

JENIS DAN NAMA KOMPONEN PERAHU PINCUK DARI GRESIK (Sumbangan Pengetahuan Etnografis bagi Khasanah Perahu Nusantara)

**T.M, Hari Lelono
(Balai Arkeologi Yogyakarta)**

ABSTRAK

Sejarah telah membuktikan bahwa Kepulauan Nusantara pernah dikuasai oleh kerajaan-kerajaan bahari yang cukup besar, di antaranya Sriwijaya, Mataram Hindu, Singasari, dan Majapahit. Pada masa itu, prasarana transportasi air tentu berkembang dengan pesat dan beragam jenis perahu diciptakan. Namun, bukti-bukti yang sampai di masa kini ternyata amat terbatas, sehingga tidak banyak pengetahuan tentang teknologi perahu pada masa itu. Untuk mengisi kekosongan pengetahuan tersebut, data etnografi akan sangat membantu, terutama data etnografi yang menunjukkan adanya kesinambungan budaya dengan masa lampau.

Salah satu data etnografi tentang teknologi pembuatan perahu serta peristilahan atau nama-nama untuk menyebutkan komponen perahu masih dapat diperoleh di kampung nelayan Campurejo, Gresik, Jawa Timur. Daerah Gresik sudah dikenal lama dalam sejarah Jawa Kuna, sebagai salah satu daerah pesisir yang penting dalam perdagangan laut. Karena itu, tradisi pembuatan perahu dan nama-nama komponen perahu yang digunakan di daerah ini amat mungkin merupakan warisan dari jaman Jawa Kuna. Artikel ini membahas dan memerikan cara pembuatan perahu pincuk yang khas dari Gresik. Diharapkan rekaman ini akan berguna untuk mengungkapkan lebih jauh pengetahuan kebaharian pada masa lampau, khususnya di Jawa.

Kata-kata kunci: Perahu *pincuk*, Majapahit, data etnografi, dan arkeologi maritim.

TYPE AND COMPONENTS OF "PINCUK" BOAT FROM GRESIK

ABSTRACT

The history of the Indonesian Archipelago has demonstrated the glorious ages of large maritime kingdoms which governed this vast area, e.g. Sriwijaya, Mataram Hindu, Singasari and Majapahit. During that age the maritime transportation must have been well developed and varieties of watercrafts might have been created to support interisland communication. Unfortunately, the hard evidence for this maritime technology are hardly recovered, so that our knowledge on watercraft construction technique used

at that time is very limited. In order to bridge that gap, ethnographic data may provide invaluable information to reconstruct the ancient maritime technology.

One of the important information to reconstruct ancient watercraft building technique are terms and names used for referring parts and components of the watercraft. Such information is still available among the traditional boat builder community in the village of Campurejo, near Gresik, East Java. Situated in the north coast of Java, Gresik had played a great role in the ancient maritime trade linking the eastern and western parts of the archipelago. Presumably, the traditional boat building technique used here, as reflected in terminology for boat components, still represents the ancient Javanese boat technology. This paper describes the terms and construction method to build the unique "pincuk" boat in Gresik area. These data will hopefully provide useful information to reconstruct ancient knowledge on some aspects of maritime technology of Ancient Java

Key words: pincuk boat, Majapahit, ethnographic data, maritime transportation mode

PENDAHULUAN

Rakit, jukung, dan perahu adalah alat transportasi air yang sudah ada sejak masa prasejarah. Hal itu terbukti dari adanya lukisan, gambar, atau pahatan, dari jaman prasejarah yang ditemukan antara lain di daerah Sulawesi Selatan, Sulawesi Tenggara, dan Pulau Kei Kecil di Maluku. Bukti-bukti arkeologis tersebut menyiratkan bahwa perairan Indonesia yang membentang luas ribuan kilometer merupakan daerah yang strategis untuk aktivitas pelayaran.

Posisi perairan Indonesia sangat strategis untuk menghubungkan Benua Asia dan Australia, sehingga memiliki peran yang cukup penting di dalam dunia pelayaran. Peranan tersebut, ditunjang oleh adanya musim angin barat dan timur yang dapat dimanfaatkan untuk aktivitas pelayaran. Sebagaimana telah diketahui, bahwa sejak jaman dahulu hingga sekitar Abad XVI Masehi, sudah ada hubungan dagang antar kerajaan-kerajaan dari wilayah timur dan barat Asia, melalui jalur lautan, sehingga terjalin jalur pelayaran yang sangat ramai (Istari, 1999: 197-199). Ramainya lalu lintas perdagangan tersebut dibuktikan dengan adanya kerajaan besar di Sumatera dan Jawa, seperti Sriwijaya pada Abad VII – VIII Masehi, Mataram Hindu pada Abad VIII – X, Singasari pada Abad XI – XII Masehi dan Majapahit pada Abad XIII – XIV Masehi. Sriwijaya merupakan kerajaan yang menguasai perniagaan, dan mempunyai armada maritim yang besar. Kekuasaan serta kejayaannya disebabkan oleh perdagangan internasional dari Asia Timur ke Asia Barat dan Eropa (Prajudi, 1994: 35). Sebagai kerajaan maritim dan pusat perdagangan, Sriwijaya selalu berusaha untuk

dapat menjaga keamanan dan ketertiban jalan lalu lintas perdagangan di lautan.

Ketika pengaruh kuat Sriwijaya mulai meredup, di pedalaman Jawa Timur kemudian berkembang pula kerajaan yang kuat dan berpengaruh, yaitu Kerajaan Singasari. Slamet Muljana menyebutkan bahwa, hampir semua sumber sejarah masa itu, *Pararaton*, *Kidung Panji Wijaya krama*, *Kidung Harsawijaya*, dan *Negarakretagama* pupuh 41, menyebutkan pengiriman tentara Singasari ke negeri Melayu (Suwarnabhumi) pada tahun Saka 1187 (1275 A.D.). Dalam sastra sejarah Jawa kuna, ekspedisi ke Melayu itu biasa disebut *Pamalayu* atau perang melawan Melayu. Tentara Singasari berhasil menundukkan raja Melayu, Tribhuwanaraja Mauliwarmadewa di Dharmasraya, yang berpusat di Jambi dan menguasai Selat Malaka (Muljana, 2006: 112 – 113). Pengiriman armada perang untuk penaklukan ke luar wilayah tersebut tentunya menggunakan perahu-perahu besar yang dapat mengangkut tentara dalam jumlah yang banyak. Hal tersebut membuktikan, bahwa dalam kepandaian membuat perahu masyarakat Jawa kuna sudah cukup mahir, karena dapat mengarungi samudera. Sebagai kerajaan yang menguasai lautan, Singasari kemudian mengalami kemunduran akibat pemberontakan dari kerajaan-kerajaan bawahannya.

Surutnya kekuasaan Singosari, dilanjutkan dengan munculnya Raden Wijaya sebagai raja pendiri Kerajaan Majapahit. Kerajaan ini kemudian mencapai puncak keemasannya pada masa Raja Hayam Wuruk yang dibantu oleh Mahapatih Gajah Mada. Kerajaan ini tidak hanya menguasai daratan dengan hasil-hasil dari sektor agraris, tetapi juga menguasai lautan sebagai jalur transportasi dan perdagangan pada masa itu. Sebagai kerajaan yang kuat, penguasaan dan pengawasan dilakukan di daerah pesisir dan daratan. Pesisir dengan sungai-sungai besar yang bermuara di di daerah pantai utara, yaitu Sungai Bengawan Solo dan Kali Brantas menjadi jalur utama untuk masuk ke pedalaman dan pusat pemerintahan. Di daerah pesisir itulah dilakukan pengawasan dan pengendalian lalu lintas komoditas pertanian dan perdagangan yang akan masuk dan ke luar wilayah kerajaan. Oleh karena itu, tidak mengherankan jika sepanjang pantai utara Jawa, kemudian berkembang menjadi kota-kota pesisir dengan pelabuhan-pelabuhan yang ramai, seperti, Demak, Tuban, Gresik, dan Surabaya.

Daerah sepanjang pantai tersebut, pada saat ini dikenal sebagai daerah penghasil ikan dengan kampung-kampung nelayannya. Sebagai desa nelayan, terdapat pula aktivitas pembuatan perahu tradisional dan bengkel-bengkel perbaikan perahu yang dilakukan oleh masyarakat secara perorangan. Perahu yang mereka buatpun terdiri dari bermacam ukuran tergantung pada pesanan dan tersedianya bahan baku kayu sebagai bahan utama yang diperoleh dari hutan-hutan, di daerah Kabupaten Blora, Jawa Tengah dan Kabupaten Bojonegoro, Jawa Timur. Menurut informasi kayu-kayu tersebut pada masa lalu dihanyutkan melalui Kali Bengawan Solo dan setelah sampai muara diangkut/ ditarik menuju ke lokasi pembuatan perahu.

Uraian sejarah di atas, menunjukkan peran penting perahu sebagai alat transportasi laut dan sungai pada masa Jawa kuno. Namun, rupanya hingga saat ini pun, alat transportasi air seperti itu, masih dipergunakan untuk keperluan sehari-hari oleh masyarakat pantai di sekitar muara Bengawan Solo. Beberapa desa nelayan di daerah ini juga menghasilkan perahu tradisional yang lebih dikenal sebagai *perahu pincuk*. Pembuat perahu di daerah ini disebut sebagai *tukang baito*. Keberadaan perahu tradisional seperti itu, saat ini sudah semakin berkurang jumlahnya, seiring dengan berkembangnya teknologi dan peralatan transportasi air yang lebih modern.

PERAHU TRADISIONAL GRESIK

Keberadaan dan peran perahu tradisional yang menggunakan layar, dewasa ini semakin terdesak modernisasi dengan digantikan oleh perahu mesin. Apabila hal tersebut terus berlangsung, dapat diperkirakan teknik dan pengetahuan pembuatan perahu tradisional akan hilang, termasuk istilah-istilah yang digunakannya untuk menyebutkan komponen-komponen perahu. Padahal, istilah-istilah tersebut, sangat bermanfaat khususnya sebagai data untuk kajian etnoarkeologi. Oleh karena itu, sebelum data etnografi tersebut hilang, perlu dilakukan inventarisasi dan pengumpulan data yang akan berguna sebagai bahan acuan penelitian mendatang.

Hingga tahun 1980-an masih banyak nelayan di pantai utara Jawa yang menggunakan perahu tradisional untuk menangkap ikan, tetapi kini penggunaan layar digantikan dengan mesin, sehingga merubah bentuk dan konstruksi perahu, utamanya pada bagian belakang. Penggantian layar dengan mesin, menurut nelayan berkaitan dengan segi efisiensi, karena jika menggunakan mesin dapat berlayar setiap waktu tanpa tergantung pada angin. Perubahan teknologi ternyata berdampak pada perubahan bentuk perahu yang kini semakin seragam. Hal ini tentu menyebabkan semakin sulit dapat mengenali asal daerah sebuah perahu. Dahulu dengan melihat bentuk, warna-warni cat, lukisan, hiasan yang ada pada tiang penyangga layar, bagian haluan dan buritan dengan mudah orang dapat mengenali daerah asal perahu tersebut. Misalnya pada perahu Madura, memiliki ciri khas dengan bentuk haluan yang ramping dan lebih tinggi jika dibandingkan dengan bagian buritannya. Bagian tiang layar utama dan haluan diberi lukisan atau ukiran yang menggambarkan dedaunan atau naga yang distilir.

Sementara itu banyak perahu-perahu tradisional Jawa Timur yang pada bagian haluan dan buritan dihiasi dengan pola hias tumbuh-tumbuhan yang menjalar, sehingga memperindah penampilan dan estetika perahu. Pola hias sulur diyakini mengandung makna simbolis, dengan harapan memperoleh kesuburan, rejeki dan kemakmuran. Motif itu diibaratkan seperti dedaunan yang selalu hidup menjalar berkembang biak semakin lama semakin panjang. Sayangnya, pola hias sulur-sulur kini semakin sulit ditemukan pada perahu-perahu tradisional, seiring dengan semakin menipisnya kesadaran masyarakat akan pesan-pesan simbolis

dalam bentuk gambar atau lukisan pada perahu. Gambar-gambar tersebut sebenarnya mengandung pesan, agar antara nelayan dan perahunya ada hubungan timbal-balik (harmoni) dan hubungan emosional. Hubungan batin tersebut akan diaplikasikan pada perawatan sehari-hari untuk keawetan dan keselamatan bagi pemiliknya.

Semakin terdesaknya penggunaan perahu tradisional yang khas suatu daerah tentu membawa dampak yang negatif terhadap pengetahuan teknologi perahu tradisional. Oleh karena itu, sebelum data etnografis tersebut hilang, perlu dilakukan inventarisasi dan dokumentasi yang kelak akan sangat berguna sebagai bahan acuan penelitian mendatang. Data etnografi tentang perahu tradisional masih dapat diperoleh antara lain di kampung nelayan Campurejo, Gresik.

Secara administratif Kampung nelayan Campurejo berada di wilayah Kecamatan Panceng, Kabupaten Gresik, Jawa Timur, dengan posisi geografis S: 06° 53' 00.8" dan E: 112° 27' 22.4. Kampung nelayan ini tergolong cukup ramai dan menjadi salah satu tempat untuk melakukan pelelangan ikan di daerah tersebut. Mayoritas penduduk berprofesi sebagai nelayan, beberapa di antaranya ada yang berprofesi sebagai *tukang perahu* atau *baito*. pembuat perahu harus menguasai keterampilan dan teknik pertukangan kayu, karena bahan maupun alat-alat yang digunakan relatif sama. Salah seorang *tukang baito* bernama Haji Marsahid (55) tahun yang lebih dikenal dengan panggilan Haji Aik, mengatakan, bahwa di desa ini *tukang baito* jumlahnya tinggal tiga (3) orang, karena tidak ada pesanan pembuatan perahu baru.



Perahu tradisional Jenis Pincuk di Gresik

Pekerjaan yang paling banyak dilakukannya adalah memperbaiki perahu yang rusak dengan mengganti komponen tertentu. Berkurangnya pesanan perahu, disebabkan sudah penuhnya pencari ikan di pantai utara, dan rusaknya sebagian besar terumbu karang tempat berkembang biaknya ikan. Terumbu karang rusak karena kena jaring dan pengeboman yang dilakukan oleh nelayan yang tidak bertanggung jawab. Selain itu keadaan diperparah dengan semakin langka naiknya bahan bakar minyak (BBM) pada tahun 2008, sehingga biaya operasional yang dikeluarkan tidak sebanding dengan ikan yang berhasil di tangkap.

Perahu layar yang dibuat di kampung ini pada umumnya jenis perahu *pincuk* dengan ukuran panjang sekitar tujuh (7) meter dan lebar dua (2)

meter. Perahu jenis ini dikerjakan dalam waktu tidak lebih dari tiga (3) bulan dengan tiga orang tukang. Secara garis besar pembuatan perahu tersebut adalah sebagai berikut.

Bahan

Jenis kayu yang digunakan antara lain adalah kayu jati, ulin, mahoni. Masing-masing jenis kayu memiliki kualitas yang berbeda, sehingga akan berpengaruh dalam menentukan harga perahu tersebut. Kayu ulin dan jati berkualitas sangat baik, tetapi kayu ulin harus didatangkan dari Kalimantan, sehingga kayu jati lebih sering digunakan. Dulu kayu jati didatangkan dari Blora dan Bojonegoro, tetapi saat ini dibeli dari tanaman jati masyarakat setempat. Harga kayu jati rakyat harganya jauh lebih murah dibandingkan harga jati hutan, tetapi dari segi kualitas kayu jati hutan biasanya lebih baik.

Tenaga

Untuk membuat perahu *pincukan* berukuran 2 meter dengan panjang 7 meter diperlukan 3 orang pekerja, dengan harga perahu sekitar Rp 25 juta. Sementara itu, untuk membuat perahu *jonggol* berukuran lebar 3,5 meter dan panjang 11 meter diperlukan tenaga 5 orang. Lama pembuatan perahu sekitar 3 bulan dengan perkiraan biaya 40 juta. Perahu-perahu tersebut pada umumnya tidak menggunakan layar lagi, tetapi telah digantikan dengan mesin.

Peralatan

Alat yang digunakan dalam pembuatan perahu antara lain adalah, gergaji, ketam (pasah), palu, bor, kapak, pahat, catok dan kompor pemanas/ tungku yang bisa dipindahkan (alat pertukangan). Untuk menyambung satu komponen dengan komponen lainnya digunakan *paku pong* berdiameter 1 – 2 cm bahan dengan panjang yang disesuaikan. Bahan dari kayu atau bambu dengan bentuk, menyerupai paku tetapi agak rata pada bagian atas dan bawah tidak banyak perbedaannya (mendekati selinder). Penggunaan *paku pong* sekarang hanya untuk bagian yang penting saja, sedangkan yang kurang penting diganti dengan paku besi. Hal tersebut tergantung dari keinginan pemesannya, sebab akan berpengaruh pada harga perahu pesannya. Mengenai mesin yang digunakan tergantung pada selera pemesan, sedangkan jika menggunakan layar, biasanya digunakan kain famatex atau blacu, karena jenis kain ini cukup tebal, ulet, dan tahan cuaca panas.

Sebagai orang Jawa, tukang *baito* tidak terlepas dari tradisi yang ada dilingkungannya. Mereka selalu melakukan upacara sebelum memulai suatu kegiatan penting. Salah satunya adalah mengadakan selamatan dengan mengucapkan doa-doa untuk memohon kepada Yang Maha Kuasa, agar rencana sampai dengan proses akhir pembuatan perahu tersebut berjalan lancar. Proses persiapan meliputi kegiatan berikut.

1. Setelah semua bahan terkumpul, untuk mengawali pembuatan perahu, mereka harus mencari hari yang dianggap paling baik, untuk melakukan

- selamatan. Pemilihan hari yang baik tersebut, diyakini akan berpengaruh positif selama proses pembuatan perahu sampai selesai.
2. Pada hari selamatan dilakukan pembacaan doa. Dalam penelitian observasi ini, doa dipimpin oleh Haji Aik, yang bertanggung jawab terhadap pembuatan perahu, dengan mengucapkan doa *Al Faatihah* yang dilanjutkan dengan permohonan tertentu dengan menggunakan bahasa Jawa. Biasanya, permohonan itu berisikan tentang maksud dan tujuan ritual tersebut. Upacara selamatan ini dihadiri oleh calon pemilik perahu, pekerja pembuat perahu dan tetangga dekat.
 3. Setelah pembuatan perahu selesai, biasanya ada yang diberi mantra/jimat tertentu. Mantra atau jimat dimaksudkan agar selama berlayar membawa keselamatan dan mendapat rejeki yang berlimpah.

Dalam acara tersebut, perlengkapan yang disiapkan berupa sesajian antara lain bubur merah dan putih yang dibentuk seperti ombak, tumpeng, bunga, jajan pasar, dan sayur sebagai pelengkap tumpeng. Setelah sesajian semua siap, lalu diucapkan doa-doa secara Islam. Dalam upacara, pakaian yang digunakan peserta tidak ditentukan atau bebas.

Sekilas, bentuk dan komponen-komponen perahu tradisional jenis jonggol maupun pincuk terlihat sangat rumit. Komponen perahu umumnya memiliki nama dan fungsi yang berbeda-beda. Sekurangnya ada empat bagian komponen utama yaitu; bagian depan (haluan), bagian tengah, bagian belakang (buritan), dan bagian dalam perahu. Tukang *baito* tentu harus tahu dan hafal nama-nama tersebut serta benar-benar paham tentang tata letaknya. Pada saat ini para nelayan sudah banyak yang lupa nama-nama bagian-bagian perahu tersebut, karena jika perahunya rusak mereka tinggal memanggil tukang *baito* untuk memperbaikinya.

Nama-nama komponen dalam perahu tradisional jenis *pincuk*, antara lain adalah sebagai berikut.

1. Bagian buritan (belakang) perahu

Ujung perahu bagian belakang bentuknya lebih rendah jika dibandingkan dengan bagian depan, tetapi buritan berperan penting sebagai salah satu kekuatan utama perahu. Oleh karena itu, ukuran-ukuran maupun cara pemasangan komponen harus diperhitungkan secara cermat dan presisi. Beberapa komponen penting tersebut adalah:

- *Cecepan*; merupakan potongan kayu utuh yang melintang dibagian (buritan) ujung belakang perahu, berfungsi sebagai pengapit/ mengunci antara dinding perahu dengan kerangka perahu. Teknik penyambungan harus kuat dan presisi, karena merupakan bagian yang sangat penting untuk kekuatan perahu. Selain sebagai penguat pada bagian ini terdapat lubang berbentuk segi empat untuk tiang layar utama bagian belakang.
- *Dapur*; dapur adalah potongan kayu yang diletakkan dibagian depan dan sejajar dengan *cecepan*, berfungsi sebagai penguat. Pada bagian ini terdapat tiang kemudi perahu.



- *Gemi*; adalah merupakan ujung luar *cecepan* yang berada di luar badan perahu dan berfungsi sebagai penguat sambungan buritan.
- *Teklik*; merupakan bagian penting dari kerangka perahu. Letak *teklik* menempel pada sisi dalam dengan *dapuran*. Kerangka menyerupai huruf "V" tersebut letaknya sejajar dengan *gading-gading*. Fungsinya sebagai salah satu konstruksi utama bagian buritan.
- *Jantur*; merupakan tangkai (as) alat kemudi yang diletakkan pada bagian *dapuran*.
- *Sorok*; adalah sebuah lubang segi empat yang terdapat dibagian tengah *cecepan*, berfungsi untuk memasukkan tiang layar utama (*sanggan*) bagian belakang.

2. Bagian siripan (tengah) perahu

Pada bagian badan tengah perahu yang dinamakan *siripan* terdapat papan kayu yang digunakan untuk menutupi bagian tepi atas badan perahu. Papan tersebut terletak di sebelah kanan dan kiri perahu. Bagian ini paling mudah aus, karena aktivitas untuk menaik dan turunkan ikan dan perbekalan nelayan. Ada dua bagian yang penting di bagian ini, ialah:

- *Tingkeman*; merupakan papan panjang dan tebal untuk menutupi bagian atas sebelah kanan dan kiri perahu. Fungsinya untuk menahan air/gelombang dari arah samping, dan menahan benturan (bemper) ketika merapat di pantai dan saling berhimpitan dengan perahu lain.
- *Sorokan*; adalah tempat untuk meletakkan dayung dan berfungsi sebagai sandaran ketika para awak mendayung perahu. *Sorokan* ini letaknya di atas *tingkeman* (menjadi satu bagian).

3. *Bagian haluan (depan) perahu*

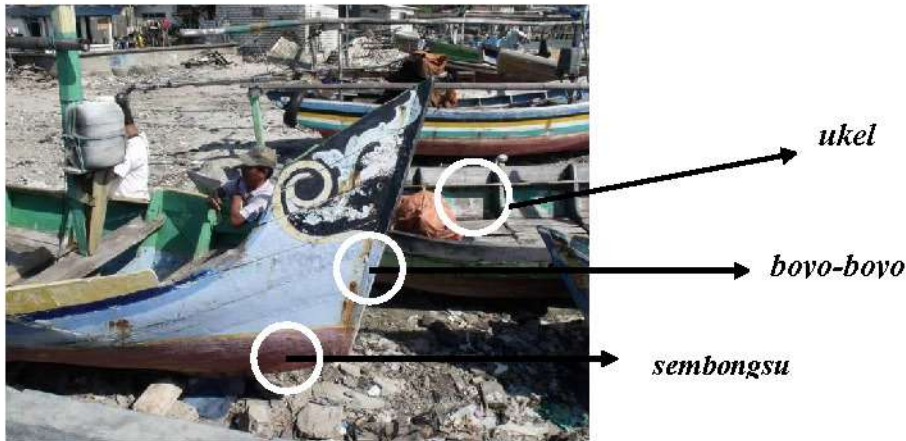
Haluan letaknya pada bagian depan perahu. Bagian ini ujungnya lebih tinggi dibandingkan dengan buritan. Beberapa istilah yang ada di bagian ini adalah :

- *Ungkel*; merupakan bagian ujung depan pada bidang tersebut dihiasi dengan lukisan supaya tampak lebih indah dan menarik, selain juga menambah estetika pada bagian haluan, biasanya berupa hiasan sulur daun-daunan/ tumbuh-tumbuhan dengan bahan cat. Hiasan tersebut memiliki makna tentang kesuburan dan rejeki yang melimpah bagi pemilik perahu.
- *Gulak*; adalah belahan bambu yang dipasang pada tepian perahu, letaknya di kedua sisi ujung depan perahu, dengan panjang sekitar (50) sentimeter berfungsi sebagai pelapis papan-papan yang ada di bawahnya. Fungsi *gulak*, sebagai tempat untuk menaik-turunkan tali jangkar perahu, pemasangan bambu dimaksudkan untuk melancarkan tali/ tambang jangkar. *Gulak* bambu saat ini diganti dengan selang plastik.
- *Tapak tiang*; terletak di bagian belakang *teklik* bentuk "V" biasanya menggunakan bahan balok kayu yang berkualitas, berfungsi sebagai pengikat/ penguat konstruksi bagian badan (*siripan*) perahu. Pada bagian tengahnya terdapat lubang dengan bentuk segi empat panjang yang digunakan untuk meletakkan tiang layar bagian depan/ *tiang arep*.
- *Tiang arep*; menggunakan bahan kayu utuh dan ulet (tidak mudah patah/ agak lentur) bentuk bulat, pada bagian ujung bawah bentuknya segi empat , sebagai kancingan agar tiang layar tidak bergerak-gerak.

4. *Bagian depan luar perahu*

Bagian haluan luar, berfungsi untuk memecah gelombang air dari arah depan. Karena itu, bagian ini memiliki bentuk yang lancip (aerodinamis). Pada bagian ini cara pemasangan dan penyambungan harus benar dan tepat, bahan kayu yang digunakan berkualitas tinggi, karena sering mengalami benturan dengan benda-benda yang mengapung dilaut, seperti batang kayu. Beberapa nama komponen pada bagian tersebut, antara lain:

- *Boyo-boyo*; letaknya di bagian paling depan dan berfungsi sebagai tulangan (konstruksi utama) bagian depan.
- *Sembongsu*; letaknya di bawah *boyo-boyo* berfungsi untuk menyambung antara lunas dan *boyo-boyo*. Ukuran kayu yang digunakan lebih besar dibandingkan *boyo-boyo* menggunakan bahan kayu utuh.



5. Bagian Dalam Perahu

- Pada bagian dalam perahu dikenal beberapa komponen, di antaranya
- *Suling gading*; lubang yang terdapat pada bagian dasar gading, biasanya terdapat dua atau tiga buah. Lubang-lubang tersebut berfungsi untuk menyalurkan air yang masuk ke bagian dak perahu supaya air mengalir merata ke seluruh bagian dak, sehingga perahu lebih stabil/seimbang ketika berlayar.
 - *Gading-gading*; (gading), merupakan kerangka (konstruksi) yang penting bagi perahu, bentuknya mirip dengan gading gajah. berfungsi sebagai penyangga seluruh dinding perahu.
 - *Tatapan*; gading perahu yang mirip dengan bentuk huruf "U" pada bagian atasnya disambung dengan papan kayu dengan posisi melintang sehingga dinamakan *tatapan*, dan berfungsi sebagai penguat.
 - *Tapak alas*; merupakan papan-papan kayu (semacam geladak) yang diletakkan di samping kanan dan kiri *tatapan*, papan-papan tersebut dapat dilepas (*knok-down*) dan dibawahnya terdapat ruang-ruang yang dibatasi oleh *gading-gading*. Berfungsi untuk menyimpan barang dan ikan.

6. Bagian Dasar Perahu

Pada bagian dasar perahu terdapat *lunas*. Biasanya bagian ini dibuat dari bahan kayu utuh dan berkualitas tinggi, dengan panjang disesuaikan dengan ukuran perahu. Lunas merupakan bagian yang sangat penting, untuk kekuatan dan konstruksi utama perahu (*chasis*). Biasanya pada kedua ujung lunas tersebut, baik untuk bagian depan (haluan) dan belakang (buritan) disambung dengan komponen yang dinamakan *sembongsu*, sedangkan pada bagian paling ujung disambung dengan kayu bentuk segi empat panjang yang dinamakan *boyo-boyo*.

Teknologi pembuatan perahu *pincuk* relatif rumit, karena banyaknya komponen-komponen yang harus dibuat. Selain itu cara penyambungan

dan pengukurannya memerlukan ketelitian dan pengalaman dari tukang *baito*. Selain hal tersebut, banyak peristilahan yang digunakan untuk setiap bagian/ komponen. Nama-nama ini sudah digunakan sejak nenek moyang. Saat ini mereka tinggal mewarisinya. Sayangnya, di kalangan para nelayan sendiri sudah banyak yang melupakannya. Karena pengaruh modernisasi sehingga pembuatan perahu sekarang banyak yang tidak mengacu pada teknologi perahu tradisional.

PERAHU DALAM KONTEKS ARKEOLOGIS

Sumber prasasti Jawa kuna berupa *Ferry Charter* berangka tahun 1358 Saka menyebutkan aktivitas penyeberangan melalui sungai sudah sangat ramai ditandai dengan adanya desa-desa penyeberangan yang di dalam prasasti disebut *Naditirapradesa*. Desa-desa tersebut mendapat kewajiban menyeberangkan penduduk yang akan melewati sungai menuju seberang untuk berdagang (Sukarto, 1979: 69-71).

Dengan berkembangnya penyeberangan sungai dengan perahu, tentu telah berkembang pula kemampuan membuat perahu. Pembuatan perahu memang terkait erat dengan pertukangan kayu karena bahannya terbuat dari kayu atau bambu. Dalam sumber-sumber sejarah Jawa Kuna, tukang kayu sering disebut sebagai *undhagi*. Namun, apakah pembuat perahu termasuk kelompok *undhagi* ? Barangkali memang demikian. Seperti dijelaskan oleh Edi Sedyawati, berdasarkan Prasasti *Hantang* yang ditulis dalam bahasa dan huruf Jawa kuna dari masa Kadiri dan berangka tahun 1135, ada disebutkan profesi baru yang disebut *undhagi lancan*. Dalam prasasti yang dikeluarkan oleh Raja Jayabhaya itu, mereka disebut sebagai ahli membuat perahu yang termasuk golongan pegawai yang digaji raja (Koestara, 1997: 71).

Terkait dengan teknologi perahu, setidaknya di kawasan Asia Tenggara dan Cina terdapat dua tradisi yang berbeda. Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh ahli-ahli arkeologi Perancis, salah satunya Piere Manguin, pembuatan perahu di kawasan tersebut mengikuti cara yang berbeda. Tradisi pembuatan perahu dari Cina mempunyai ciri khas tidak ada lunas. Sementara itu, pembuatan perahu "tradisi Asia Tenggara" mempunyai ciri khas penggunaan lunas pada badan perahu serta dinding dan gading-gading dengan bentuk menyerupai huruf V (Sukendar: 1999: 142).

Bagaimana dengan cara pembuatan perahu di Indonesia? Dari hasil penelitian Piere Manguin berdasarkan data arkeologis yang diperoleh dari perahu-perahu yang berhasil ditemukan dan diangkat melalui penggalian sistematis (ekskavasi), maupun data hasil pengamatan pembuatan perahu masa kini, dapat diketahui bahwa perahu-perahu di Indonesia biasanya dibuat dengan teknik campuran antara tradisi Cina dan tradisi Asia Tenggara (Sukendar: 1999: 142).

Perahu *pincuk* yang digunakan untuk menangkap ikan oleh nelayan di daerah pantai utara Gresik, sangat lincah untuk membelah gelombang dan dapat melaju cepat dengan menggunakan layarnya. Perahu ini menggunakan lunas, sehingga dapat dipastikan merupakan bagian dari tradisi pembuatan perahu Asia Tenggara. Selain di Desa Campurejo, perahu sejenis tersebar di kampung-kampung sekitarnya daerah pesisir. Patut diduga, perahu tradisional jenis *pincuk* yang ada saat ini, mungkin adalah salah satu bentuk perahu nelayan yang pernah digunakan pada masa Jawa kuno (Majapahit). Memang untuk memastikan tentang hal itu, perlu kajian yang lebih komprehensif, sehingga akan diperoleh gambaran tentang perkembangan bentuk perahu dari masa ke masa. Bahkan mungkin bukan hanya pada bentuk perahunya saja, tetapi juga kemungkinan nama-nama komponen perahu tersebut juga merupakan kelanjutan/kesinambungan warisan dari nenek moyang yang masih digunakan sampai saat ini oleh *tukang baito* atau *undhagi lancan*. Bentuk perahu jaman Mataram Hindu digambarkan juga pada relief Candi Borobudur. Beberapa bentuk perahu itupun sampai sekarang masih digunakan di beberapa daerah di Nusantara.

PENUTUP

Perahu *pincuk* hingga kini masih banyak yang digunakan di laut sekitar Gresik untuk mencari ikan. Perahu ini sangat unik karena setiap bagian atau komponen perahu memiliki nama atau istilah tersendiri. Istilah itu tentu menggunakan bahasa Jawa yang merupakan bahasa ibu penduduk sekitar Gresik. Mungkin saja, nama-nama bagian perahu tersebut dalam kurun waktu yang cukup lama telah mengalami perubahan-perubahan bunyi, dan pengucapan. Namun secara umum tidak mengalami perubahan makna yang berarti. Nama-nama bagian perahu tersebut tentu merupakan bagian dari tradisi lama dalam teknologi pembuatan perahu. Perahu *pincuk* sendiri merupakan salah satu khasanah jenis-jenis perahu tradisional yang tersebar luas di Indonesia, walaupun di berbagai tempat mempunyai nama-nama lokalnya. Khususnya di Jawa, perahu ini mungkin merupakan salah satu bentuk yang pernah ada dan digunakan sekurangnya pada masa Kerajaan Majapahit.

Pada aspek bentuk perahu dan teknologinya, pembuatan perahu jenis ini menerapkan teknologi tradisional Asia Tenggara yang ditandai dengan keberadaan lunas perahu. Demikian pula, jika dilihat segi bahan maupun teknik pemotongan dan penyambungan antara satu komponen dengan komponen yang lain. Perahu jenis ini sebenarnya menggunakan layar, tetapi pada saat ini selain layar digunakan pula mesin tempel.

Penggunaan istilah, atau nama-nama komponen perahu, mulai dari bagian depan (haluan), bagian tengah (*siripan*), bagian belakang (buritan) dan pada bagian dalam/luar perahu, pada pembuatan perahu *pincuk* merupakan salah satu aset pengetahuan tradisional yang patut dilestarikan.

Nama-nama tersebut bukanlah nama baru, tetapi sangat mungkin telah digunakan oleh *undhagi lancañ* atau *tukang baito* telah ada sejak dahulu, masa kini mereka hanya meneruskan apa yang diwariskan nenek moyangnya. Untuk membuktikan secara pasti, apakah nama-nama komponen tersebut juga digunakan oleh masyarakat Jawa kuna, kiranya perlu penelitian yang lebih terarah dan teliti. Namun, penelitian dan rekaman istilah yang dipakai untuk menyebutkan komponen perahu pincuk masa kini kiranya akan dapat menjadi data etnografis yang berguna sebagai analogi teknologi maritim di masa lampau.

KEPUSTAKAAN

- Istari, Rita, T.M., 1998. "Peranan Selat Malaka Pada Masa Klasik Sampai Dengan Masa Islam". *Dinamika Budaya Asia Tenggara-Pasifik Dalam Perjalanan Sejarah*. Ikatan Ahli Arkeologi Indonesia. Komisariat Daerah Jawa Barat.
- Koestara, Lucas Partanda, 1997. "Pelautkah Orang Jawa?", *Kebudayaan*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Muljana, Slamet., 2006. *Tafsir Sejarah Nagara Kretagama*. LkiS Yogyakarta
- Prajudi Atmosudirdjo., 1994. *Sejarah Ekonomi Indonesia dari Segi Sosiologis Sampai Akhir Abad XIX*. Jakarta: Pradnya Paramita.
- Sukarto. K. Atmodjo, M.M, 1979. *Struktur Masyarakat Jawa Kuna pada Jaman Mataram Hindu dan Majapahit*. Yogyakarta: Pusat Penelitian dan Stdui Pedesaan Kawasan Universitas Gajah Mada.
- Sukendar, Haris., 1999. *Perahu Tradisional Nusantara (Tinjauan Melalui Bentuk dan Fungsi)*. Jakarta: Proyek Pengembangan Media Kebudayaan Direktorat Jenderal Kebudayaan, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.