

# KAMPUNG NELAYAN DAN PEMBUATAN PERAHU TRADISIONAL JEPARA, JAWA TENGAH (Kajian Etnoarkeologi)

Oleh T.M. Hari Lelono  
Balai Arkeologi Yogyakarta

## **Abstract**

*This writing uses ethnoarchaeological approach in the form of ethnographical data to describe about boat maker's behaviour in making traditional boat in Northern coast area (Pantura), Jepara, Central Java. It explains about the process of boat making since material choice, the tools they used, ritual ceremony and the process itself. Besides that, names/terms, parts/ components of boats used Javanese terms and names. Archaeological evidences in the form of material culture give information about the boats which are pictured in the relief of Borobudur temple, Inscription source and the artifacts of ancient boats that were found in Indonesia. However, the process of boat making can not be identified through archaeological data. Because of that, by doing research at fishermen village, the information about how to make the boat can be collected. The ethnographical data is to explain (as analogy) about boat making in Clasic period (Hindu/ Buddha).*

**Keyword:** Boat making tradition

### ***Kata Kunci***

Masa kini adalah cermin/ gambaran masa lalu akibat dari suatu proses budaya yang terjadi secara berkesinambungan. Sementara itu, nenek-moyang telah meninggalkan sisa-sisa (artefak) tentang kepandaian untuk mengatasi, memanfaatkan potensi alam yang ada. Kearifan mereka adalah kebanggaan Bangsa yang tidak boleh surut dimakan jaman, tetapi justru harus menjadi idiom untuk terus mengembangkan jati diri dengan semangat 'bahari'

### **I. Pendahuluan**

Indonesia dengan letak yang strategis antara Benua Asia dengan Benua Australia merupakan jalur pelayaran yang ramai, sejak masa prasejarah sampai dengan saat ini. Sebagai negeri kepulauan dengan beribu pulau besar dan kecil, merupakan salah satu potensi handal dalam strategi geo-politik dan lalu lintas perdagangan. Anugerah terbesar bagi Indonesia sebagai Negari Kepulauan/ Bahari (*archipelagic state*) adalah letaknya yang sangat unik dan strategis dalam konfigurasi peta bahari dunia, berupa untaian pulau-pulau yang sambung menyambung dan meemtang di antara Benua Asia dan Australia serta melintang di antara Samudra Hindia dan Pasifik (Pramono, 2005: 1).

Sejak masa klasik abad VII – XII M (pengaruh kebudayaan Hindu-Budha) telah berperan aktif di dalam lalu lintas perdagangan, bukti-bukti arkeologis seperti itu ditunjukkan dalam relief Candi Borobudur dan sumber-sumber tertulis lainnya (prasasti). Bahkan dalam sumber prasasti disebutkan juga jenis-jenis komoditi yang diperdagangkan di pasar terutama adalah hasil bumi. Barang-barang dagangan di datangkan dari daerah pelabuhan pesisir pantai utara, khususnya pantai utara Jawa, kemudian menuju ke pedalaman dengan perahu-perahu mengikuti alur sungai-sungai besar, diantaranya Berantas, Bengawan Solo dan sungai kecil lainnya. Sungai-sungai tersebut pada masa lalu debit air cukup stabil dengan lebar mencapai kurang lebih 75 meter bahkan didaerah aliran yang dekat dengan muara pantai mendekati 150-an meter. Aliran air yang tidak terlalu deras, sehingga dapat dipergunakan untuk lalu lintas perahu. Pada masa kini sungai-sungai tersebut masih dapat

dimanfaatkan untuk leluhntas air dan dengan adanya penambangan-penambangan penyeberangan tradisional antara dua daerah/ wilayah, selain juga dimanfaatkan untuk penambangan pasir sebagai bahan bangunan.

Bukti-bukti lalu lintas di pedalaman dengan jalur sungai, tentunya tidak terlepas dari peran penting daerah pesisir sebagai penyangga utama adanya kampung-kampung nelayan dengan dermaga tempat bersandar perahu-perahu besar antar pulau untuk menurunkan dan menaikkan barang. Tidak semua kampung nelayan memiliki dermaga dan akses menuju ke daerah pedalaman. Biasanya hanya kampung-kampung yang lokasinya berdekatan dengan sungai-sungai besar. Di daerah Pantura Jawa Tengah dan Jawa Timur, terdapat muaramuara sungai besar seperti Bengawan Solo di Kecamatan Mayar, Kabupaten Gresik dan Kali Berantas di Porong, Kabupaten Sidoarjo, Jawa Timur. Memang, tidak hanya melalui sungai-sungai besar sebagai akses antara pedalaman dan daerah pantai tetapi para nenek moyang menggunakan sungai-sungai kecil yang dapat dilayari dengan memanfaatkan pasang-surut air laut. Di Pantai Utara Jawa Tengah, terdapat sungai-sungai yang dapat dilayari, antara lain Sungai Tuntang dan Buyaran di Kecamatan Bonanng, Kabupaten Demak.

Kampung nelayan yang ada saat ini semakin banyak jumlahnya, seiring dengan percepatan jumlah penduduk daerah pantai utara Jawa (pantura), sehingga mereka memilih berprofesi sebagai nelayan. Hal tersebut menyebabkan semakin sulit untuk melacak kembali kampung-kampung nelayan tradisional. Kondisi tersebut diperparah dengan adanya perubahan permukaan, lingkungan dan pendangkalan sungai akibat rusaknya ekosistem di daerah pedalaman (pegunungan) akibat dari beralih fungsi lahan hutan sebagai penyangga air tanah, menjadi lahan pertanian/ ladang, sebagai akibat dari perambahan hutan yang semakin tidak terkendali. Konsekuensi logis yang terjadi yakni, terjadinya perubahan permukaan air sungai dan pendangkalan dimana-mana. Beberapa kampung nelayan tradisional masih bisa dirunut di Desa Kedungmalang, Kecamatan Kedung dan Desa Ujungwatu, Kecamatan Jepara, Kabupaten Jepara, Jawa Tengah. Kedua desa tersebut sampai kini masih membuat perahu tradisional dari bahan kayu, oleh masyarakat tukang

perahu tersebut disebut dinamai *tukang galang*. Dari kehidupan dan tata cara pembuatan perahu tradisional tersebut dapat dijadikan sebagai bahan etnografi.

## II. Metode

Kampung nelayan pada masa Jawa Kuna tidak dapat kita peroleh gambaran secara nyata, karena sudah hilang dan hanya dapat diperoleh dari sumber tertulis berupa data prasasti dan relief gambar perahu nusantara dari bahan kayu di salah satu dinding Candi Borobudur. Dalam prasasti hanya disebut-sebut tentang komoditi perdagangan yang ada pada masa kuna, sedangkan fenomena tentang kampung nelayan itupun tidak dijelaskan. Oleh karena itu, kajian mengenai kampung nelayan merupakan kajian dengan pendekatan etnoarkeologi (*ethoarchaeology approach*), Menurut Bahn, (1992: 162) yaitu pendekatan yang dalam penelitiannya mengkaji tingkah-laku (*behaviour*) dan benda-benda budaya (*material culture*) dari masyarakat yang hidup sekarang (Nastiti, 2003: 19).

Gambaran tentang kampung nelayan pada masa lalu sulit dilakukan tanpa ada pembandingan/ analogi. Oleh karena itu, penelitian dilakukan analogi etnografi (Ascher 1961; Gould 1978), merupakan studi yang berusaha mempelajari dan menggunakan data etnografi untuk menangani masalah-masalah arkeologi. Dengan demikian, data etnografi dilihat sebagai data yang mampu menjembatani kesenjangan antara data arkeologi dengan pola perilaku yang menyebabkannya berdasar pada perbandingan gejala masa sekarang. Kecenderungan data etnografi sebagai bahan analogi untuk mengungkapkan perilaku kehidupan masa lalu, menempatkan data etnografi sebagai sarana penginterpretasi atau eksplanasi data arkeologi. Namun demikian perlu diingat, bahwa tidak semua tingkah laku masyarakat yang diperlukan dalam analogi tersebut tersedia pada masyarakat sekarang. Demikian pula sebaliknya, tidak semua tingkah laku masyarakat pada masa sekarang relevan untuk dianalogikan dengan masa lalu (Kramer, 1979:2).

Dalam konteks tersebut mencoba untuk mengetahui gambaran kampung nelayan Jepara masa kini utamanya dalam teknologi pembuatan perahu kayu secara tradisional untuk dianalogikan ke masa lalu. Dalam menganalogikan data etnografis dituntut adanya beberapa persyaratan pokok, antara lain persamaan budaya dan lingkungan.

### III. Pembuatan Perahu Tradisional

Bentuk perahu Nusantara dari masa ke masa dapat diketahui melalui bukti arkeologis maupun bukti dari perahu-perahu sekarang yang dimiliki oleh berbagai etnis di Indonesia. Perahu tradisional Indonesia sangat penting artinya bagi penelitian arkeologi, antropologi bahkan teknologi serta ilmu-ilmu pengetahuan lain. Hal ini disebabkan perahu memegang peranan di segala aspek kehidupan manusia (Haris Sukendar, 1999: 1).

Bentuk perahu dari masa-kemasa tidak banyak mengalami perubahan baik dari bahan serta fungsinya. Perubahan yang terjadi pada saat ini pada umumnya dari segi teknologi layar yang digunakan sudah lebih sederhana, karena digantikan dengan tenaga mesin. Pada beberapa perahu tradisional baik perahu dagang/ nelayan tiang-tiang penyangga layar masih tetap dipasang dan digunakan sewaktu-waktu apabila mengalami kerusakan mesin. Modifikasi yang dilakukan hanya pada bagian belakang untuk meletakkan *propeler/* kipas pendorong, sedangkan mesin diletakkan di bagian tengah perahu.

Perahu sebagai sarana transportasi perdagangan dan untuk menangkap ikan memiliki bentuk yang berbeda, sesuai dengan fungsi masing-masing. Perahu dagang pada umumnya memiliki ruang untuk menyimpan barang, bersifat kering, anti bocor agar terhindar dari air dan lembab serta berukuran relatif besar untuk mengarungi laut lepas antar pulau. Sedangkan perahu nelayan ikan, berukuran relatif lebih kecil dan dipergunakan tidak terlalu jauh dari kampung-kampung nelayan.

Menurut Harris Sukendar (1998/1999) dalam Perahu Tradisional Nusantara, Pembuatan perahu-perahu besar atau kecil yang dibuat dari papan-papan kayu mempunyai cara pembuatan yang hampir sama. Baik bahan, teknik penyambungan, teknik pemasangan dan lain-lain. Berdasarkan hasil penelitian

yang telah dilakukan oleh ahli-ahli Perancis Piere Manguin diperoleh kesimpulan tentang cara pembuatan perahu tradisional di wilayah Asia Tenggara dan Cina.. Pembuatan perahu di daerah tersebut dibagi menjadi dua cara yaitu:

1. Pembuatan perahu dengan mempergunakan “tradisi Cina” yang mempunyai ciri khas yaitu tidak adanya lunas.
2. Pembuatan perahu dengan cara “tradisional Asia Tenggara” yang mempunyai ciri khas yaitu antara lain badan bahara, berbentuk huruf V, dengan luas yang berleggi.

Bagaimana dengan cara pembuatan perahu Indonesia ? Dari hasil penelitian Piere Manguin melalui data-data arkeologis yang diperoleh melalui penggalian sistematis (ekskavasi) serta pengamatan pembuatan perahu masa kini dapat diketahui bahwa perahu-perahu Indonesia biasanya dibuat dengan teknik campuran antara tradisi Cina dan tradisi Asia Tenggara. Bukti otentik dan hasil penelitian melalui perahu karam pada masa Indonesia kuno yang semuanya berjumlah 6 (enam) buah dapat diketahui adanya teknik campuran tersebut. Hasil penelitian P. Manguin tentang perahu karam di daerah Riau telah ditulis dengan judul *Perahu Karam di Situs Bukit Jakas, Propinsi Riau, Sebuah Laporan Sementara* (Manguin, 1987).

### ***Jepara***

Jepara salah satu kota kabupaten yang letaknya di daerah pantai utara (PANTURA), Propinsi Jawa Tengah, merupakan daerah pantai dan sentra industri mebel kayu jati yang terkenal pada saat ini. Jepara merupakan kota pantai yang usianya sudah cukup tua. Pada masa Kerajaan Demak, Jepara merupakan pelabuhan besar. Bahkan pada masa Hindu, Jepara diduga menjadi pusat pemerintahan Kerajaan Kalingga (Hayati, Chusnul, dkk, 2000:21). Di daerah inilah sebuah desa yang masih membuat perahu, yaitu Desa Kedungmalang, Kecamatan Kedung. Penduduknya hidup dari berdagang, bertani dan nelayan. Pekerjaan yang secara turun-temurun dilakukan hingga sampai saat ini. Di desa ini pula pembuatan perahu tradisional masih dilakukan, walaupun tidak seramai pada masa dahulu, mengingat bahan kayu untuk perahu sudah semakin sulit dan jika ada harga telampau mahal.

Bahan perahu yang digunakan oleh *tukang galang* (pembuat perahu) di Jepara, menggunakan bahan utama kayu jati, tetapi pada saat ini kayu jati sulit didiperoleh, kadang menggunakan bahan kayu kalimantan. Ada kepercayaan yang tidak boleh dilanggar, mengenai bahan yang digunakan kayu berkualitas baik dan tidak pernah terkena petir, karena dapat menyebabkan malapetakan pada saat perahu digunakan melaut. Pada prinsipnya, keyakinan tentang bahan untuk pembuatan perahu ada persamaan dengan pembuatan rumah, yakni bahan yang berkualitas baik dan tidak kena petir. Bagi *tukang galang* dengan mengamati fisik bahan, dapat diketahui bahwa kayu tersebut berkualitas baik atau jelek, apalagi jika tersambar petir terdapat ciri kehitaman dan kayu kelihatan tidak “hidup/ segar” Kepercayaan tersebut, rupanya diyakini pula oleh para pembuat perahu di daerah lain, seperti di Pulau Bali, Madura dan pulau-pulau lain di Nusantara Indonesia.

Menurut informasi dari Mukari (58) tahun proses pembuatan perahu secara garis besar sebagai berikut:

- **Persiapan;** sebagai orang Jawa tentu memiliki adat tradisi nenek moyang, yang wajib dilakukan yaitu melakukan puasa untuk ‘sesuatu’ keperluan tertentu. Begitupula halnya, jika seseorang akan membuat rumah atau perahu, harus melakukan puasa dengan harapan dapat mengerjakan sampai selesai dan memberikan berkah keselamatan. Perahu oleh nelayan dianggap sebagai ‘rumah’ selama dilautan, oleh karena itu harus diperlakukan dengan penuh tanggung-jawab dan melakukan ritual-ritual untuk keamanannya. Lautan merupakan dunia yang penuh misteri, dia dapat memberikan kehidupan, tetapi juga dapat menjadi malapetaka, ketika nelayan tidak mengindahkan lagi adat-istiadat yang telah diyakini. Pembuatan perahu harus disesuaikan dengan hari-hari baik berdasarkan (*nepton*), saat itulah pembuatan diawali dengan mengucapkan doa... “*bismillah irrohman irrohim...*”, dan seterusnya dilanjutkan dengan doa-doa yang diamini oleh segenap yang hadir. Perlengkapan ritual yang disediakan berupa *sesaji* berupa nasi *golong*, *ingkung* (ayam) dan *kembang-wangi*, diletakkan di atas meja atau dengan alas tikar. Selesai pembacaan doa, kemudiaN mereka santap bersama-sama untuk *ngalab berkah*.

Penyiapan bahan kayu jati yang dipiih harus berkualitas baik, selain tebal lebar papan kurang lebih 30 cm berusia cukup tua. Selain kuat, tahan air laut juga mudah mengerjakan saat membelah, memotong, melubangi dan menatah.

- **Peralatan yang digunakan;** Peralatan yang digunakan sama dengan peralatan pertukangan kayu, antara lain: gergaji belah-potong, tatah, palu (martil) berbagai ukuran, besi siku, meteran, pensil, pasah (batu asah), bor berbagai ukuran, dempul, cat serta ambril (penghalus)
- **Langkah Pertama;** pembuatan kerangka dasar terdiri dari: Lunas, dari bahan kayu jati, penjangnya dapat mencapai 5 (lima) atau 7 (tujuh) meter sesuai dengan kebutuhan pemesan. Lunas merupakan bagian terpenting dari perahu dan merupakan bagian yang paling kuat; *Linggi* depan, *linggi* belakang (bagian ekor) dan *gading-gading*. Pada lunas dipasang papan yang dinamai *pengapit* dan sebagai penguat (*muludan*) di kiri-kanan lunas. Setelah bagian utama ini selesai, kemudian pemasangan *linggi* depan dan *linggi* belakang dengan posisi yang agak ditinggikan berfungsi untuk menahan air gelombang supaya tidak masuk ke dalam perahu pada saat melaut. *Linggi* bagian depan dan belakang bentuknya mencuat ke atas dengan bentuk elip/ lancip tetapi pada bagian sisi dalam melengkung.
- **Langkah Kedua;** Kerangka dasar perahu (*lunas*, *pengapit*, *muludan* dan *linggi* depan-belakang) selesai dikerjakan, kemudian dilanjutkan dengan pemasangan dinding-dinding perahu yang akhirnya pemasangan *gading-gading* berbentuk semacam huruf U. *Gading* berfungsi sebagai penyangga badan perahu diletakkan bersap dari depan ke belakang dengan lengkung yang terbesar terletak di tengah. Jarak pemasangan *gading* pada umumnya sekitar 70 cm dengan ketebalan kayu sekitar 12 cm banyak sedikitnya *gading* tergantung dari besar-kecilnya ukuran perahu, namun pada umumnya dengan ukuran perahu sedang jumlah *gading* yang dibutuhkan sekitar 10 (sepuluh) buah. Badan perahu berupa dinding papan dibuat dari bahan kayu pilihan, khusus pada bagian haluan dan buritan papan dilengkungkan dengan cara pemanasan. Pada saat kayu jati dipanaskan dengan temperatur tertentu di ujung kayu harus

dibeban dengan pemberat. Hal ini dimaksudkan agar pada proses pemanasan sedikit-demi sedikit kayu jati melengkung. Pada proses pelengkungan kayu jati yang dipanaskan, pada saat-saat tertentu harus disiram dengan air agar papan tidak terbakar. Penyiraman air dimaksudkan juga agar kayu papan masing-masing memerlukan waktu antara  $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$  jam. Hal ini juga tergantung dari keadaan dan kondisi kayu yang dilengkungkan (Sukendar, 1988:143).

Pemasangan dinding perahu dengan terlebih dahulu menempelkan papan pada gading-gading, kemudian setelah distel dan dirasakan pas, barulah dilubangi untuk pemasangan *pantek* (semacam paku) yang dibuat dari bahan kayu atau bambu. Setelah selesai biasanya pada dinding perahu terdapat beberapa papan yang kurang rapat (celah), biasanya diselipi dengan bahan kulit kayu putih baik di sisi dalam dan sisi luar perahu, lalu di tambal dengan dempul dicampur lem kayu. Penambalan dari sisi luar-dalam dimaksudkan agar benar-benar kuat/ rapat dan tidak bocor. Pemasangan dinding seluruhnya telah selaesai, kemudian dilanjutkan pemasangan *gulak*. *Gulak* merupakan bagian paling luar atas pada tepian perahu, dipasang pada sisi kiri dan kanan kapal dari ujung depan sampai ke ujung belakang, cara memasnagnpun menggunakan paku pantek. Fungsi utama *gulak* sebagai pengikat/ penyokong dan penguat dinding perahu dari bahan kayu yang baik dan ulet, dari bahan kayu jati dengan ketebalan 12 cm dan lebar 8 cm, karena sering mengalami benturan dengan perahu yang lain pada saat sandar/ berlabuh. Tahap ini selesai dilanjutkan dengan pengecatan bodi seluruh perahu baik pada bgaian luar dan dalam secara lapis demi lapis dan setiap lapis pengecatan harus benar-benar kering, supaya cat benar-benar lengkat dan kuat.

- **Langkah Ketiga:** Merupakan tahap akhir dari serangkaian proses global dari pembuatan perahu tradisional. Pada tahap ini setelah bentuk perahu jadi, pekerjaan selanjutnya membuat sekat-sekat ruangan, seperti dek atau *tataban* yang letaknya sekitar 25 cm lebih rendah dari *gulak*. Di bawah dek ada tempat yang dinamakan *sentong* sebagai tempat penyimpanan bahan bakar, makanan, es dan ikan hasil tangkapan. Dek

dari bahan papan-papan kayu dipasang secara melintang diatas badan, sehingga menjadi kuat untuk menahan beban dan sebagai pengikat/ penguat kedua *galak* yang ada di kanan-kiri perahu. Kemudian dibagian buritan diberi tiang layar yang berdiri tegak dilengkapi dengan tali-tali untuk pengatur layar yang disebut *paridan*. Letak layar menurut arah angin dapat diatur dengan tali pengatur layar yang disebut *kelatan*. pada tepi perahu terdapat lubang-lubang yang disebut *jala*, yaitu tempat untuk mengikat tali-tali pengatur layar (Suyami.dkk, 2005:104).

#### **IV. Pembuatan Perahu Sebagai Analogi**

Sejak masa klasik abad VII – XII M (pengaruh kebudayaan Hindu-Budha) telah berperan aktif di dalam lalu lintas perdagangan, bukti-bukti arkeologis seperti itu ditunjukkan dalam relief candi dan sumber-sumber tertulis lainnya (prasasti). Tatacara dan proses pembuatan perahu pada masa itu tidak dapat kita ketahui, karena telah terjadi sekitar 700 – 800 tahun lalu. Untuk mengetahui hal tersebut dapat kita berikan gambaran sebagai analogi berupa data etnografis pada kampung-kampung nelayan yang ada dan masih membuat perahu-perahu tradisional. Salah satu kampung nelayan tersebut yang terdapat di Ujungwatu, Kecamatan Jepara dan masyarakat menamai pembuat perahu dengan nama *tukang galang*.

Letak Ujungwatu secara ekologi lingkungan masih ada persamaan dengan masa klasik di Jawa, sedangkan dari unsur budaya, masyarakat nelayan ini merupakan suku Jawa yang secara turun-temurun hidup dan mencari nafkah di laut sejak jaman *simbah-simbah* (nenek-moyang) sehingga kondisi ini juga relatif sama dengan Jawa pada masa klasik dimana daerah Pantura Jawa juga dihuni oleh mayoritas Suku Jawa disamping juga terdapat suku-suku lainnya. Oleh sebab itu, secara budaya dan lingkungan relatif sama, walaupun terjadi perubahan-perubahan dalam teknologi dan peralatan, bahan (*material culture*) yang digunakan. Satu hal yang sulit berubah yakni pada masalah substansinya, seperti perilaku, tingkah laku (*behaviour*) dan ritual yang masih dipertahankan, karena bersumber pada aspek-aspek kepercayaan masyarakat/ manusia terhadap hal-hal gaib/ kekuatan alam semesta, sebagai kearifan lokal. Menurut

Bahn, (1992: 162) yaitu pendekatan yang dalam penelitiannya mengkaji tingkah-laku (*behaviour*) dan benda-benda budaya (*material culture*) dari masyarakat yang hidup sekarang (Nastiti, 2003: 19).

Berdasarkan pada hasil wawancara dengan *tukang galang*, bahwa proses pembuatan perahu sekurangnya melalui beberapa tahap seperti telah disebut di depan, antara lain; tahap persiapan, peralatan yang digunakan dan tahap pembuatan yang dapat dibagi menjadi 3 (tiga) langkah. **Tahap Persiapan:** Pemilihan bahan kayu yang berkualitas dengan diameter dan panjang tertentu disesuaikan dengan kebutuhan untuk ukuran perahu yang dipesan. Selanjutnya adalah melakukan ritual yang ditujukan kepada Sang Pencipta, agar dalam proses pengerjaan tersebut dapat berjalan lancar dan diberi keselamatan dalam bekerja. Proses pemilihan bahan dan ritual yang dilakukan mereka saat ini, tentunya juga dilakukan oleh nenek-moyangnya pada masa lalu. **Peralatan:** peralatan yang digunakan relatif sama dengan peralatan yang digunakan oleh tukang kayu/ bangunan. Pada masa kini untuk pemotongan, penghalusan kayu kadang digunakan alat-alat pertukangan moderen dengan tenaga listrik, sehingga dapat mempercepat proses pengerjaan sebuah perahu. **Langkah Pertama;** pembuatan kerangka dasar (Lunas, *Linggi* depan, *linggi* belakang (bagian ekor), *gading-gading*, *pengapit* dan *muludan*). Seluruh komponen ini dipasang pertahap, mulai dari bagian yang paling penting (lunas). Dalam proses ini tahapan pemasangan dilakukan secara urut, karena satu bagian dengan bagian lainnya saling mengikat sebagai bagain dari kontruksi utama perahu. **Langkah kedua;** Kontruksi dasar/ utama jadi dilanjutkan dengan pembuatan dinding-dinding perahu dengan bahan lembaran papan kayu dan diperkuat dengan gading-gading berbentuk huruf U, sebagai penguat dan pengikat dinding bagian paling luar/ atas ditutup dengan *gulak*, pada sambungan papan yang bila terdapat celah/ lubang di tutup dengan kulit kayu putih dan dempul, kemudian untuk *finishing* dilapisi cat. **Langkah Ketiga:** Merupakan tahap akhir proses pembuatan perahu tradisional dengan membuat sekat-sekat ruangan (*dek/ tataban*, *sentong*, tiang layar dan *paridan*, pengatur layar/ *kelatan* dan *jala/* lubang untuk mengikat tali-tali pengatur layar.

Serangkaian proses pembuatan perahu oleh *tukang galang* merupakan aktifitas yang dapat diamati tentang tingkah-laku, hubungan satu tukang dengan yang lainnya, koordinasi yang dilakukan, sehingga mereka dapat bekerja bersama dengan satu tujuan untuk menjadikan sebuah perahu. Peralatan merupakan sarana penting untuk mengolah bahan yang sudah ada dan masing-masing alat memiliki fungsi sendiri sesuai dengan bentuk alat tersebut. Suatu hal penting yang masih dilakukan oleh para tukang galang, adalah mereka masih percaya kepada hal-hal di luar kemampuan manusia (gaib) karena ada kekuatan yang Maha Besar berupa unsur-unsur kepercayaan. Unsur kepercayaan mereka wujudkan dalam bentuk sesajian dan doa bersama.

Data etnografi dari kepiawaian *tukang galang* dalam membuat perahu yang diperolehnya secara turun temurun tersebut, memberikan gambaran bahwa untuk proses pembuatan perahu diperlukan bahan, peralatan, teknologi/ pengetahuan tentang kemaritiman dan unsur-unsur kepercayaan. Empat unsur tersebut merupakan satu kesatuan yang tidak dapat dipisah-pisahkan, antara satu dengan yang lainnya saling berkaitan yang harus dilakukan secara penuh tanggungjawab. Mereka tidak kan meninggalkan kebiasaan tersebut, sebab bila dilanggar, diyakini akan dapat berakibat fatal bagi keselamatan tukang galang dan perahu.

Oleh karena itu, gambaran seluruh tingkah laku dan budaya materi dari pembuatan perahu tradisional tersebut dapat ditarik suatu kesimpulan, bahwa nenek-moyang kita pada masa klasik di Jawa dalam tata cara dan proses pembuatan perahu, termasuk di dalamnya tentang upacara ritual yang dilakukan terdapat unsur-unsur persamaan.

## **V. Penutup**

Indonesia sebagai Negeri Bahari, pada masa lalu pernah jaya di kawasan Asia Tenggara sebagai salah satu kekuatan yang disegani dari segi politik, perdagangan dan pelayaran. Potensi tersebut tidak hilang begitu saja, bahkan bukti-bukti 'kebesaran' itu sampai kini masih dapat kita buktikan dengan serangkaian data arkeologis dan etnografis.

Bukti arkeologis berupa artefak kapal-kapal yang ditemukan di daerah pesisir maupun yang tenggelam di Sumatera. Peninggalan yang nyata tentang perahu masa Sriwijaya diteliti oleh Piere Manguin dan Lukas Partanda Kustara di Samirejo belasan kilometer dari Kota Palembang telah dianalisis melalui C14 dan diketahui bahwa berasal sekitar 631 Masehi Di Jawa masa pengaruh Hindu, khususnya yang menyangkut aktifitas pelayaran yang dilakukan Kerajaan Majapahit, menurut Casparis justru dipegang oleh perahu-perahu nenek moyang Bangsa Indonesia yaitu orang-orang Majapahit Jawa Timur (Sukendar, 1988:74-75). Bukti arkeologis yang baru saja ditemukan di Desa Punjulharjo, Kecamatan Rembang, Kabupaten Rembang, Jawa Tengah pada bulan Agustus 2008 sebuah perahu kuna (Kompas, 2008: J 3—7). Berdasarkan peninjauan yang dilakukan oleh Balai Arkeologi Yogyakarta, perahu kuno dengan bahan kayu diperkirakan berasal dari sekitar abad XI M.

Berdasarkan data etnografis yang diacu sebagai sampel Di Desa Ujungwatu, Jepara menunjukkan masih adanya pembuat perahu tradisional oleh *tukang galang*. Dari seluruh perilaku dan materi (bahan) kapal tersebut, sebagai gambaran tentang proses pembuatan perahu masa kini, untuk dianalogikan dengan pembuatan perahu pada masa klasik (Hindu) di Jawa.

Data-data arkeologis dan etnografis dapat memberikan gambaran kepada kita, bahwa sejak masa kuna, nenek moyang telah memiliki pengetahuan yang tinggi tentang dunia bahari dan teknologi pembuatan perahu untuk mengatasi dan pemanfaatan alam. Hal tersebut hendaknya menjadi suatu kebanggaan bagi generasi penerus, tentang jatidiri dan identitas suku-suku yang ada di Indonesia bahwa mereka 'mampu' mengatasi alam dengan kearifan yang dimiliki sebagai semangat "Negeri Bahari Indonesia"

## DAFTAR PUSTAKA

- Hayati, Chusnul, dkk.,  
2000 **Peranan Ratu Kalinyamat di Jepara pada Abad XVI.** Jakarta: Proyek Peningkatan Kesadaran Sejarah Nasional, Dir. Jarahnitra, Dirjen Kebudayaan Depdikbud.
- Kramer, C.,  
1979 *Ethnoarcheology: Implications of Ethnography for Archaeology*, New York: Coloumbia University Press.
- Manguin, Pierre-Yves, dan Nurhadi  
1987 “Perahu Karam di Situs Bukit Jakas, Propinsi Riau, Sebuah laporan sementara, 10 tahun Kersama **Puslit Arkenas** dan **EFEO**, Monkomo Company
- Nastiti, Titi Surti  
2003 **Pasar Di Jawa. Masa Mataram Kuna Abad VIII – XI Masehi** Pustaka Jaya, Jakarta.
- Pramono, Djoko  
2005 **Budaya Bahari.** PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta
- Sukendar, Harris  
1998/1999 **Perahu Tradisonal Nusantara** (Tinjauan Melalui Bentuk dan Fungsi). Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Jakarta.
- Sumintarsih, dkk.,  
2002 “Aktivitas Kerja Nelayan Bonang-Demak: Pendekatan Etnosains” dalam *Patra-Widya*. Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional. Yogyakarta

Suyami,dkk  
2005

**Kearifan Lokal Di Lingkungan Masyarakat Nelayan Jepara Jawa Tengah.** Kementrian Kebudayaan dan Pariwisata. Deputi Bidang Pelestarian Dan Pengembangan Kebudayaan. Balai Kajian Sejarah Dan Nilai Tradisional Yogyakarta

Harian Kompas

Sabtu 2 Agustus 2008 Hal J/ 3—7

