tidak mudah larut dalam air asin.

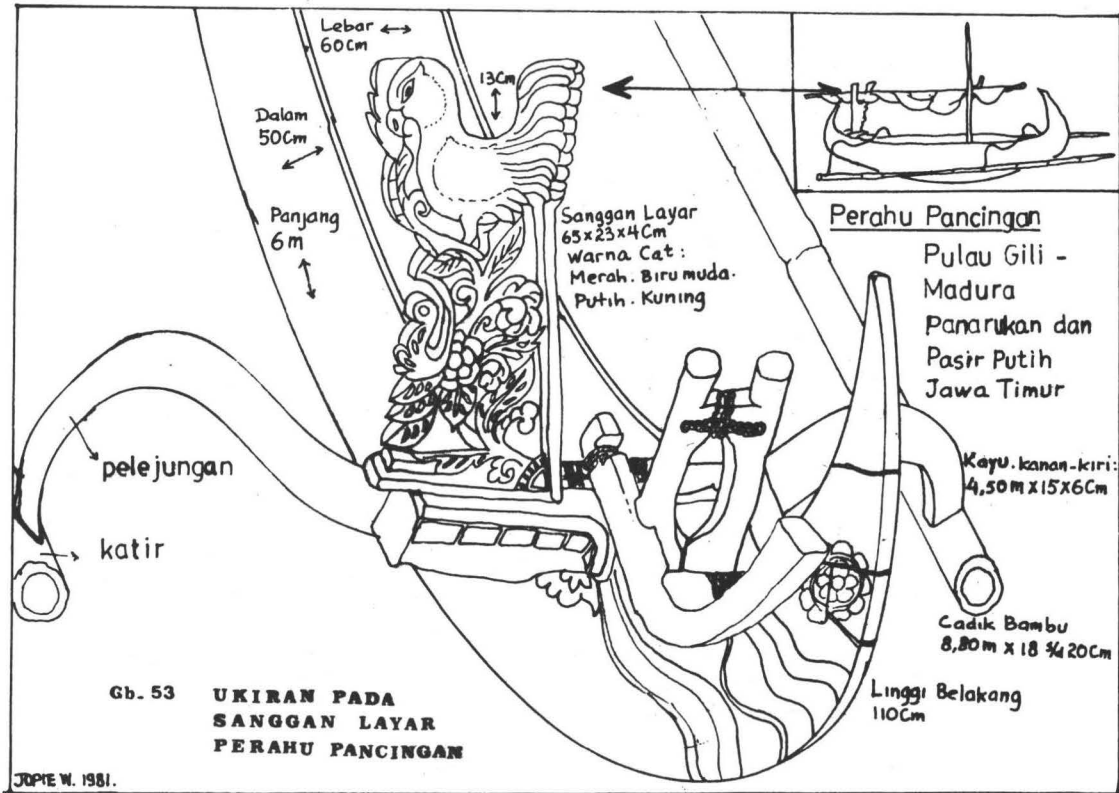




Foto 155. Salah satu cara parkir perahu sampan.



Foto 156. Cara pemeliharaan perahu sampan didempul dan dicat.

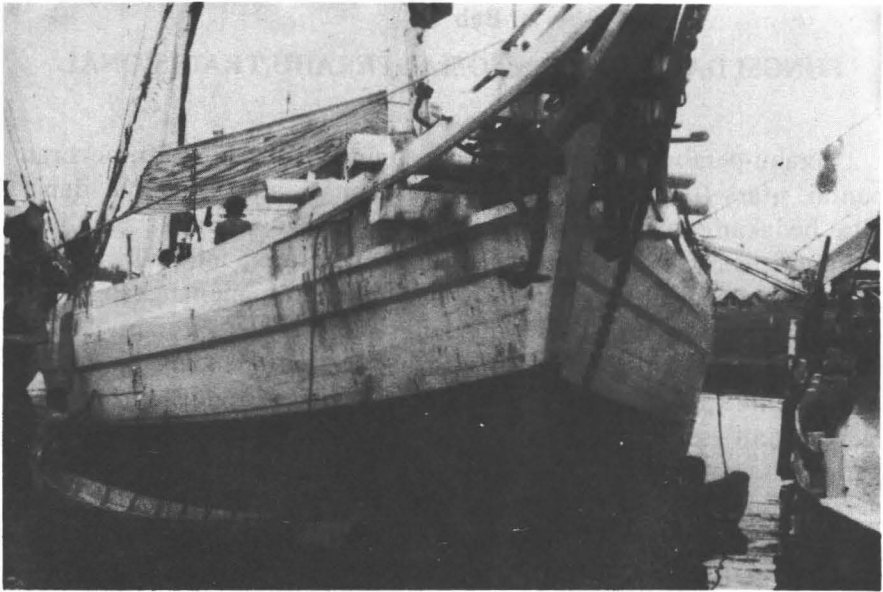


Foto 157. Cara pemeliharaan perahu lambo dicuci, didempul dan dicat.

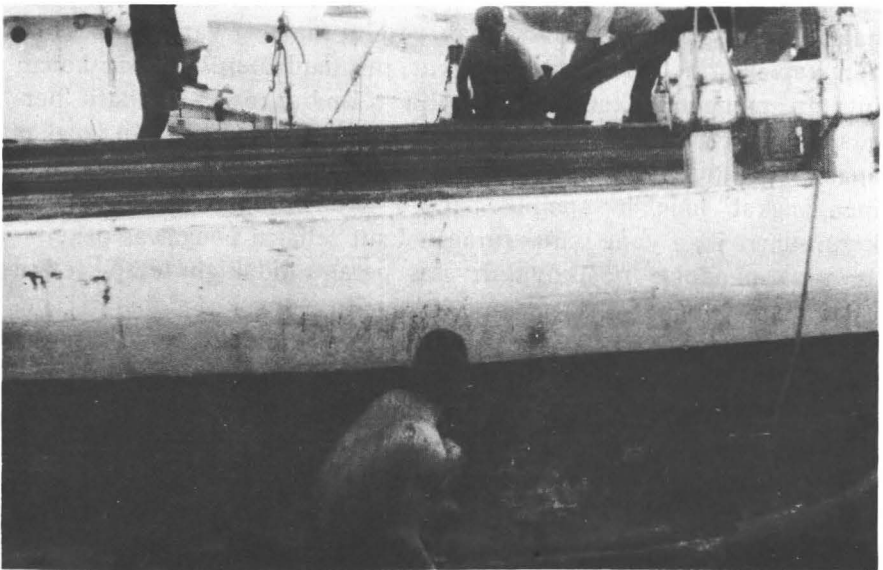


Foto 158. Cara pemeliharaan perahu lambo sedang mencuci lambung perahu dengan menggunakan perahu penganak yaitu perahu lesung.

Bab IV

FUNGSI DAN PERANAN SOSIAL PERAHU TRADISIONAL

Perahu-perahu tradisional yang banyak dijumpai di perairan pantai utara Jawa Madura, menurut fungsi atau gunanya dapat kita bedakan dalam 3 golongan besar, yang semuanya erat berkaitan dengan sistem mata pencaharian hidup penduduk. Fungsi pertama adalah sebagai alat transpor untuk menangkap ikan-ikan di pesisir pantai dan yang lebih jauh di laut. Perahu-perahu jenis tembon, mayang, kolek, konting, perahu pancingan, jukung pancingan, perahu jepitan, sampan yang digunakan untuk mengangkut sero adalah jenis-jenis perahu yang khusus digunakan bersama berbagai macam alat penangkap ikan. Misalnya perahu mayang dan kolek serta konting dipergunakan bersama jaring payang (Gambar 54, 55) oleh lebih kurang 15 orang nelayan dalam satu kelompok kerjasama. Masing-masing anak buah perahu nelayan yang disebut pandega mempunyai tugas khusus di atas perahu. Posisi pandega di atas perahu juga menurut tugas pekerjaan yang dilakukan (Foto 159, 160). Posisi dan pembagian kerja pandega pada sebuah perahu mayang yang sedang menangkap ikan adalah sebagai berikut, jurumudi berdiri di sisi kanan buritan mengendalikan arah perahu (Gambar 56), jurubatu berada di sisi kanan haluan, menunggu komando menurunkan jangkar apabila perahu perlu ditambatkan untuk menarik jaring ikan, dan mengangkat jangkar apabila perahu akan berpindah ke daerah kerumunan ikan yang baru. Juragan Laut sebagai pengawas pekerjaan para pandega, posisinya di atas perahu tidaklah tetap, tetapi berpindah ke semua penjuru perahu untuk memberi petunjuk-petunjuk kepada para pandega. Para pandega penarik jaring disebut incir-incir terdiri dari 7 orang, berdiri berjajar di sisi kiri perahu selalu siap untuk terima komando menarik jaring. Di laut pada sisi kiri dekat perahu berenang 2 orang tukang mengatur jaring di air, mereka berada di bawah perahu dan disebut tukang pasor. Di laut pada posisi buritan sebelah kiri dan kanan, masing-masing ada seorang pandega yang menyelam ke dalam laut untuk mengatur dan menarik kaki-kaki jaring, mereka disebut tukang ngeloni payang kiri dan kanan. Di atas perahu juga terdapat 1 – 2 orang

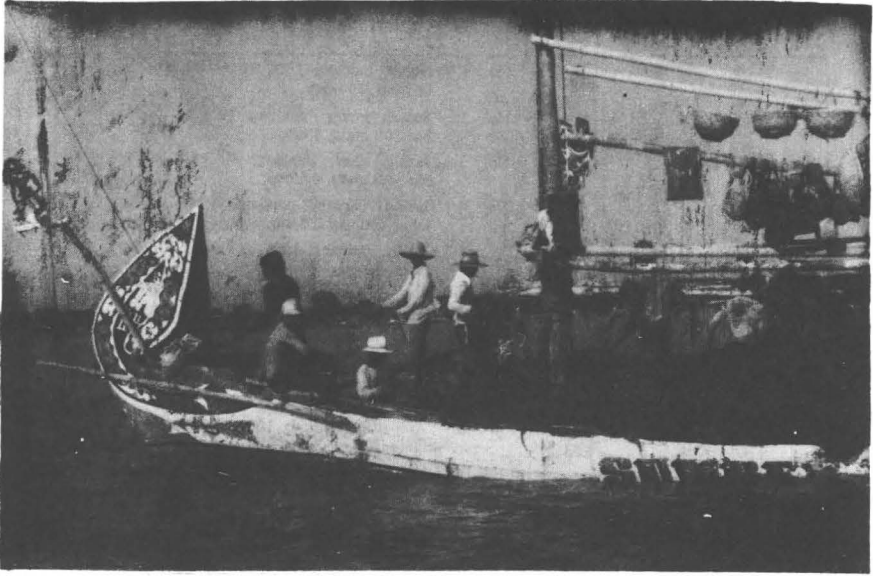


Foto 159. Keadaan kegiatan menangkap ikan perahu mayang. Posisi anak buah perahu di bagian haluan.

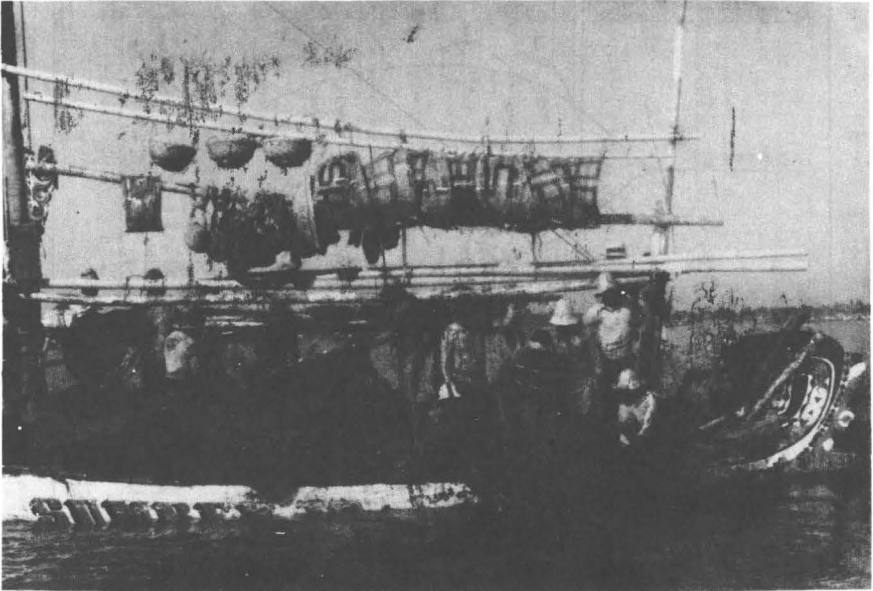
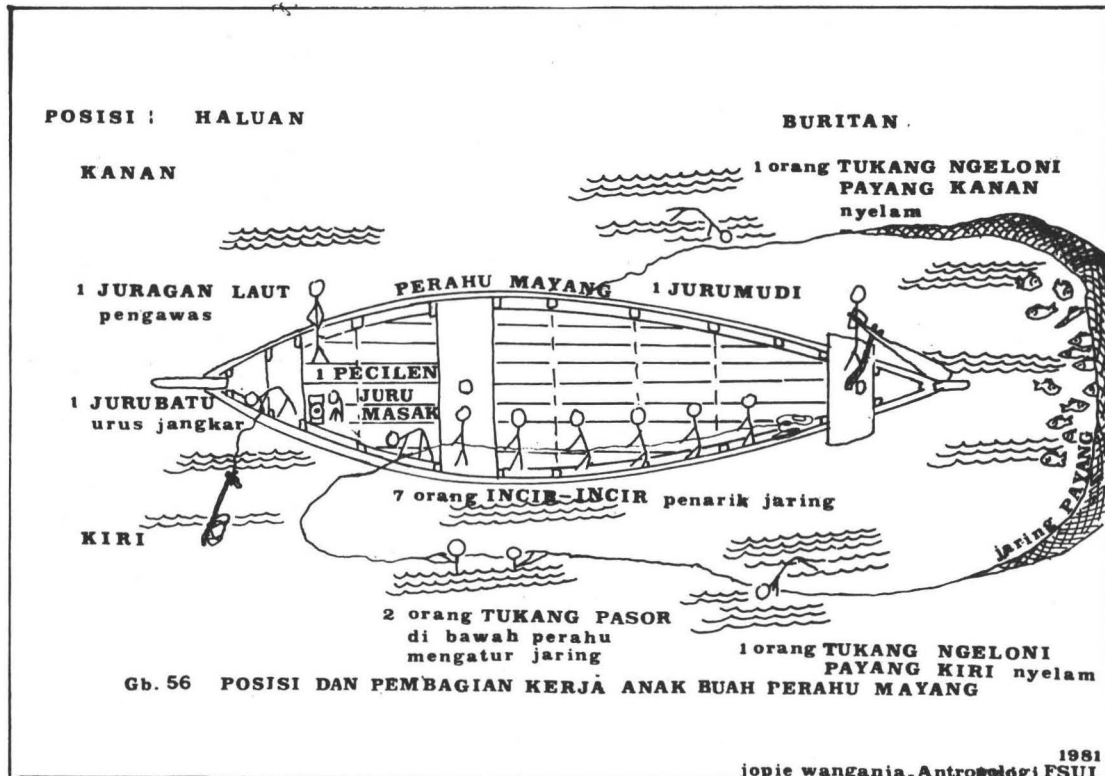


Foto 160. Keadaan kegiatan menangkap ikan perahu mayang. Posisi anak buah perahu di bagian buritan. Jaring payang penuh ikan sedang diangkat dari laut.



anak kecil yang disebut bocah, atau juga pecilen, tugas pecilen adalah sebagai pesuruh, sebagai jurumasak makanan di atas perahu, dan juga petugas yang pertama menurunkan slambar depan yaitu tali jaring depan pada awal untuk penangkapan ikan.

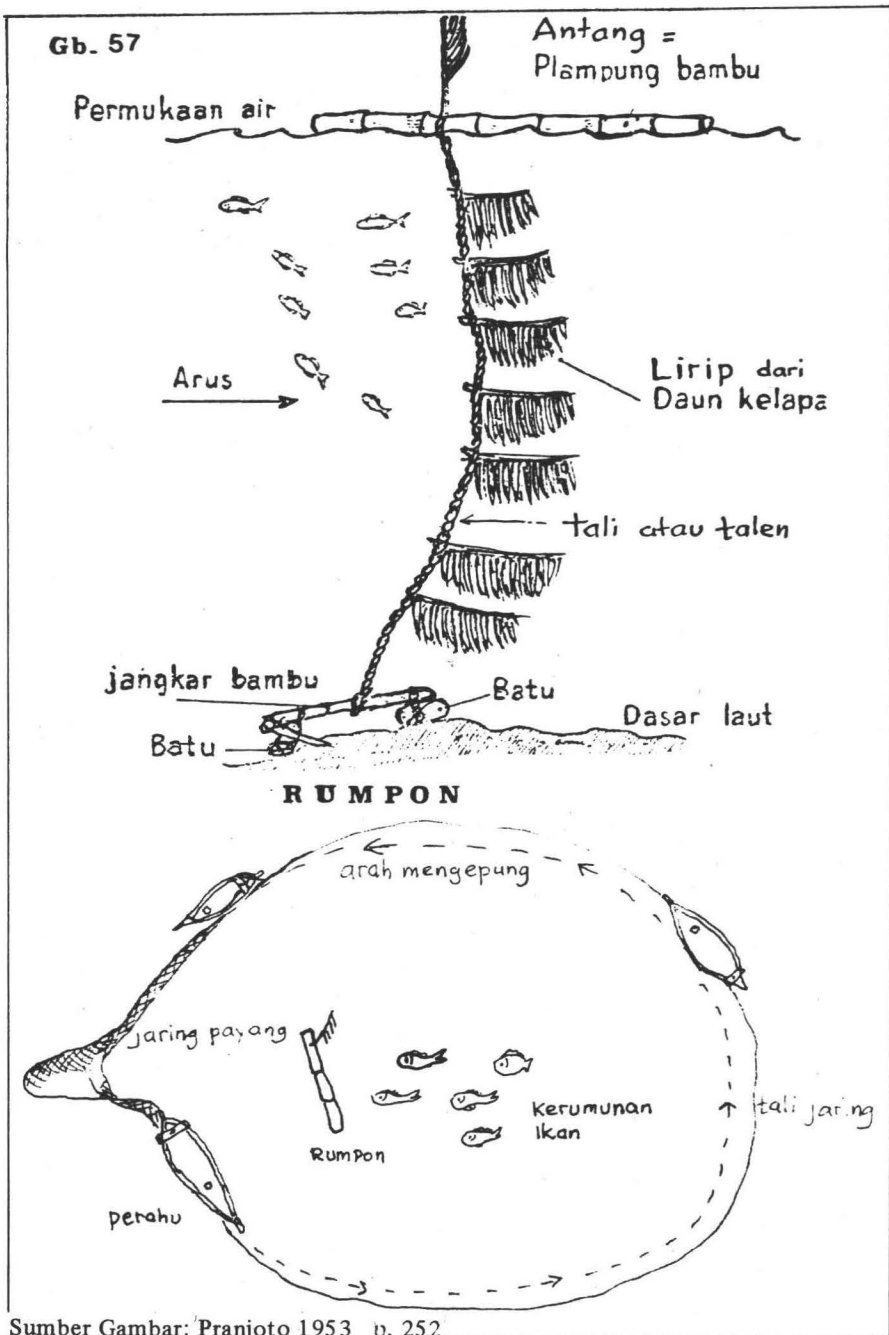
Dalam usaha penangkapan ikan dengan menggunakan jaring kantong yang disebut payang, para nelayan terlebih dahulu telah mempersiapkan alat pemikat kerumunan ikan di daerah sasaran di laut. Alat pemikat kerumunan ikan semacam itu disebut rumpon atau juga disebut tendak. Rumpon terbuat dari tali ijuk, atau tali plastik, juga tali dari serat bambu rangkap tiga dan panjangnya menurut dalamnya laut. Pada sisi tali dari atas ke bawah diikatkan separoh tangkai daun-daun kelapa. Tali atau juga disebut talen dalam bahasa Jawa diikatkan antang yaitu pelampung yang dibuat dari bambu berdiameter 10 centimeter, panjang 3 meter, pada ujung lainnya dari talen itu diikatkan pula jangkar yang dibuat dari bambu atau kayu dan diikatkan batu pemberat. Di atas pelampung ada daun kelapa sebagai tanda pengenal. Rumpon dipasang di laut yang menjadi daerah sasaran untuk penangkapan ikan, gunanya untuk memikat kerumunan ikan.

Apabila di sekitar rumpon ternyata telah banyak ikan berkerumun, maka perahu mayang akan datang mengepung rumpon itu, dengan payang, ikan-ikan itu dijaring (Gambar 57).

Perahu-perahu nelayan juga berfungsi sebagai rumah sementara bagi para pandega selama dalam pelayaran menangkap ikan dalam jarak jauh. Misalnya nelayan-nelayan dari Indramayu yang daerah penangkapan ikannya sampai di Jakarta, hidup di atas perahu selama 15 – 20 hari baru pulang lagi ke rumah mereka di Indramayu. Selama dalam pelayaran, apabila tiba saatnya istirahat di siang hari, maka di sepanjang pantai di mana saja perahu mereka dapat dilabuhkan, tenda digelar di atas perahu untuk tidur sebentar, atau mereka memasak makan siang di atas perahu bagian haluan (Foto 161), sambil menjemur jaring-jaring atau memperbaiki jaring yang robek. (Foto 161, 162).

Jenis perahu nelayan yang berbeda-beda mempunyai fungsi yang berlain-lainan menurut jenis alat penangkap ikan yang dapat dipergunakan pada perahu itu. Perahu-perahu berukuran kecil, misalnya perahu tembon atau juga disebut compreng, jelas tidak sanggup menggunakan jaring yang lebar dan beratnya

Gb. 57



Sumber Gambar: Pranjoto 1953 p. 252

mencapai 240 kg. Perahu tembon menurut ukurannya menggunakan berbagai jenis jaring ukuran kecil, antara lain jaring kembang (Gambar 58) untuk menangkap ikan kembang. Jenis jaring yang disebut muro-ami digunakan untuk menangkap ikan-ikan yang hidup di sekitar sela-sela batu karang. Kelompok kerja pandega pada perahu tembon terdiri dari 3 – 7 orang nelayan.

Jenis perahu sampan dan jukung atau perahu lesung berfungsi sebagai alat transpor di sekitar pesisir pantai atau di teluk dan di muara-muara sungai di mana banyak terdapat usaha penangkapan ikan dengan menggunakan sero yang ditancapkan di perairan yang dangkal. (Gambar 60).

Jenis perahu-perahu berukuran kecil seperti sope, jegong ukuran kecil, di atas perahu tidak terdapat ruang yang cukup luas yang bisa berfungsi sebagaimana dapur dalam rumah tinggal di darat. Perahu sope, jegong berukuran sedang dan besar, di atas perahu terdapat geladak atau dek lepas, artinya papan-papan geladaknya tidak dipaku secara permanen, tetapi dapat dilepaskan karena hanya diletakkan di atas bingkai-bingkai pada gading. Geladak bagian buritan berfungsi sebagai dapur, tempat tungku berlapis seng ditempatkan (Foto 163). Geladak bagian tengah dan di bagian buritan berfungsi sebagai gudang tempat penyimpanan keranjang-keranjang ikan dan ikan-ikan hasil tangkapan. Gudang-gudang atau juga disebut palka tempat penyimpanan ikan pada perahu-perahu nelayan tradisional tentu saja belum ada yang mampu melengkapinya dengan alat pendingin, kecuali es batu yang cepat mencair. Itulah sebabnya daerah penangkapan ikan nelayan tradisional jarang yang pergi jauh ke tengah laut, karena ikan hasil tangkapannya akan busuk di tengah perjalanan pulang, bila jarak pelayarannya terlampau jauh dari daerah pemasaran ikan. Alat untuk menampung ikan hanyalah berupa keranjang-keranjang yang dibuat dari anyaman bambu dan disebut loak (Foto 164). Loak-loak yang telah penuh ikan ditempatkan di bagian tengah di bawah geladak perahu (Foto 166) hanya beberapa meter jaraknya dari haluan di mana terdapat tungku dapur untuk memasak (Foto 165).

Fungsi kedua dari perahu-perahu tradisional yang dijumpai di pantai utara Jawa Madura adalah sebagai alat transpor barang dan penumpang jarak dekat. Terutama jenis perahu sampan dalam



Foto 161. Kelompok kerja perahu tembon ukuran kecil hanya 2 orang — ayah dan anak. Keadaan waktu istirahat siang hari sedang memasak untuk makan siang.

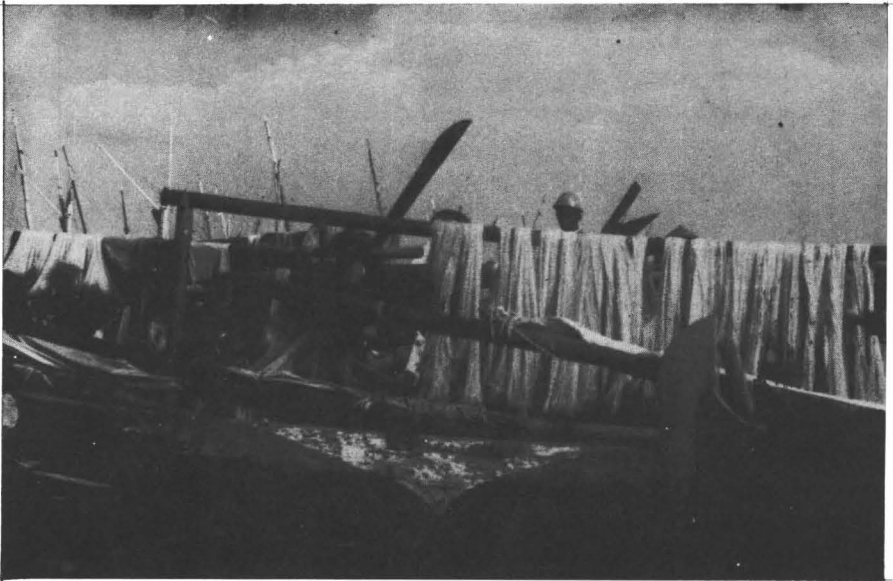
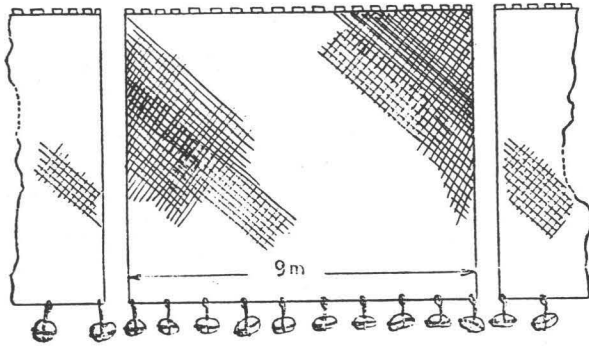
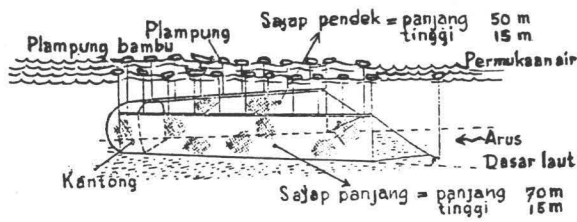


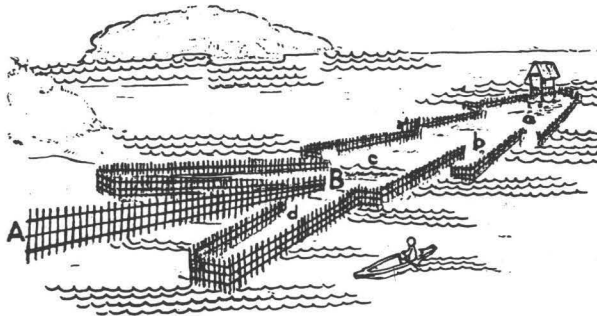
Foto 162. Jaring-jaring sedang dijemur di atas perahu tembon (belakang). Di depan kanan, tampak kepala depan atau linggi depan perahu jenis sope.



Gambar 58 Jaring kembang



Gambar 59 Muro - ami



Gambar 60 Sero
Sumber Gambar: Tanjung, 1953, pp. 256, 258, 259.



Foto 163 Dapur untuk menyiapkan makanan terletak di bagian haluan perahu.



Foto 164. Alat untuk menampung ikan-ikan hasil tangkapan, dipakai keranjang yang disebut loak.

berbagai ukuran (Foto 167), banyak digunakan sebagai perahu pengangkut, penyeberang barang niaga di kota-kota pelabuhan (Foto 168). Sebagai alat pengangkut dan penyeberangan penumpang di kota pesisir pantai yang banyak terdapat sungai, anak sungai, di mana jembatan penyeberangan berjarak jauh satu dari yang lainnya. Di pelabuhan-pelabuhan seperti di Kali Baru, Sunda Kelapa, Jakarta, karena banyaknya jumlah perahu yang memenuhi dermaga, banyak perahu lainnya tidak mendapat tempat di dermaga dan terpaksa harus menambatkan perahu di tengah pelabuhan, anak buah perahu banyak yang menggunakan sampan sebagaimana sekoci pada kapal untuk mendarat (Foto 169). Di sekitar Cilincing dan Marunda sampai ke tanjung Krawang di Teluk Jakarta, terdapat sejumlah sampan pasir dalam ukuran besar, yang gunanya untuk mengangkut pasir laut dan pasir kali yang digali dari dasar laut lalu diperdagangkan sebagai bahan alas pondasi bangunan (Foto 170). Sampan juga dipakai sebagai alat rekreasi laut di Sampur, di Ancol, Jakarta. Sampan-sampan pesiar jarak dekat itu diberi cat dalam warna cerah, dan di atas perahunya diberi pula tenda pelindung penumpang dari terik matahari. Sampan pesiar ada yang menggunakan layar, tetapi kebanyakan telah menggunakan mesin motor tempel sebagai tenaga penggerak perahu (Foto 171, 172).

Fungsi ketiga dari pada perahu-perahu tradisional di pantai utara Jawa Madura ialah sebagai perahu niaga jarak sedang maupun jarak jauh. Termasuk dalam golongan ini ialah jenis perahu lete, janggolan dari Madura, lambo dan pinisi dari Sulawesi Selatan. Perahu-perahu niaga berukuran besar antara 30 - 150 ton daya muat, sanggup mengarungi laut-laut di seluruh perairan Indonesia, bahkan sampai ke Australia, Madagaskar, pada masa lampau. Perahu lete dan janggolan mempunyai anak buah perahu antara 5 - 8 orang, perahu lambo dan pinisi 10 - 15 anak buah perahu. Barang niaga yang diangkut terutama adalah balok dan papan untuk bahan bangunan, yang diangkut dari pulau-pulau Sulawesi, Kalimantan, Sumatera ke pulau Jawa, terutama ke Jakarta (Foto 173, 174). Dari pulau Jawa diangkut hasil bumi berupa palawija, beras, garam dan hasil industri, dibawa ke berbagai tempat di Nusantara. Pada jenis perahu lete, palka tempat penyimpanan barang dilindungi dengan



Foto 165. Dapur untuk memasak di haluan perahu.



Foto 166. Loak yang penuh ikan ditempatkan di bagian tengah di bawah dek perahu.



Foto 167. Sampan merupakan alat angkut di air. Ada banyak jenis menurut fungsi sosialnya. Sampan digunakan untuk transpor jarak dekat.



Foto 168. Jenis sampan pengangkut barang niaga.



Foto 169. Jenis sampan pengangkut penumpang yang akan menyeberangi kali.
Keadaan di Kali Baru – Jakarta.



Foto 170. Jenis sampan pengangkut pasir kali, pasir laut untuk bahan bangunan.
Keadaan di Cilincing – Jakarta.

bangunan pondok yang dibuat dari papan dan bambu berbentuk atap pelana, atap itu dapat dibuka, dan ditutup seperti jendela, tetapi pondoknya dipasang secara permanen (Foto 175, 176). Palka dari jenis perahu lambo dan pinisi terdapat di atas geladak perahu yang terbuka. Barang-barang niaga setelah dinaikkan ke atas perahu, disusun dan kemudian di atasnya diberi beratap dengan kain terpal atau lembaran kain plastik yang tebal dan lebar (Foto 177, 178). Peranan perahu-perahu pinisi dan lambo yang dibuat dan dipergunakan oleh orang-orang Bugis dan Makassar, sudah dikenal sejak abad-abad ke-15 oleh bangsa Spanyol dan Portugis, dalam abad ke-17 orang-orang Bugis Makassar sudah kenal Hukum pelayaran dan perdagangan yang disusun oleh Amanna Gappa, putra daerah Sulawesi Selatan. Dalam abad-abad ke-18, 19, perdagangan dengan negeri Cina sangat ramai terutama karena orang Bugis Makassar membawa tripang bahan makanan istimewa bagi orang Tionghoa pada waktu itu. Dan tidak mustahil bila kita menduga bahwa dalam pelayaran pulang dari negeri Cina, perahu-perahu Bugis Makassarlah yang berperan membawa barang-barang dagangan dari Cina, seperti porselen biru-putih, kain sutera yang kini berkembang dengan baik cara-cara menenunnya hanya ada di Sulawesi Selatan. Pada waktu itu terdapat kemungkinan besar sebagian migran Cina yang ada di Indonesia sekarang, telah juga ikut berlayar menuju selatan dalam pelayaran pulang perahu-perahu Bugis Makassar. Bangsa Tionghoa setelah pelayaran admiral *Cheng-ho* dalam abad ke-13, tidak lagi banyak orang Tionghoa yang berbakat mengarungi samudera sebagai pelaut. Orientasi budaya bangsa Tionghoa suku bangsa Han lebih terarah pada petani pedesaan, penguasa-penguasa tanah pertanian, aristokrasi dan intelektual kerajaan, pengrajin-pengrajin keramik, jade, sutera, tukang-tukang kayu dan batu bangunan, baik untuk istana maupun untuk tuan-tuan tanah waktu itu. Walaupun pelayaran-pelayaran jung sangat terkenal, tetapi sampai di mana peranan jung jika dibandingkan dengan pinisi dan lambo yang memang mempunyai lingkungan budaya maritim, satu hal yang masih bisa dipertanyakan dan diteliti lebih mendalam. Mungkin sekali bangsa Indonesia suku bangsa Bugis Makassarlah yang menguasai pelayaran samudera di Asia, sebelum meriam-meriam logam dari kapal-kapal bangsa Eropa beraksi menguasai jalur-jalur pelayaran di kawasan tersebut.



Foto 171. Sampan pesiar – jenis sampan pengangkut orang-orang yang rekreasi di laut. Keadaan di Sampur – tempat rekreasi laut di Jakarta.



Foto 172. Variasi lain sampan pesiar.



Foto 173. Lete (Belakang) – perahu niaga orang Madura. Sampan (depan) – perahu transpor jarak dekat.



Foto 174. Balok dan papan kayu bangunan dari perahu letе, diturunkan dan diangkut perahu-perahu sampan sampai di pangkalan. Keadaan di Kali Baru – Jakarta.



Foto 175. Perahu lete mempunyai pondok tetap yang disebut magun = kamar untuk melindungi barang-barang niaga berupa hasil bumi.



Foto 176. Barang-barang niaga : beras, gula, jagung, sedang dimuat ke perahu lete, dan ditempatkan di dalam magun.



Foto 177. Lambo – perahu niaga orang Bugis dan Makassar. Kebanyakan mengangkut balok, papan kayu bahan bangunan dari Sulawesi, Kalimantan ke Jakarta.



Foto 178. Dari Jakarta perahu lambo mengangkut sepeda motor-sepeda motor, mesin jahit dan barang niaga hasil industri ringan ke pulau-pulau Indonesia bagian Timur.

Berbicara tentang sejarah maritim, bangsa mana pun tentu tidak akan melewatkan begitu saja kisah-kisah pelayaran niaga rempah-rempah yang telah melibatkan begitu banyak bangsa-bangsa dari Eropa, Timur Tengah, Asia Selatan, Asia Tenggara dan Asia Timur. Bangsa-bangsa mancanegara telah mengalir dan bermuara dalam pelayaran-pelayaran mereka ke laut-laut Banda, Halmahera, Teluk Banten, Teluk Jakarta di Indonesia, dalam abad-abad ke-15, 16, 17. Sebahagian dari bahan keterangan mengenai sejarah ekologi, arkeologi dan antropologi maritim Indonesia itu kini dapat kita saksikan di Museum Bahari, jalan Pasar Ikan nomor 1, Jakarta Utara. Gedung Museum itu, dahulu adalah gudang rempah-rempah dari kongsi dagang bangsa Belanda yang terkenal dengan nama VOC.

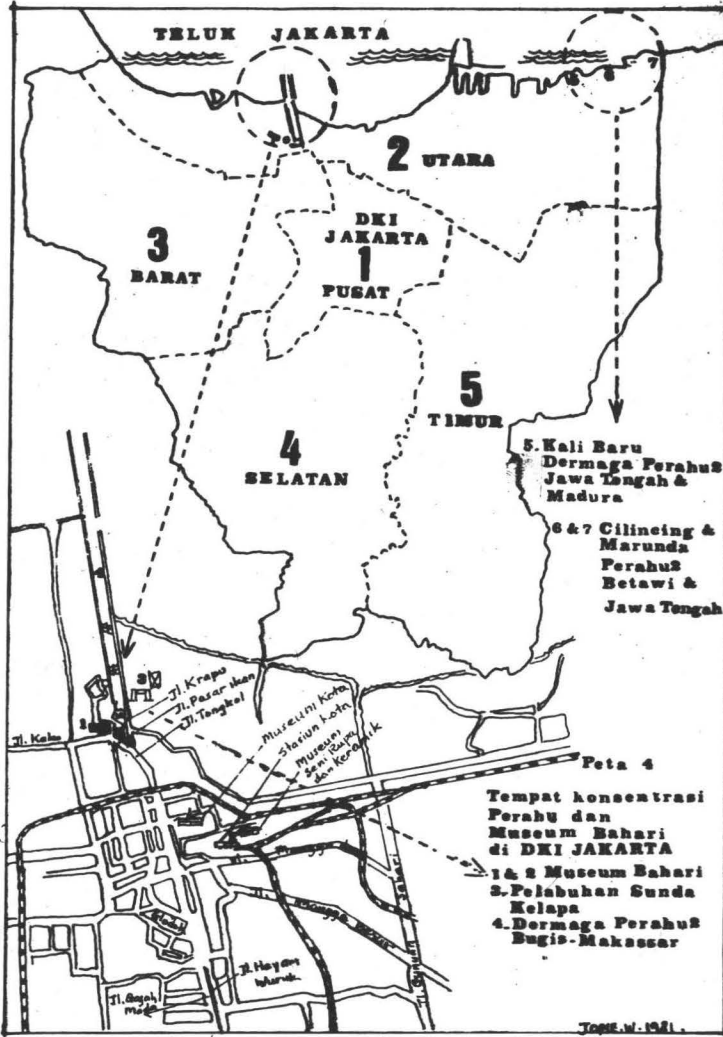
Bab V

MUSEUM BAHARI DAN TEMPAT KONSENTRASI PERAHU DI DKI JAKARTA

Museum Bahari diresmikan pada tanggal 7 Juli 1977. Lokasinya terletak di wilayah Jakarta Utara, sebelah selatan pelabuhan Sunda Kelapa (Peta 4), tepatnya di jalan Pasar Ikan nomor 1. Di sebelah utara kompleks museum terdapat tempat pelelangan dan penjualan ikan laut, dan tepat di hadapan gedung museum terdapat deretan kios-kios pedagang macam-macam kulit kerang; keong, siput, tirem, lokan, akar bahar dan banyak lagi hasil laut yang dikeringkan, atau telah dijadikan kerajinan tangan.

Kompleks Museum terdiri dari dua bagian yang dipisahkan oleh jalan Pasar Ikan. Kompleks gedung utama terletak di sebelah barat, terdiri dari 3 deretan gedung-gedung berlantai 3, di depan pintu masuk terdapat jangkar kuno dibuat dari besi yang tingginya lebih dari 2 meter, tepat di atas pintu masuk ada sebuah balkon tempat makan angin, dahulu balkon itu digunakan sebagai gang penghubung ke lorong pengawasan di tembok depan dari pada gedung. Gedung utama museum bahari itu, dahulu adalah bekas gudang-gudang VOC tempat menyimpan rempah-rempah hasil monopoli dagangnya dari seluruh Indonesia. Gedung yang berasal dari akhir abad ke-17 itu, tiang-tiang baloknya sebagian masih peninggalan masa lampau, masih dapat kita saksikan balok-balok besar berdiameter 30 x 30 centimeter sebagai tiang-tiang gedung.

Usaha utama Museum Bahari adalah menyimpan, memelihara, meneliti, memperagakan dan menjelaskan kepada masyarakat umum tentang berbagai warisan dan kekayaan ekologi serta budaya maritim Indonesia. Terutama memperkenalkan kemampuan budi dan daya bangsa Indonesia dalam mengatasi alam laut sekelilingnya dengan penuh kreasi berpangkal pada sistem pengetahuan tradisional dan pengalaman turun temurun, bangsa Indonesia mampu dan sudah menciptakan berbagai alat transpor di laut. Macam-macam jenis perahu nelayan, perahu angkutan, perahu niaga dari ukuran dan bentuk yang beraneka ragam dapat kita saksikan di lantai satu dan lantai dua gedung utama Museum Bahari. Perahu-perahu itu ada yang dalam bentuk model mini,

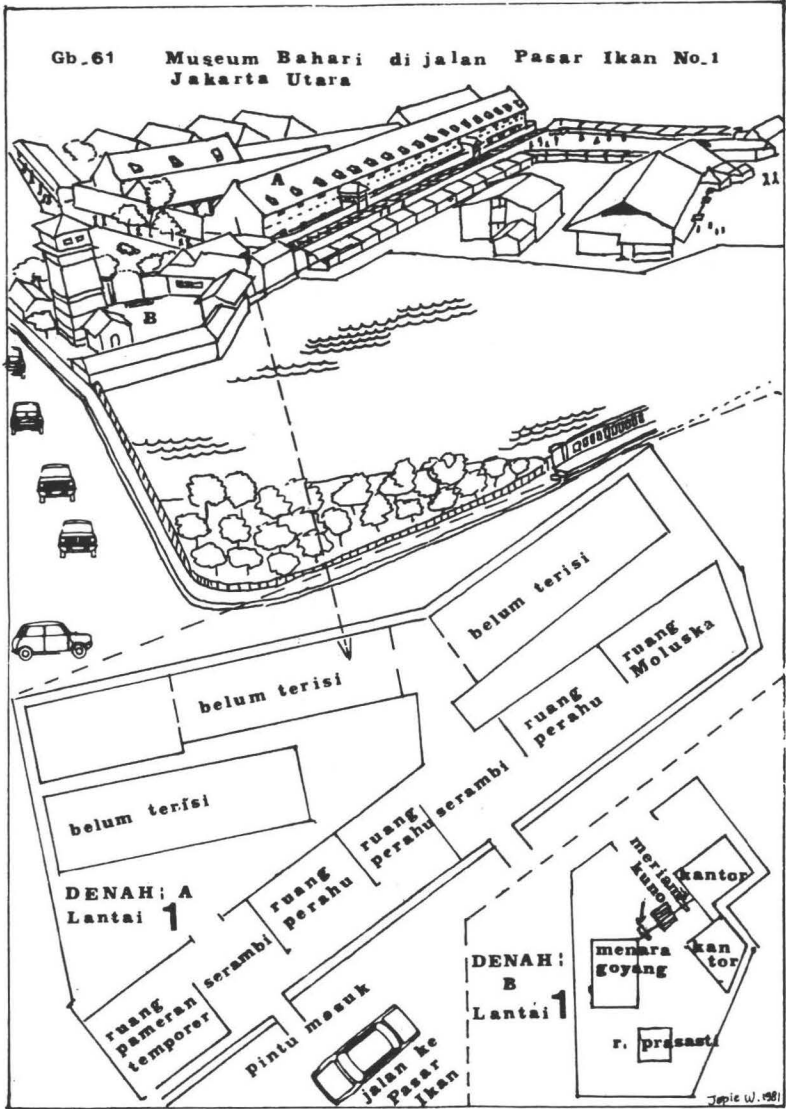


tetapi ada pula yang dalam keadaan besar yang sesungguhnya. Selain itu, ada pula alat-alat navigasi dan ruang khusus untuk perikanan laut dan moluska, ruang sejarah. Perkembangan Museum Bahari relatif masih baru, oleh karena itu masih banyak ruangan yang belum terisi. Padahal akan menjadi amat menarik bagi berbagai golongan dan interest masyarakat, apabila semua aspek yang menyangkut maritim dapat digali, dipelajari, disusun, disajikan kepada masyarakat hal-hal yang menyangkut ekologi dan biologi maritim, arkeologi dan sejarah maritim, terutama yang menyangkut dan mengangkat harkat martabat bangsa Indonesia di masa lampau dengan adanya perdagangan rempah-rempah yang melibatkan banyak bangsa-bangsa di dunia. Mengenai antropologi maritim, kehidupan manusia dan kebudayaan di daerah pesisir pantai, mata pencaharian hidup yang berkaitan dengan sumber alam laut, sistem teknologi yang mengelola laut atau tataguna laut (*sea tenure*). Bahasa penduduk yang hidup di kota-kota pelabuhan yang banyak mengalami kontak budaya dengan dunia luar, kita kenal adanya pidgin English yaitu suatu lingua franca dari pelabuhan-pelabuhan Timur Jauh, yang terutama dipergunakan sebagai bahasa perdagangan di antara orang-orang Eropa dan Cina. Tatabunyi dan susunan kalimat dipengaruhi oleh bahasa Cina, perbendaharaan kata dibanjiri oleh kata-kata Melayu, Cina dan Portugis. Apakah keadaan demikian tidak juga terdapat dalam kehidupan masyarakat Indonesia yang hidup di kota-kota pelabuhan kuno. Museum Bahari dapat mengadakan penelitian dalam banyak hal menyangkut upacara-upacara yang erat berkaitan dengan laut, kesenian dan kehidupan masyarakat pesisir pantai.

Pada masa ini apa yang dapat disaksikan dalam gedung utama Museum Bahari adalah seperti tercantum dalam gambar 61 dan 62.

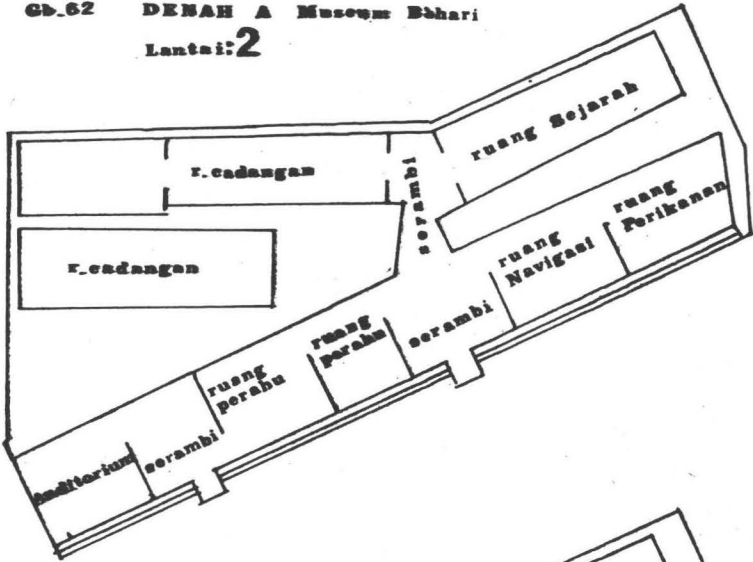
Kompleks kedua yang terpisah di sebelah timur gedung utama adalah menara goyang dan ruang prasasti, ruang kantor museum serta meriam-meriam kuno (Gambar 63).

Di sebelah utara kompleks museum terdapat dermaga pelabuhan Sunda Kelapa. Pelabuhan tua yang dibangun sejak akhir abad ke-15, dan kini telah dipugar oleh pemerintah Daerah Khusus Ibukota Jakarta, sebagai tempat berlabuh perahu-perahu niaga tradisional jenis lambo dan pinisi. Dengan membeli karcis masuk

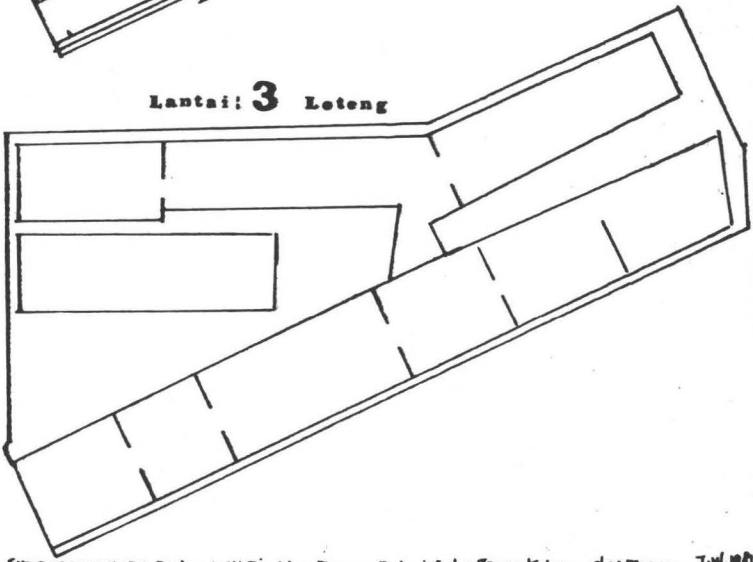


Cb.62 DENAH A Museum Bahari

Lantai: 2

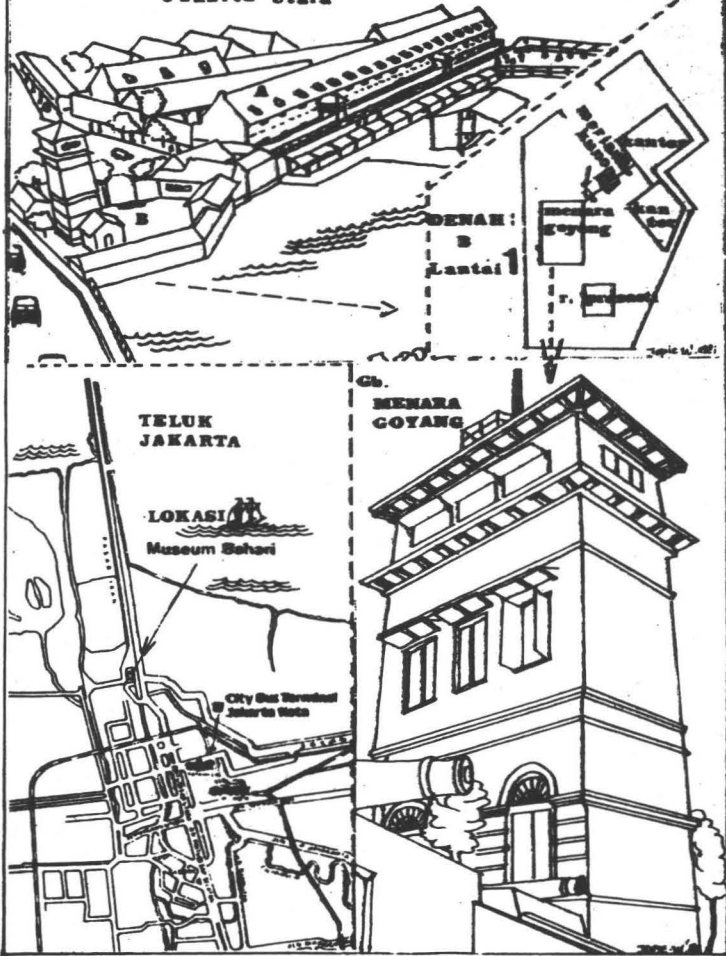


Lantai: 3 Leteng



SUMBER DENAH : Bpk Radimat Ali, Direktur Museum Bahari & drs. Jompe Kalamp. Htj Museum. J. w. 1981

Gb. 63 **Museum Bahari di jalan Pasar Ikan No.1
Jakarta Utara**



pelabuhan Rp. 100,—, kita dapat menyaksikan dari dekat keunikan dan keindahan perahu Bugis Makassar itu dari dekat, bahkan kalau seizin pemilik perahu, dapat pula kita saksikan sendiri keadaan dan kehidupan di atas perahu. (Foto 179, 180).

Di sebelah barat museum terdapat Muara Angke, pangkalan perahu-perahu nelayan tradisional, jenis sope, jegong, tembon, mayang, kolek. Di tempat pelelangan dan penjualan ikan, kita dapat memilih dan beli berbagai jenis ikan laut yang masih segar.

Tempat-tempat berpangkalnya perahu tradisional juga terdapat di sepanjang pesisir pantai dan muara-muara sungai di Teluk Jakarta. Kendaraan umum menuju ke pangkalan-pangkalan itu pun sangat banyak. Dari terminal bis di daerah Kota menuju ke terminal bis di Tanjung Priok, kemudian melanjutkan lagi perjalanan dengan mikro bis jurusan Kali Baru, kita dapat menyaksikan perahu-perahu niaga tradisional asal Madura, jenis lete dan janggolan yang berpangkalan di pelabuhan Kali Baru. Di sebelah barat dermaga Kali Baru terdapat perkampungan nelayan, di situ banyak pula berpangkal perahu-perahu jenis tembon, mayang, kolek, sope, jegong serta sampan-sampan penyeberangan. Di perkampungan nelayan terdapat beratus-ratus meter panjang tempat penjemuran berbagai jenis ikan yang diasinkan, dan tidak terlalu jauh dari tempat penjemuran itu, ada pasar ikan asin, di situ kita dapat memilih dan beli macam-macam ikan asing yang segar, yang tidak seasin ikan-ikan yang sudah lama dipasarkan di lain tempat di Jakarta. Dari pelabuhan Kali Baru dengan kendaraan umum mikro bis jurusan Cilincing – Marunda, kita akan melewati jembatan Lagoa di situ banyak berpangkal perahu-perahu jenis tembon asal Indramayu, Cirebon, dan Tegal. Dalam perjalanan bis menuju Marunda, dapat pula singgah sebentar di perempatan Cilincing, dari situ menuju ke arah utara lebih kurang 200 meter terdapat kampung nelayan dan pangkalan perahu-perahu jenis mayang, tembon, sope, jegong, sampai sero, sampan pasir. Di atas sebuah jembatan menuju krematorium Cilincing, tempat para istri nelayan menjajakan ikan-ikan segar yang baru saja didaratkan. Di bawah jembatan itu ada lalu lintas ramai dari berbagai jenis perahu nelayan yang baru saja kembali dari laut, dan ada pula perahu-perahu yang sudah dipersiapkan dengan berbagai peralatan menangkap ikan yang sedang menunggu saat senja



Foto 179. Pelabuhan Sunda Kelapa masa kini merupakan pangkalan konsentrasi armada niaga perahu-perahu orang Bugis dan Makassar.



Foto 180. Perahu-perahu Bugis Makassar sangat dikagumi bangsa-bangsa asing laki-laki maupun perempuan. Tampak wanita-wanita turis asing sedang menyaksikan armada perahu layar Bugis Makassar di pelabuhan Sunda Kelapa di Jakarta. Tidak seberapa jauh dari seberang pelabuhan terdapat Museum Bahari.

tiba untuk melaut. Dari Cilincing menuju Marunda, perjalanan bisa menyusur jalan yang tidak jauh dari pesisir pantai. Sepanjang pesisir pantai selain dapat melihat perahu-perahu nelayan dan sampan-sampan pasir, juga ada beberapa tempat pembuatan perahu-perahu kayu dan dua tempat pembuatan tongkang dan kapal-kapal besi berukuran sedang.

Marunda adalah daerah perkampungan nelayan, ada banyak tambak dan empang udang, kepiting dan sedikit bandeng. Zaman dahulu hasil ikan bandeng Marunda amat terkenal untuk pasaran Jakarta, menurut istilah penduduk Marunda 'paling bekend'. Masa kini daerah pesisir pantai Marunda sudah banyak mengalami kerusakan lingkungan. Tidak kurang dari 5 kilometer dihitung dari garis pantai sekarang, dahulu merupakan daratan dan hutan bakau dengan pohon-pohon api-api, pidada dan perkampungan yang ramai, kini telah menjadi laut dangkal. Daratan dahulu telah ditelan ombak, dan sampai sekarang orang-orang yang gemar memancing, menjala dan menjaring masih bisa dengan seenaknya berjalan di laut sampai sejauh 2 - 3 kilometer tanpa kuatir akan bahaya tenggelam, karena dalam lautnya hanya mencapai setinggi dada orang dewasa, dan pada kebanyakan tempat, tinggi air laut hanya mencapai lutut orang dewasa. Di daerah laut itu banyak terdapat usaha penangkapan ikan dengan sero dan bagan tancap, terutama setelah berakhirnya musim barat, mulai bulan April pemasangan kerangka bambu dengan amat giat dikerjakan para nelayan, sampai permulaan bulan Mei 1981 tidak kurang dari 135 bangunan bagan mirip kerangka tiang-tiang rumah seluas 4 x 4 m², dan 7 x 7 m² telah selesai didirikan di tengah laut dangkal Marunda.

Pantai Marunda juga kaya dengan berbagai jenis tirem, kerang, dan siput. Sepanjang pesisir pantai bertebaran kulit-kulit kerang, tirem, siput, keong. Mengumpulkan kulit-kulit kerang untuk bahan campuran makanan ternak ayam negeri juga merupakan mata pencaharian tambahan bagi sebahagian penduduk pesisir pantai Marunda. Pabrik makanan ternak ayam dari luar Marunda langsung mendatangi dengan mobil truk seminggu sekali untuk mengangkut pesanan mereka dalam jumlah berpuluh-puluh ton kulit kerang yang telah ditumbuk dan diayak halus. Anehnya kulit-kulit kerang Marunda tidak tampak berkurang,

tetapi setiap kali datang ombak, pantainya makin penuh ber-tebaran macam-macam kerang. Di antara jenis kulit kerang itu, ada yang disebut 'ringgi-ringgi' berwarna kuning emas lagi mengkilat dan tidak mudah pecah, bahan ini banyak dipakai sebagai bahan kerajinan lukisan dari kulit kerang. Ada pula jenis tirem yang bundar pipih berwarna putih bersih disebut 'siping', juga digunakan sebagai bahan kerajinan tangan. Pada musim angin barat, laut Marunda berombak besar, tetapi justru pada bulan-bulan Desember, Januari dan Pebruari ketika ombak mengamuk, pantai yang dangkal itu menjadi paling ramai dan bergairah, karena kerang-kerang yang dapat dimakan dagingnya terbongkar dari dasar laut dan terdampar di pesisir. Pada bulan-bulan musim barat itu sepanjang pantai Marunda bagaikan ada perayaan besar, beratus penduduk laki, perempuan, dewasa dan anak-anak memenuhi pantai dan meramu kerang itu. Dalam waktu 2 - 3 jam saja satu orang dapat mengumpulkan paling sedikit 20 - 30 kg. Kerang itu selain dikonsumsi keluarga, juga dijual ke pasar.

Marunda masih menyimpan banyak obyek sejarah, arkeologi dan antropologi maritim yang belum terungkap. Sebetulnya daerah Marunda mesti dipugar dan diteliti secara sungguh-sungguh oleh para ahli di bidang-bidang keahlian tersebut. Banyak peninggalan sejarah masih terdapat di daerah Marunda. Nama-nama seperti Jonker, Si Pitung ada kaitan dengan Marunda, tetapi baru diketahui secara samar. Demikian juga dengan bangunan tua mesjid Al-Alam, rumah panggung masih terlantar, walaupun Dinas Museum dan Sejarah DKI telah mengeluarkan banyak biaya pemugaran, nampaknya tidak ada tindakan lanjutan untuk memelihara, dan memanfaatkan. Tetapi itu semua belumlah seberapa menarik, yang paling menarik adalah sebelum kasip berpacu dengan lajunya rencana pembangunan pelabuhan industri kayu pada tahun 1982, suatu penelitian antropologi dan penggalian arkeologi maritim haruslah dilakukan dengan intensif untuk dapat mengungkapkan daerah seluas lebih kurang 5 ha kampung zaman dahulu yang kini telah tenggelam menjadi laut dangkal. Pada saat air surut, pendulang-pendulang kulit kerang dari dasar laut bekas daerah pemukiman zaman dulu, telah menemukan banyak keping-keping porselen biru-putih, dan uang-uang logam VOC bertahun 1789, 1796, 1797, EIC bertahun 1811, 1814, 1917, India Batav

bertahun 1821, Nedern Indie 1825, Nederlandsche Indie 1908. Uang logam berhuruf Cina Kan Lung Tung Pao. Mungkin sekali sebelum pelabuhan Tanjung Priok dibangun oleh pemerintah jajahan Belanda dalam bulan Mei tahun 1877. Daerah Marunda zaman dahulu sudah merupakan pelabuhan ramai di samping Sunda Kelapa ada Marunda Kelapa nama salah satu daerah pantai dekat muara di Marunda.

Di luar daerah DKI Jakarta, tempat-tempat bersejarah di sepanjang pantai utara Jawa Madura yang sampai sekarang masih merupakan tempat konsentrasi perahu tradisional yang ramai adalah seperti yang tercantum dalam peta 3. Bagi mereka yang tertarik akan kebudayaan pantai utara Jawa Madura, saya sarankan adalah lebih baik melihat dari pada seratus kali mendengar. Datanglah dan saksikanlah tempat-tempat yang menarik perhatian saudara, dan saudara akan puas karenanya.

BIBLIOGRAFI

Alexander, Paul

1977 'Sea Tenure in Southern Sri Lanka' *dalam : Ethnology*,
v. 16, n.3, July, pp. 231-252.

Back, Stuart, E.

1853 *How to Draw Fishing Craft*, London : The Studio
Publications.

Dapperen, van, J.W.

1933 'Tegalsche Visschers' *dalam : Djawa*, Solo : Java Ins-
tituut, v. 13, pp. 334-342.

Fairbridge, Rhodes, W. *ed.*

1966 'Java Sea' *dalam : The Encyclopedia of Oceanography*,
New York : Reinhold. pp. 424-429.

Firth, Raymond

1946 *Malay Fisherman : Their Peasant Economy*, London :
Kegan Paul.

Hardenberg, J.D.F.

1953. 'Kemungkinan Perikanan Di Laut Dilihat dari Sudut
Biologis' *dalam : Almanak Pertanian*, Djakarta : Badan
Usaha Penerbit Almanak Pertanian.

Inuhan, Nus

1980 'Pelabuhan Sunda Kelapa sebagai Obyek Wisata' *da-
lam : Kompas*, Harian Jakarta, 21 Agustus. p. 6.

Koster, J.P.

1926 'Was Het Javaansch Volk Eertijds Een Zeevarend
Volk?' *dalam : Djawa*, Solo : Java Instituut, v.6, n.
2. pp. 58-68.

Kusman

1968 *Beberapa Alat-alat Penangkap Ikan di Tegal*, Bogor :
Fakultas Perikanan, Institut Pertanian Bogor.

Mercus, C.R.

- 1926 'Oost-Javaansche Prauwen' *dalam* : *Djawa Catalogus van de Tendoostelling te Soerabaja te houden vanaf 25 Sept.—10 Oct. door Het Java-Instituut.* pp. 7-18.

Murtadi, Sarib

- 1978 *Pengaruh Motorisasi Terhadap Nelayan dan Daerah Operasi Perikanan di Indonesia*, Makalah pada Simposium Modernisasi Perikanan Rakyat, Jakarta, 27-30 Juni. Jakarta : Lembaga Penelitian Perikanan Laut.

Palm, C.H.M.

1962. 'Vaartuigen en Visvangst van Anjar Lor, Bantam, West-Java.' *dalam* : *Bijdragen tot de Taal—, Land— en Volkenkunde*, v. 118, n.2. pp. 217-261.

Pont, Maclaine, A.J.G.

1926. 'De Prauwen' *dalam* : *Djawa*, Solo : Java-Instituut, v. 6, n. 2. pp. 281-293.

Pranjoto, R.

1953. 'Luas dan Sifat Perikanan Laut di Indonesia' *dalam Almanak Pertanian*, Djakarta : Badan Usaha Penerbit Almanak Pertanian. pp. 249 -259.

Rinkes, D.A. *et. al.*

1925. *Het Indische Boek Der Zee*, Batavia, Weltevreden, Leiden : G. Kolff & Co.

Sahri, Muhammad.

- 1970 *Suatu Analisa Tentang Dimensi Pajang Kabupaten Probolinggo, Djawa Timur*, Bogor : Fakultas Perikanan. Institut Pertanian Bogor.

Sain, Ibnu Hadjar.

- 19 — *Keadaan Alat2 Perikanan Laut di Tandjung Sari Kabupaten Pemalang*, Bogor : Fakultas Perikanan, Institut Pertanian Bogor.

Sardono, Soenatmo

1968 *Suatu Analisa Dari Pembuatan Perahu Layar di Daerah Muntjar*, Bogor : Fakultas Perikanan, Institut Pertanian Bogor.

Slametmulyana

1979 *Negarakretagama dan Tafsir Sejarahnya*, Jakarta: Bhratara.

Subani, Walujo

1972 *Alat dan Tjara Penangkapan Ikan di Indonesia*. Djakarta : Lembaga Penelitian Perikanan Laut.

Sumadhiharga, Kurnaen.

1970 *Terdesaknya Sero oleh Bagan*, Bogor : Fakultas Perikanan, Institut Pertanian Bogor.

Sumintadirdja, Salam

1972 'Perkembangan Kolek Bermotor' dalam : *Laporan Penelitian Perikanan Laut No. 1*, Jakarta, Lembaga Penelitian Perikanan Laut, pp. 193-204.

Suprpto

1980 'Lomban, Pesta Tradisional Jepara' dalam : *Kompas*, Harian Jakarta, 28 Agustus. p. 8.

'Vaartuigen' dalam : *Encyclopaedia van Nederlandsch-Indie*, Leiden:

1905 Martinus Nijhoff. p. 476-489.

Vreeland, Nena *et. al. eds.*

1975 'Fishery' dalam : *Area Handbook for Indonesia*, Washington, D.C. : Foreign Area Studies of the American University, U.S. Government Printing Office, pp. 314; 329.

Yamin, Muhammad

1951 *6000 Tahun Sng Merah Putih*, Djakarta : Siguntang.



Tidak diperdagangkan untuk umum