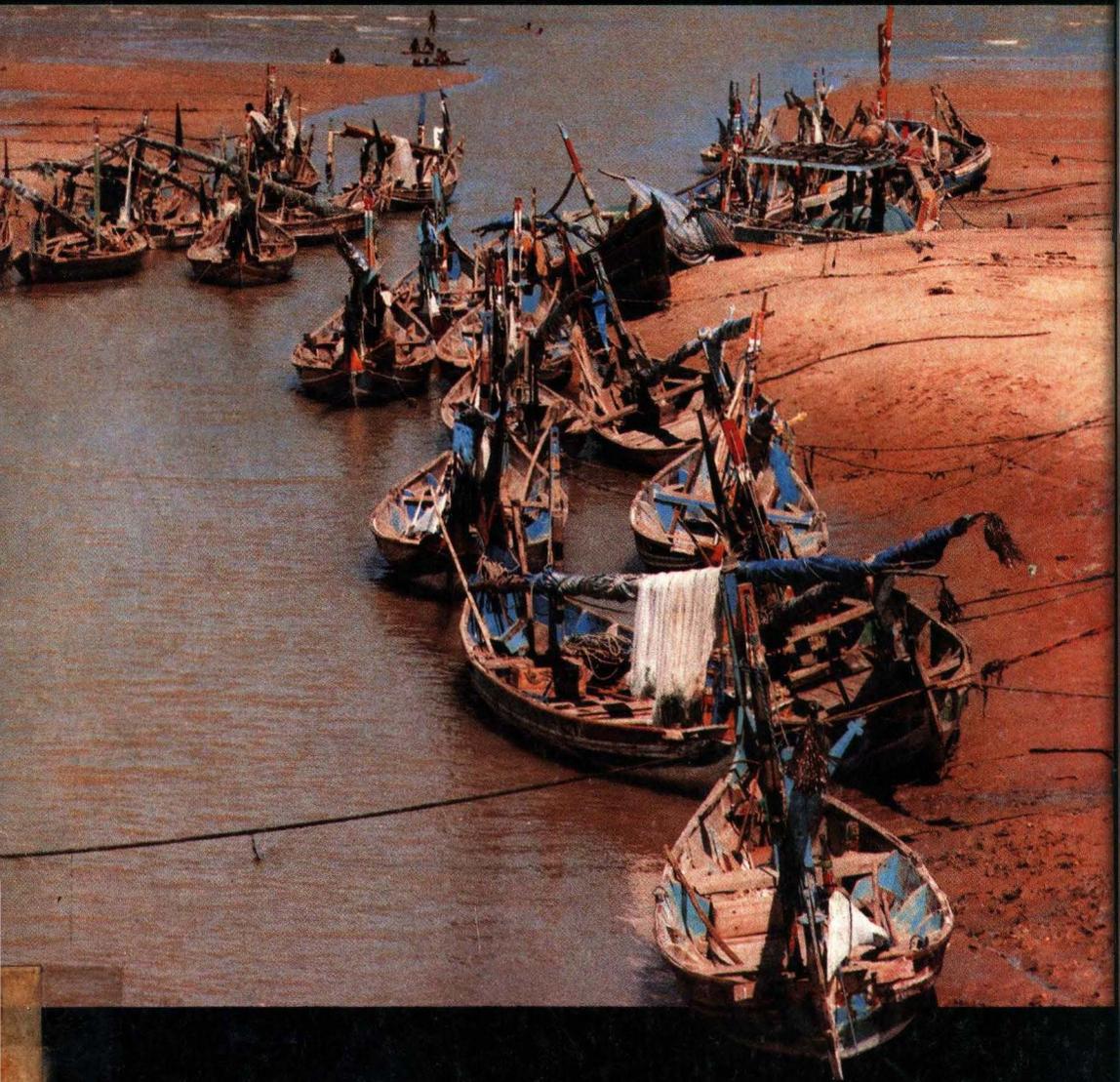


PERAHU MADURA



DEPARTEMEN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
DIREKTORAT JENDERAL KEBUDAYAAN

PERAHU MADURA



Oleh :
SULAIMAN BA

PROYEK MEDIA KEBUDAYAAN JAKARTA
DIREKTORAT JENDERAL KEBUDAYAAN
DEPARTEMEN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
1981 / 1982

ISI BUKU

	Hal.
PENGANTAR.....	v
PENDAHULUAN.....	1
Ruang lingkup.....	3
Bobot penyajian.....	4
Bab I : LATAR BELAKANG SEJARAH, ASAL USUL PERSEBARANNYA.....	6
Persebarannya.....	10
Perkembangan bentuk.....	14
Bab II : FUNGSI DAN PERANAN SOSIAL.....	18
Fungsi ekonomis.....	18
Fungsi komunikatif.....	21
Fungsi magis religis.....	22
Perahu sebagai tema kegiatan cipta.....	25
Bab III : BENTUK DAN SIFAT KEGIATAN.....	35
Bentuk-bentuk perahu Madura.....	35
Macam-macam perahu Madura.....	35
1. Jukung Pajangan.....	35
2. Jukung Gambringan.....	41
3. Jukung Pagur.....	43
4. Jukung Kateran.....	44
5. Jukung Tiga Roda.....	45
6. Jukung Lajangan.....	47
7. Jukung Tengkonan.....	49
8. Jukung Kateran Legung.....	51
9. Sampan Patetedan.....	53
10. Sampan Pote.....	55
11. Sampan Polangan.....	57
12. Jukung Monte'.....	59
13. Perahu Karoman.....	61
14. Sampan Pajala'an.....	63
15. Sampan Calepag.....	64
16. Sampan Eder – Jo ijo.....	67
17. Sampan Les-ales – Jabaran.....	69
18. Sampan Patetedan Jeppitan.....	72
19. Sampan Pakesan.....	75

20. Sampan Jaring, Panjaringan	79
21. Sampan Sakoci	81
22. Sampan Tambangan	83
23. Sampan Pandan	85
24. Sampan Kursin	86
25. Sampan Bantingan	87
26. Sampan Conet	88
27. Sampan Kalela'an	90
28. Perahu Padduwang	92
29. Perahu Kaci'	95
30. Perahu Magun	98
31. Perahu Pajangan Madura'an	101
32. Perahu Galate	103
33. Perahu Lete' Gole'an	105
34. Perahu Pegon	108
35. Perahu Janggolan	110
36. Perahu-perahu lainnya	112
Pembuatan perahu Madura	113
Beberapa Upacara	121
Bab IV: BAGIAN-BAGIAN PERAHU	124
1. Bagian-bagian perahu Madura	124
2. Cangga lajar, patampa\ dan sanggan	142
3. Andangan atau les-lesan	149
4. Lokerran, cetongan atau ongellan	159
5. Cadik	166
6. Perlengkapan perahu lainnya	170
7. Pasar Kaju	172
Bab V : P E N U T U P	174
LAMPIRAN – LAMPIRAN	189
– Peta Madura	189
– Daftar kata dan istilah	192
– Daftar Foto	196
– Kepustakaan	219

PENGANTAR

Salah satu kegiatan Proyek Media Kebudayaan Jakarta Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Tahun 1981/1982 adalah pembuatan bahan informasi kebudayaan melalui penyusunan/penerbitan Pustaka Wisata Budaya.

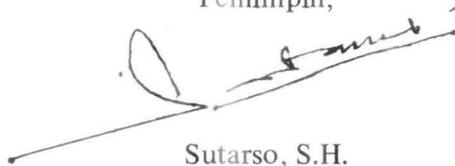
Penulisan Pustaka Wisata Budaya bertujuan : merekam dan menyebarluaskan informasi tentang aneka ragam budaya Indonesia, khususnya yang menampilkan ke Indonesiaan dan mengandung nilai-nilai budaya yang patut dibanggakan serta mempunyai daya tarik bagi pengembangan wisata budaya serta meningkatkan perhatian, minat, dan apresiasi masyarakat terhadap budaya bangsa yang mempunyai potensi sebagai sasaran wisata budaya.

Pada kesempatan ini kami sampaikan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu penyusunan, penyuntingan sampai dapat diterbitkannya Pustaka Wisata Budaya ini. Kami menyadari hasil penyusunan Pustaka Wisata Budaya ini masih jauh dari kesempurnaan, maka kami mohon saran dan perbaikan dari para pembaca demi kesempurnaan buku ini.

Mudah-mudahan Pustaka Wisata Budaya ini benar-benar bermanfaat dalam membantu peningkatan pembinaan dan pengembangan kebudayaan nasional.

Proyek Media Kebudayaan Jakarta

Pemimpin,



Sutarso, S.H.
NIP. 130186291

DIREKTORAT KEBUDAYAAN	
SUB DIREKTORAT BUDAYA DAN KEMERDEKAAN	
APRESIASI BUDAYA DAN KEMERDEKAAN	
SALINAN	
Klas./no.	
F	729/87
729	81.7-87
87	ms

PENDAHULUAN

Madura adalah sebuah kepulauan yang kecil saja diantara kepulauan Indonesia yang besar. Terletak pada bagian Timur laut Pulau Jawa. Dalam peta bagaikan seekor binatang yang sedang tidur.

Madura termasuk dalam Propinsi Jawa Timur, ex karesidenan Madura dengan empat Kabupaten, yaitu: Bangkalan, Sampang, Pamekasan dan Sumenep. Terletak diantara 6° Lintang Selatan dan $7^{\circ}.20$ Lintang Selatan atau $112^{\circ}40$ Bujur Timur dan 116° Bujur Timur. Madura terdiri dari Pulau Madura daratan, pulau Kangean, pulau Sepudi, Pulau Raas, Pulau Sapekan dan berpuluh-puluh pulau besar kecil berserakan, ada yang lebih dekat dengan Pulau Kalimantan ataupun Pulau Sulawesi, yang seluruhnya berjumlah 67 buah pulau.

Perlu dijelaskan bahwa pada jaman dahulu yang dimaksud dengan Kangean atau Galiyao adalah pulau Kangean dan sekitarnya sampai mencakup pulau Sapeken ke timur. Oleh karena itu harus hati-hati dalam menelaah suatu buku yang didalamnya menyebutkan kata Kangean. Dalam buku tentang "Perahu Madura" ini pulau-pulaunya disebutkan secara jelas terperinci, agar tidak mengaburkan pengertian.

Membicarakan tentang perahu Madura haruslah mengetahui tidak saja pulau-pulau di seluruh kawasan Madura, tetapi seharusnya tahu pula tempat perahu itu berada. Dengan demikian harus tahu tempat pelabuhan-pelabuhan, baik pelabuhan alam maupun pelabuhan buatan, besar dan kecil. Oleh karena itu dalam pembicaraan tentang "perahu Madura" ini banyak berkaitan dengan daerah nelayan, khususnya nelayan-nelayan di pelabuhan besar di kepulauan Madura ini.

Pelabuhan-pelabuhan tersebut antara lain adalah : — Kamal, — Sukolilo, Kwanyar, — Pasanggrahan, — Batal Barat, — Modung, — Sareseh, — Madegan, — Tanlok, — Camplong, — Tanjung Sampang, — Bandaran, — Ambat, — Branta, — Talang, — Aeng Panas, — Parenduan, — Batolenger, — Lobuk, — Sarokah-Kebondadap, — Tanjung Sumenep, — Marengan, — Kalianget, — Gerse' pote, — Dungke', — Lombang, — Legung, — Sergang, — Salopeng, — Ambunten — Aeng baceng, — Pasongsongan, — Pasean, — Sotabar, — Tamberu, — Sokobanah, — Tlango, — Bira barat, — Ketapang, — Banyuates, — Banyusangka, — Batomarmer, — Blaban, — Telaga biru, — Sepulu, — Klampes, — Buluk Agung, — Tanjung piring, — Gili genting, — Gayam — Tarebung, — Raas, — Kalisangka, — Sapeken, — Sakala, — Tanjung

kiau, — Masalembu, — Arosbaya, — Socan. Dan banyak pelabuhan-pelabuhan kecil lainnya tersebar di seluruh pantai Madura.

Apabila kebutuhan manusia untuk tempat berlindung, yang biasa disebut rumah, mempunyai kesan statis, maka kebutuhan kendaraan untuk alat perhubungan, dalam hal ini perahu, mempunyai kesan *dinamis*. Perahu di Madura adalah manifestasi dinamika, karena orang Madura terkenal *gerakannya* menuju *keluar* wilayahnya. Gerakan dengan perahu ini bila kita teliti menghitungnya dari tiap pelabuhan yang kecil sampai besar, tercatat meliputi tidak kurang 40 sampai mencapai 3000 perahu. Dapat dibayangkan bahwa di seluruh Madura terdapat puluhan ribu perahu besar kecil. Ada pelabuhan yang cukup banyak memiliki perahu seperti Klampes dan Ketapang, sampai mencapai 2000 perahu ke atas; sedang Tamberu, Sepulu, Legung, Tanjung-Bandaran dan Pasean dengan mudah dapat kita temukan 500 perahu ke atas. Pelabuhan-pelabuhan lainnya hanya terdapat sekitar 500 ke bawah. Dengan gambaran jumlah perahu yang bertebaran seperti di atas, maka dapat dibayangkan betapa peranan perahu bagi masyarakat Madura.

Dalam pengertian umum, yang dimaksud dengan *perahu* adalah semua kendaraan di atas air yang didayung atau memakai layar, kecuali rakit. Jadi dalam hal ini tidak membedakan apakah itu jukung, sampan atau perahu besar.

Untuk menyebutkan apakah dan bagaimanakah "perahu Madura" itu, jawabannya tidak perlu tergesa-gesa, karena kita harus melihat dan membicarakannya dari banyak segi, dan ini akan membawa kesulitan dalam pembahasannya.

Masalahnya adalah :

- a. Yang dimaksud dengan "perahu Madura" itu apakah perahu yang hanya terdapat di Madura saja.
- b. Yang dimaksud dengan "perahu Madura" itu apakah perahu yang dibuat oleh orang Madura.
- c. Yang dimaksud dengan "perahu Madura" itu apakah perahu yang memiliki ciri-ciri Madura.

Dalam pengertian pertama akan menyangkut masalah geografis, masalah tempat. Padahal perahu-perahu yang ada di Madura ada perahu-perahu yang bukan perahu Madura. Sedang perahu Madura sendiri banyak yang berada di luar Madura.

Masalah yang kedua akan menyangkut soal manusianya dari mana mereka berasal. Ini berarti menghubungkan perahu Madura de-

ngan keberasalan orang Madura sendiri. Bila kita ikuti penyebaran orang Madura itu tidak saja tersebar di Jawa Timur, bahkan lebih jauh dari itu. Oleh karena itu permasalahan yang kedua ini akan menemukan kesulitan dalam pencaharian data bermukimnya orang Madura tersebut di setiap pantai yang menghasilkan perahu. Penulis tidak melakukan pencarian data ini.

Masalah ketiga menyangkut bendanya, yaitu perahu itu sendiri. Dalam hal ini yang dimaksud dengan "ciri-ciri Madura" kalau dibahas mendalam pengertiannya akan menjadi kabur, lebih-lebih kalau beranjak dari studi perbandingan, yang kiranya akan terdapat persamaan dengan perahu dari Asia Tenggara lainnya. Dimana kemungkinan itu jelas ada, karena penduduk Nusantara berasal dari Hindia Belakang.

Langkah yang penulis lalui adalah mengambil secara umum. Jadi secara umum pengertian "perahu Madura" ialah perahu-perahu yang terdapat di Madura dengan segala ciri-ciri tertentu yang dihasilkan oleh orang Madura atau keturunannya sejak beratus tahun. Ciri-ciri kemaduraan ini misalnya terdapat pada "lokeran" atau "cetongan" yang akan dibahas secara lebih mendalam pada bab-bab berikutnya.

Secara khusus istilah "parao Madura'an" (perahu Madura) adalah sejenis perahu yang terdapat di Pasongsongan, yaitu perahu yang *berlenggi* lebar dengan ornamen dan *andangan* yang khas. Soal andangan akan dipaparkan lebih lanjut kemudian. Istilah "parao" (berarti: perahu) bagi orang Madura memiliki pengertian khusus, yaitu perahu yang berukuran besar, biasanya untuk pengangkutan perdagangan jarak jauh. Sedang perahu yang kecil disebut "sampan". Sampan dipergunakan untuk mencari atau menangkap ikan, atau pengangkutan jarak dekat.

Istilah-istilah lain yang terdapat di Madura ialah: "parao-majang" untuk perahu penangkap ikan, "parao lajar" untuk perahu yang memakai layar. Jukung (jukung) adalah sampan yang dibuat dari kayu utuh dilubangi di tengahnya.

Ruang lingkup

Menyadari akan apa yang telah diuraikan terdahulu, betapa luas perkembangan perahu Madura, maka penulis akan membatasi lingkup pembicaraan, hanya pada jenis-jenis perahu lokal saja. Misalnya seperti: Sampan polangan di Sepulu, jukung tiga roda di Sapeken, jukung Pajangan di Salopeng, sampan eder di Tanjung, parao kaci' di Talang

dan seterusnya. Bahasan yang lebih dalam sangat penting untuk mendapat pengertian dan pengetahuan yang lebih luas mengenai perahu Madura itu. Bahasa gambar akan lebih mampu memperjelas pengertian, yang akan penulis sajikan melalui beberapa contoh bentuk atau jenis perahu saja.

Memberi gambaran tentang perahu Madura yang menyeluruh serta tidak terlalu ilmiah akan mengandung bahasan secara sederhana dalam bentuk uraian, gambar-gambar, serta foto-foto.

Dalam uraian tentang perahu Madura ini apabila terdapat istilah-istilah daerah, dimaksudkan agar "lebih akrab" dengan Madura, dengan artinya dapat dicari pada daftar kata dan istilah yang dilampirkan. Namun apabila di dalam daftar kata dan istilah tidak tercantum, masih dapat dicari pengertiannya dalam penjelasan gambar-gambar bagian perahu pada bab IV.

Kesulitan dalam penyusunan istilah-istilah "keperahuan" di Madura, justru disebabkan banyaknya istilah yang berbeda walaupun bendanya sama. Kesulitan tersebut penulis sadari karena istilah-istilah yang dimaksud tidak terdapat dalam kamus-kamus. Baik dalam kamus Bahasa Madura karangan H.N. Kiliaan, P. Peninga dan H. Hendriks, bahkan dalam kamus "Bahasa Madura-Indonesia" karangan Bapak Asis Safiudin, SH. Kata-kata atau istilah-istilah "keperahuan" tersebut jarang sekali dimasukkan, untuk tidak mengatakan "memang tidak ada". Oleh karena itu, semoga gambar-gambar dengan penjelasannya dapat lebih memberikan pengertian.

Bobot penyajian

Dalam buku "Perahu Madura" ini uraiannya bersifat datar, dalam pengertian hanya bersifat umum serta kurang mendetail. Lagi pula tentang perahu Madura telah banyak dikenal umum, dan banyak peneliti-peneliti dari berbagai lembaga, bahkan ada peneliti Barat yang mengkhususkan diri pada perahu Kaci' Talang. Tetapi sayangnya seperti biasa, tidak satupun hasil penelitiannya tersimpan di Madura.

Pembahasan lebih mendetail jelas tidak bisa dihindari pada beberapa bagian tertentu, termasuk dalam pembahasan aspek magis spiritual dalam pembuatan perahu Madura, seperti ukuran-ukuran yang pasti dan segala mantranya dimana setiap tukang yang ahli akan memahaminya. Penulis tidak akan menuliskan masalah ini dalam buku, sebab selain penulis hanya mengetahui sebagian kecil dari lautan rahasia tadi, menurut etikanya penulis belum "diberi ijin" untuk me-

masuk ke dunia ilmu dimaksud. Apabila dalam buku ini penulis memberi juga beberapa contoh dalam hal tersebut, karena hal tersebut bersifat umum yang boleh diketahui oleh setiap orang. Doa-doa mantra ini tiap daerah berlainan atau ada perbedaan-perbedaan yang telah turun temurun dipegang. Oleh karena itu aspek magis dalam pembuatan perahu ini tentunya merupakan "buku tak tersurat". Dan untuk menuliskannya seharusnya menyelami ilmu tukang perahu serta dengan ilmu pelautnya.

Oleh karena itu penulisan buku "Perahu Madura" ini tidak banyak melebar dari keadaan apa adanya, ditambah pengetahuan penulis dari berbagai cerita dan wawancara yang telah penulis kumpulkan dalam "Apresiasi Kebudayaan Daerah Madura". Rekaman berupa foto-foto sangat terbatas, karena sering sulit mendapatkan waktu yang tepat di saat perahu-perahu tersebut berlabuh.

Peta

Untuk dapat mengikuti uraian dimana tempat-tempat perahu tersebut berada, perlu memperhatikan peta "Madura Daratan" dan "Madura Kepulauan", yang telah disesuaikan dengan peta "keperahuan", sehingga titik berat daerah pantai mendominasi peta tersebut.

BAB I

LATAR BELAKANG SEJARAH, ASAL-USUL DAN PERSEBARANNYA

Menelusuri sejarah perahu berarti menelusuri persebaran suatu bangsa. Asal suatu bangsa sedikit banyak dapat memberi gambaran dengan sarana apa ia dapat sampai ke tempat tujuan. Untuk tidak terjaring kepada beberapa teori tentang persebaran penduduk ini, yang data-datanya diambil dari istilah-istilah benda budaya, sampai kepada pembuktian perjalanan atau ekspedisi seperti yang dilakukan oleh Thor Heyerdhal, dan seterusnya, maka singkatnya kita ambil kesimpulan saja bahwa selain penduduk asli maka nenek moyang kita adalah merupakan pendatang juga.

Apabila perahu-perahu nenek moyang bangsa Indonesia dari Hindia Belakang, dapat dimengerti karena penyebaran mereka ke kepulauan Nusantara ini, dalam beberapa tulisan disebutkan, bahwa mereka itu ada yang datang memakai rakit dan ada pula yang memakai "perahu bersayap". Sedang sebab berpindahnya karena peperangan dan sebab lainnya. Maka kiranya jelaslah, bahwa Madura akan mengalami hal yang demikian pula.

Dalam sejarah Madura sendiri, digambarkan bahwa penghuni awal Madura yaitu Raden Sagoro (Radin Sagara), artinya orang yang berdarah lautan. Raden Sagoro adalah putra seorang puteri raja Giling Wesi yang masih gadis. Raden Sagoro sampai ke Madura mendarat di Gunung Geger dengan naik getek (gitek) yang diperkirakan berlangsung pada tahun 929 atau sebelumnya. Dapat ditambahkan, karena Raden Sagoro kemudian hari mempergunakan senjata "ular raksasa" si Nenggolo dan si Alugoro dalam menaklukkan musuh, maka sampai sekarang banyak perahu-perahu yang dihias atau bercangga lajar motif ular naga untuk "tolak bala"

Walaupun kebenaran cerita tersebut belum dapat dipertanggungjawabkan, namun di Madura sampai kini tidak diketemukan bukti-bukti baru bahwa sebelum tahun tersebut ada benda atau perahu jenis lain selain getek, sebagaimana yang dipergunakan oleh Raden Sagoro. Memang ada dongeng bahwa banyak orang yang bisa naik "karocok-manggar", yaitu seludang bunga kelapa, misalnya datangnya Adipoday ke Sepudi dan cerita Empu Bageno ke Arosbaya sebagai pemeluk agama Islam pertama yang naik karocok. Tetapi walau diperkirakan terjadi pada abad ke-15, kesemuanya hanya merupakan

cerita saja. Juga tidak disebutkan ketepatan tahunnya, sejak kapan di Madura ini dikenal "perahu bersayap", yaitu sejenis jukung yang bercadik, yang di Madura dikenal sebagai "jukong" atau "sampan kate-ran". Padahal sampan berkater inilah yang dianggap asal-usul perahu Madura dengan segala jenisnya.

Apabila kita ikuti alur buku sejarah bahwa perahu yang bersayap adalah perahu awal nenek moyang bangsa Indonesia, maka dapat disimpulkan bahwa perahu-perahu bercadik di Indonesia, termasuk Madura, merupakan nenek moyang perahu Indonesia pula. Oleh karena itu dapat disimpulkan sementara, bahwa perahu-perahu yang "tidak bercadik" atau "tidak berkater", timbulnya lebih kemudian. Maka berdasarkan bentuk-bentuk yang masih ada pada perahu-perahu bercadik atau berkater, dibandingkan dengan bentuk-bentuk perahu yang tak bercadik, dengan persamaan-persamaan yang terdapat, diperkirakanlah bahwa mereka adalah seketurunan.

Di tiap-tiap tempat sesuai dengan kondisi dan tradisinya, bentuk jukung berkater ini yang dalam perkembangannya, akhirnya terlihat berbagai variasi bentuk. Apabila mula-mula di masing-masing daerah semuanya memakai kater atau cadik, lama-kelamaan di beberapa tempat dengan pengalaman-pengalamannya, kemudian ada pula yang membuat sampan tak berkater. Dapatlah dikaji akan perkembangan perahu tersebut sebagai berikut :

- a. Perahu Padduwang dan Karoman di Legung adalah cikal-bakal sampan Les-ales atau Jabaran (di Pasean-Tamberu-Klampes dan Kwanyar) dengan puncak perkembangannya perahu Pegon dan Janggolan.
- b. Jukung Gambringan di Gili dan Sapudi, adalah cikal-bakal dari sampan Eder atau Jo-ijo di Tanjung-Bandaran dengan puncak perkembangannya perahu Glate.
- c. Sampan Patetedan di Legung adalah cikal-bakal sampan Gole'an (di Madura Timur) dengan puncak perkembangannya perahu Lete'.

Dari beberapa peninggalan tersebut dapat pula diketengahkan bahwa urutan masa pembuatan perahu Madura dapat dikelompokkan sebagai berikut:

- a. Pembuatan perahu memakai kayu utuh. Karena kepandaian dan pengalaman, kayu tersebut dilubangi memanjang pada bagian tengahnya, sehingga terjadilah "polongan", sebagai bentuk jukung dengan berbagai modelnya.

- b. Agar dapat berlayaragak ke tengah haruslah lebih mantap keseimbangannya. Untuk menjamin keseimbangan, maka jukung tersebut diberi cadik. Ada yang bercadik sebelah, ada bercadik dua belah, bahkan ada yang bercadik-kater rangkap.
- c. Setelah pandai membuat perahu dengan titik tumpu dan keseimbangan yang mantap, masih juga membuat jukung tanpa cadik, terjadilah sampan dan perahu.
- d. Perkembangan selanjutnya adalah pembuatan sampan-sampan atau perahu-perahu dengan teknik menyambung papan kayu, karena dianggap lebih murah dan praktis bila dibandingkan dengan melubangi kayu besar. Disamping itu kayu besar sebagai bahan perahu, makin lama makin sulit didapat.
- e. Perkembangan selanjutnya yaitu menuju pada pembuatan perahu besar untuk pelayaran samudera, seperti jenis Kaci', Lete, Glate, Pegon, dan Janggolan.
- f. Sedang perkembangan sampai saat ini ialah dilengkapinya perahu atau sampan-sampan tersebut dengan mesin. Akibatnya banyak yang menyesuaikan badan sampannya kearah tipe kapal dari Barat.

Kapan dan sejak kapan, Tahun berapa sampai tahun berapa tahapan-tahapan tersebut, penulis tidak dapat memberi kepastian, sebab sisa-sisa tiap tahapan selalu masih juga ada sampai sekarang ini.

Dalam cerita dan sejarah Madura yang mempunyai kaitan dengan soal perahu tidak banyak kita temukan. Kaitan-kaitannya akan berpangkal pada interaksi dengan perahu luar Madura, sehingga kemungkinan membawa pengaruh kepada bentuk-bentuk perahu Madura, masih memerlukan bukti. Sejauh mana kehadiran perahu asing bisa mempengaruhi bentuk perahu Madura, masih perlu dipelajari lebih mendalam.

Pada sekitar tahun 1292 Raden Wijaya pergi ke Madura-Sumenep, kemudian kembali lagi ke Jawa mendirikan kerajaan Mojopahit, mengendarai perahu jenis apa dengan bentuk bagaimana juga tidak disebutkan.

Demikian pula perjalanan Jokotole dan Jokowedi pada sekitar tahun 1425 dari Madura ke Gresik, naik perahu "tambangan" jenis apa juga tidak disebutkan.

Tak terkecuali penyerangan tentara Bali ke Madura-Sumenep mempergunakan jenis perahu apa, tidak ada sama sekali sisa-sisanya, padahal semua perahunya dirusakkan di pantai Sumenep. Pendeknya sejarah perahu di Madura sulit untuk ditelusuri.

Tempat-tempat yang mempunyai kaitan dengan sejarah keperahuhanpun tidak banyak kita temukan di Madura. Di Legung (Sumenep) sebelum jaman kemerdekaan pernah jaya suatu jenis perahu besar yang disebut "Padduwang". Padduwang merupakan bentuk terakhir perahu besar bercadik ganda, umurnya hanya sampai tahun 1949, kemudian rusak. Bekas-bekas perahu ini dipagari dengan aman di Legung, bahkan dikeramatkan sampai sekarang.

Jenis lain yang lebih kecil adalah perahu "Karoman", juga merupakan jenis terakhir yang masih dapat kita lihat sisa-sisanya sebanyak dua buah di Legung.

Di desa Muangan dekat Nambakor Sumenep, pada saat sekarang kadang-kadang masih terdapat sisa-sisa perahu kuno yang tidak dapat direkonstruksikan lagi bentuknya. Rupanya daerah-daerah tersebut merupakan "pembuangan" sampan rusak dari pelabuhan Sarokah di dekatnya, dimana banyak perahu besar berlabuh pada masa lampau. Sedangkan desa Pabian, kota Sumenep, merupakan tempat memungut bea masuk perahu pada jaman lampau, melalui sungai Marengan yang dalam. Tetapi pada jaman sekarang sungai tersebut dangkal sekali, sehingga perahu mundur sejauh sepuluh kilometer.

Desa Jung Cang-cang (Pamekasan) juga mempunyai sejarah sebagai tempat penambatan perahu-perahu pada jaman lampau. Tetapi sekarang tempat tersebut telah jauh dari tempat perahu. Di Pinggir-papas-Sumenep ada sebuah makam yang disebut "Bju'-Perrang" dikeramatkan. Di dekatnya pada masa lalu ada sisa-sisa jukung kuno. Menurut kepercayaan, diceritakan bahwa juga Buju' Perrang tersebut adalah pahlawan Bali yang berperang melawan Pangeran Lor dan Pangeran Wetan, kemungkinan menaiki jukung tersebut.

Di setiap pelabuhan besar, dapat ditelusuri dan dicari sisa-sisa perahu kuno yang berukir. Edy Setiawan SH, banyak menyimpan bagian badan perahu kuno berukir. Dari motif ukirannya dapat ditarik kesimpulan perwatakan nelayan pada masa yang lalu. Tetapi kesemuanya tidak ada yang dapat menunjukkan angka tahun yang pasti.

Di beberapa pulau bagian timur Madura juga memiliki sejarah keperahuhan tersendiri. Sapeken adalah tempat pasar, dimana sepekan sekali perahu-perahu dari segala jurusan dan pulau sekitarnya berlabuh. Oleh karena itu bentuk-bentuk perahunya memiliki kemiripan. Jukung Tiga roda mirip dengan perahu Sande Makasar. Raas dan Tonduk banyak memiliki perahu, yang apabila berlayar meninggal-

kan pulaunya sampai sepuluh bulan, ke daerah Aceh dan Malaysia. Akibatnya interaksinya, sekarang banyak perahu-perahunya yang berganti ke jenis perahu mesin yang disebut "kalotok".

Persebarannya

Pada awalnya orang Madura lebih senang hidup di daerah pantai, disebabkan oleh keadaan tanahnya yang kurang subur. Mereka hidup sebagai nelayan, dengan berkelompok dalam suatu desa nelayan. Oleh karena itu tidaklah mengherankan kalau di sepanjang pantai terdapat desa-desa nelayan yang besar dengan gugusan perahunya yang selalu siap mengarungi samudera. Kehidupan nelayan sangat tergantung dari keadaan laut, oleh karena itu laut merupakan hidup dan matinya nelayan.

Menyadari akan ketergantungan hidupnya dari laut, tidak mengherankan kalau setiap tahunnya diadakan selamatan laut, yang disebut "rokat tase". Karena ketenangan dan keganasan laut menjadi bagian hidupnya sehari-hari, hujan-badai, topan dan halilintar, maka kehidupan laut ini bermottokan "a bantal omba' asapo' angen", yang artinya berbantal ombak berselimut angin. Dari keadaan lingkup hidup demikian nelayan-nelayan Madura menjadi menyatu dengan alam, sehingga menimbulkan jiwa pasrah yang kadang-kadang pantas disebut "suatu keberanian". Pasrah dan berani merupakan jiwa nelayan Madura, tak gentar mengarungi badai dan gulungan ombak. Apabila mendapatkan tantangan alam yang luas dan ganas semacam di atas tidak menggetarkan dirinya, maka dalam menghadapi tantangan lainnya dianggap sebagai persoalan kecil saja. Jiwa yang demikian kemudian menjadi watak orang Madura, dan dalam wujud lahirnya, orang Madura suka berbicara atau menyatakan sesuatu apa adanya secara blak-blakan, tanpa bumbu dan bedak. Oleh karena itu tampaknya menjadi "kasar". "Kekasaran" ini nampak pula pada kehidupan para nelayan, pada bentuk perahu ataupun pada hiasan perahunya.

Menurut sejarah telah ditulis dalam buku-buku etnologi, bahwa suku Madura tergolong ke dalam bangsa "de trekkers", yaitu suatu bangsa yang karena kehidupan di daerahnya tidak menguntungkan, tanah tidak subur, kemudian mencari penghidupan yang lebih baik ke luar daerahnya. Apabila dalam waktu lama keuntungan yang tertabung sudah cukup banyak, mereka pulang kampung dengan membangun, memperbaiki atau membeli rumah dan segala sesuatu yang diperlukan dalam hidupnya seperti: ternak, sawah dan ladang. Kare-

na keadaan alam yang demikian itulah suku Madura sejak semula dikenal sebagai suku pengembara. Nelayannyapun banyak yang berlayar mengarungi samudera, seperti para nelayan Raas dan Tonduk. Bahkan di pulau Gua-gua apabila tiba musim berlayar yang cukup lama, maka penghuninya adalah kaum hawa saja beserta dengan anak-anaknya.

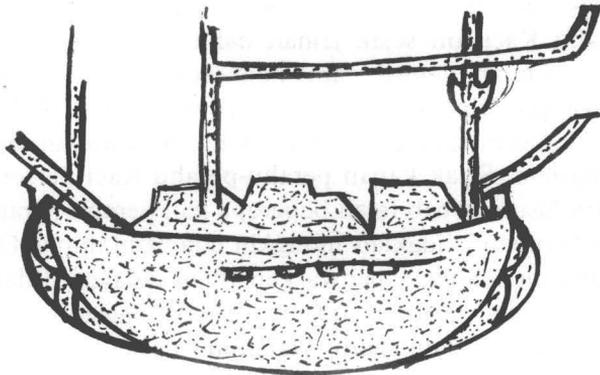
Keberanian orang Madura dengan perahu-perahu layarnya sangat mentakjubkan. Keberanian ini didorong dan dilandasi oleh kebutuhan hidup dan jiwa pasrah. Oleh karena itu tidak mengherankan apabila persebaran suku Madura ke seluruh tanah air pada dasarnya diawali oleh pelaut-pelautnya, yang dalam hal ini termasuk juga persebaran perahunya.

Sejarah perahu Kaci' lain lagi. Perahu Kaci' ini adalah perahu khas Talang-Pamekasan bagian Timur berbatasan dengan Sumenep. Perahu-perahu Kaci' ini sejak jaman dahulu terbatas sekali, pernah berjumlah lima buah, dengan nama-nama seperti: 1. Se Lanceng (jejaka), 2. Se Kangen (rindu), 3. Se Gambar (gambar), 4. Se Paraban (perawan), 5. Se Saob (sambar). Perahu Kaci' Se Paraban telah lenyap, karena tenggelam. Sejak kapan perahu-perahu Kaci' tersebut ada, sulit untuk ditelusuri, sebab telah beberapa kali perahu-perahu tersebut "diperbaiki kembali" tidaklah mungkin ada catatannya. Orang-orang tua di Talang menyatakan bahwa kebiasaan nelayan Talang, apabila perahu sudah "asar", artinya sudah tua, maka bagian-bagiannya yang rusak diganti dengan kayu baru. Walaupun perbaikan ini hampir menyeluruh, nama perahunya masih tetap dipertahankan. Terkecuali se Kangen, karena sudah mengalami beberapa kali perbaikan dan telah dijual ke "luar Talang", namanya berganti menjadi "Se Sinar", yang sekarang berada di Aeng Panas, satu-satunya yang masih berada di Sumenep. Jadi perahu Kaci' tersebut, selama tidak ada aral melintang dan tetap ada di Talang, namanya akan terus-menerus dipakai. Secara adat kebiasaan Talang, 1000 tahunpun nama-nama perahu tersebut akan tetap-tetap saja, yaitu "Se Lanceng", "Se Gambar", dan "Se Saob". Oleh karena itu dalam memberikan nama, orang Talang melakukan semedi, atau "a sajja".

Kalau perahu gole'an mengambil legende asal dari karocok (seludang bunga kelapa), maka perahu Kaci' mengambil legende asal dari pellok (biji mangga). Menurut dongeng bahwa Adipoday waktu mendarat di pulau Sapudi naik karocok, yang kemudian secara turunturun di Madura bagian Timur dijelmakan menjadi perahu gole'an.

Sedang di Talang ini Adirasa mendarat naik pellok, yang kemudian dijelmakan secara dongeng menjadi perahu Kaci'. Dongeng adalah dongeng, tetapi penyelidikan mungkin sangat diperlukan masa-masa mendatang. Tetapi siapakah yang mengetahui dengan jelas tentang dongeng-dongeng kuno yang saling bertentangan tersebut? Tukang perahu Kaci' yang baik dan mashur seperti Pak Surati dan Pak Tijah telah meninggal. Keturunannya seperti Pak Sujirah dan Pak Ahmad yang sekarang ada telah beralih membuat perahu gole'an (bukan perahu Kaci'). Beliau kadang-kadang sampai sekarang membuat miniatur perahu Kaci'.

Sebelum revolusi tahun 1945 perahu Kaci' ini masih banyak, yaitu sepuluh buah. Karena berlayarnya ke Jawa (Kraksaan – Besuki – Situbondo – Panarukan) mungkin di pantai-pantai tersebut masih dapat ditelusuri sisa-sisa perahu Kaci' yang lain.



Gambar 1

Bentuk perahu Kaci' seperti "pellok", terkenal sebagai perahu cepat.

Dengan melihat perahu sekarang ini di Madura, yaitu jenis "gole'an", yang tergolong ke dalam jenis "sampan laki" artinya sampan laki-laki, karena memiliki lenggi panjang mencuat ke atas disamakan dengan simbul laki-laki, terutama banyak terdapat di bagian Timur dan Utara Madura. Sedang jenis "les-ales" yang tergolong ke dalam jenis "sampan bine'", artinya sampan perempuan, karena tidak berlenggi, hanya bertopengan rata ke bawah disamakan dengan simbul perempuan, yang banyak terdapat di Madura bagian Barat dan bagian Utara. Dalam uraian tersebut dapat disimpulkan;

- a. Persebaran jenis gole'an kearah Timur, atau memang mungkin berasal dari Madura bagian Timur.
- b. Persebaran jenis les-ales atau jabaran kearah Barat, atau mungkin

pula memang berasal dari Madura bagian Barat.

Apabila kita meninjau Legung, sebuah pantai Timur Laut Madura, jadi sudah termasuk pantai Utara, kita mendapatkan beberapa jenis perahu sebagai berikut :

1. Sisa-sisa perahu Padduwang, yaitu jenis les-ales besar model kuno dengan cadik ganda di kedua sisinya. Perahu Padduwang ini diperkirakan tidak dipakai lagi dan rusak sejak tahun 1949. Menurut rakyat setempat sisa-sisa perahu Padduwang ini dianggap keramat, sehingga di tempat tertumpuknya bagian-bagian atau kepingannya masih kita dapati bekas selamatan dan api kemenyan.
2. Sisa dua buah sampan Karoman (sebenarnya jukung), yaitu jenis les-ales pologan, jadi dari sebatang kayu utuh, masih diselamatkan dengan baik. Bahkan sisa cat ukirannya masih jelas tampak. Hanya bagian atas dan cadiknya yang tidak ada. Walaupun demikian tidak mustahil di tempat yang jauh tersebut dan di alam terbuka semacam itu akan terjadi kerusakan yang cepat.
Dari kedua sisa perahu tersebut menunjukkan tradisi kuno Legung masih terbaca sampai sekarang.
3. Selain perahu-perahu tersebut, di Legung kita dapatkan jukung Pajangan Salopeng yang masih baik-baik, sampan Kateran Legung, yang semuanya kerleng-alengan minded. Di sana kita dapatkan pula jukung Pagur tipe Legung dan tipe Sapudi dan beberapa perahu tipe biasa lainnya.

Dari hal-hal tersebut di atas, menunjukkan bahwa :

- a. Perahu Padduwang dan sampan Karoman merupakan cacal-bakal perahu jenis les-ales atau jabaran yang hampir meliputi wilayah Madura bagian Barat.
- b. Kedua perahu tersebut merupakan perahu peninggalan jaman kuno, yang semestinya diamankan oleh pemerintah, instansi yang berwenang, untuk menjadi dokumen hidup autentik bahwa perahu tersebut memang pernah ada di Madura.
- c. Malah lebih dari itu, barangkali Legung bisa dikembangkan menjadi salah satu museum terbuka, yang dalam hal ini sebagai museum perahu Madura.

Persebaran perahu Madura dimulai dengan pesat setelah pemerintah lebih besar memberikan perhatian pada kehidupan nelayan, dimana pada sekitar tahun 1970 menyediakan kredit mesin tempel.

Di Klampes, perahu-perahu jenis les-ales "menyingkir" ke arah Timur, memasuki daerah Ketapang dan seterusnya, karena dianggap

tidak praktis lagi, diganti gole'an yang tanpa antek. Bahkan lebih jauh lagi mengadakan perubahan bentuk dan membuat jenis perahu "kursin" yang sangat cocok dengan mesin tempel, dimana pada awal tahun 1980 telah mencapai 80 buah perahu bermesin atau "kursin".

Di Pasean perahu-perahu Madura'an sudah "kurang disukai" lagi, karena dianggap kurang lincah. Perahu jenis ini tinggal beberapa buah saja, dan pelayarannya menuju Masalembu. Padahal di Masalembu sendiri mulai maju dengan jenis perahu Kalotok.

Jukung-jukung Pajangan Salopeng sudah lama tidak dibuat lagi sisanya lebih kurang masih 40 buah. Jukung besar ini kurang populer lagi, karena disarakan sangat merugi jika menangkap ikan dengan lima awak, padahal hasil ikannya semakin merosot. Akhirnya jukung jenis ini banyak dijual ke Legung.

Di Kamal sebelum tahun 1970, sampan mesin pernah jaya dan tumbuh dengan pesatnya, sebagai alat penyeberangan ke Surabaya. Setelah banyak kapal ferry dan tongkang beroperasi, sampan-sampan mesin ini mundur dan lenyap dengan sendirinya, apalagi kapal ferry sekarang besar-besar, baik dari swasta (yaitu Dharma Lautan) maupun dari pihak DKA.

Perahu-perahu besar jenis gole'an atau disebut juga "perahu Lete'", dibuat di pulau Sapudi, Gili, Raas dan Sapekan. Di pulau-pulau tersebut bahan kayunya "lebih murah" dan mudah didapat. Perahu ini berlayar ke tempat-tempat yang jauh sampai ke Malaysia dan Singapura. Karena orang Madura menyebar ke seluruh Jawa Timur, maka banyak terdapat tukang pembuat perahu di pantai-pantai Jawa Timur. Di Bawean (Gresik), Blimbing (Tuban), Lekok-Mlaten (Pasuruan), Mayangan-Songay topo/Kalibuntu-Kraksaan (Probolinggo), Kalbut-Panarukan (Situbondo), banyak terdapat orang Madura membuat perahu. Sedang daerah Muncar (Banyuwangi) mendapat penyaluran perahu dari Kebondadap-Sumenep, paling sedikit 30 perahu setiap tahunnya.

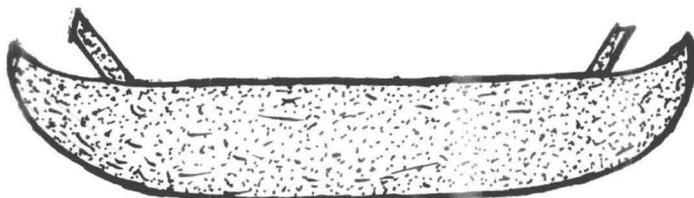
Persebaran perahu diantara kota-kota di selat Madura merupakan hal yang sudah berlangsung lama. Perahu-perahu besar di Madura berlayar ke Jawa, misalnya perahu Kaci'-Taleng, sedang dari Jawa ke Madura.

Perkembangan bentuk

Dari uraian di atas dengan beberapa peninggalannya, ternyata bentuk perahu mengalami perubahan dan perkembangan secara terus-

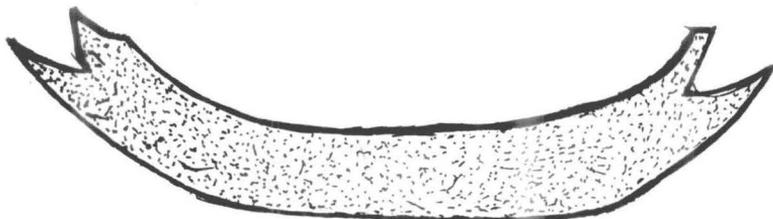
menerus. Diperhatikan dari bentuk tubuhnya apabila diurut setiap periode atau tahap perkembangannya, dapat dicatat sebagai berikut:

- a. Mula-mula dengan bentuk yang ramping lurus sebagai lesung panjang penumbuk padi. Pada kedua ujungnya diberi tempat berpegang. Contoh jenis ini adalah losongan. Bentuk dasarnya sebagai gambar 2.a.



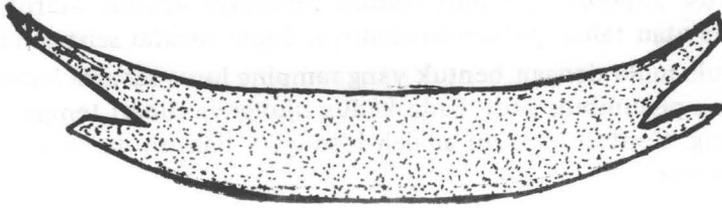
Gambar 2.a.

- b. Periode kedua bentuk tubuh perahu atau jukung lebih panjang dan lebih baik dan telah terdapat perbedaan antara bagian depan atau "serang" dan bagian belakang atau "buritan". Banyak gaya pada periode ini, karena tiap pantai membuat tipe-tipenya sendiri sesuai dengan karakter masing-masing. Salah satu contohnya adalah jukung Pajangan Salopeng dan sampan Kateran Legung. Bentuk dasarnya sebagai gambar 2.b.:



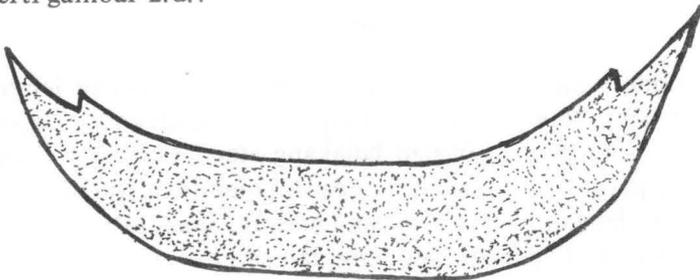
Gambar 2.b.

- c. Periode selanjutnya adalah pembuatan perahu dengan memakai rakitan papan, tidak lagi dari kayu pologan. Pada periode ini terdapat dua tipe. Masing-masing ada lenggi bagian depan dan lenggi bagian belakang. Berdasarkan kondisi alamnya, maka untuk pantai yang banyak berbatu lahirlah jenis les-ales yang disebut pula sampan bine' (perempuan). Bentuk dasarnya sebagai gambar 2.c.:



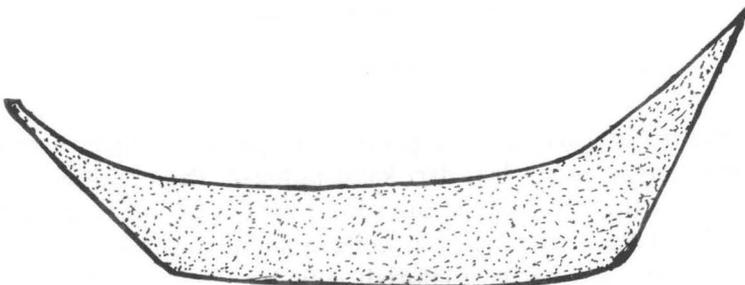
Gambar 2.c.

Sedangkan untuk daerah dengan pantai yang landai lahirlah tipe gole'an yang disebut juga sampan Lake'. Kalau pada tipe les-ales ada terusan lunas yang disebut "cantek", maka pada tipe gole'an terusan tersebut berupa lenggi mencuat ke atas. Bentuk dasarnya seperti gambar 2.d.:



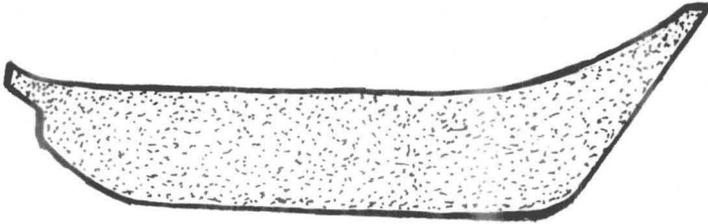
Gambar 2.d.

- d. Perkembangan selanjutnya ialah penyederhanaan lenggi menjadi lebih ramping dan lurus, sehingga dapat berlayar lebih cepat dan lebih praktis. Termasuk kategori ini ialah Kote'an Batomarmer dan jenis co'-penco' Kobanyar. Bentuk dasarnya sebagai gambar 2.e.:



Gambar 2.e.

Perkembangan lebih kemudian dan lebih cepat lagi setelah motorisasi adalah perubahan fundamental dalam segi bentuk. Banyak perahu Madura mengubah bentuk menjadi lebih sederhana lagi, dengan menghilangkan lenggi bagian belakang agar sesuai dengan tempat motor tempelnya. Bentuk demikian termasuk jenis Kursin dan Kalotok. Bentuk dasarnya sebagai gambar 2.f.:



Gambar 2.f.

BAB II

FUNGSI DAN PERANAN SOSIAL

Perahu Madura dalam khasanah budaya bangsa memiliki peranan sosial yang luas, sehingga fungsinya sangat penting diketengahkan. Lebih-lebih di Madura saat ini, sebagian besar penduduknya merupakan petani dan nelayan, yang jelas sebagian hidupnya terserap dalam kehidupan di ladang dan laut. Kehidupan ini meliputi berbagai seginya. Demikianlah peranan atau fungsi perahu dapat disebutkan beberapa yang penting saja:

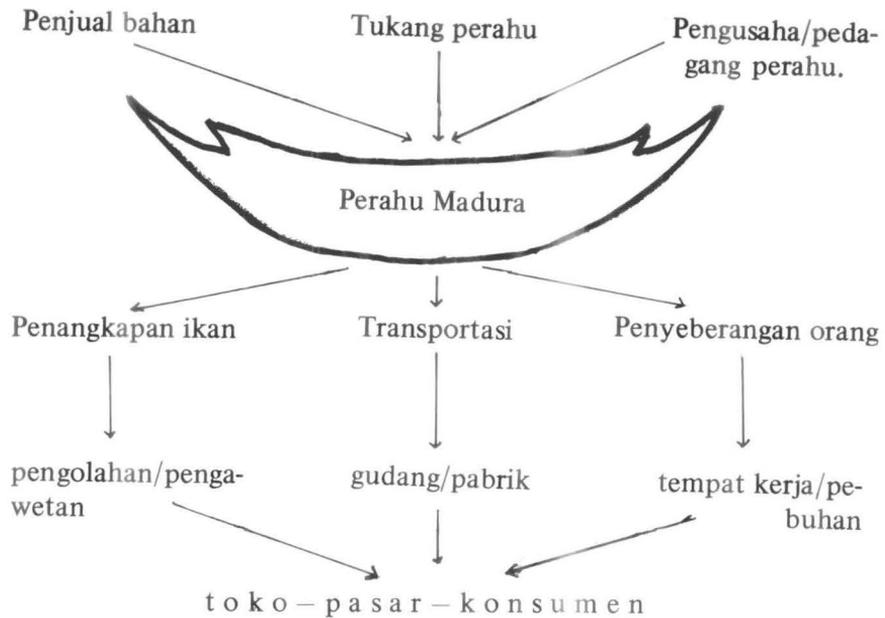
- Fungsi ekonomis,
- fungsi komunikatif,
- fungsi magis religis,
- perahu sebagai tema kegiatan cipta.

Fungsi ekonomis

Dalam menyimak fungsi utama perahu Madura sebagai pemecah persoalan ekonomis, sebagai alat mencari nafkah untuk kehidupan sehari-hari. Dalam hal ini dapat dibicarakan, dimana perusahaan pembuatan perahu, pembuatan ukiran sebagai satu jenis usaha. Sedangkan di lain pihak perahu sebagai alat pengangkut benda dagangan atau sebagai alat penangkap ikan. Dari uraian di atas maka dapat ditarik kesimpulan peranan ekonomis secara langsung perahu Madura adalah :

- a. Peranan sebagai pengangkut dagangan kayu dan benda-benda dagangan lainnya.
- b. Usaha pertukangan perahu dan ukirannya.
- c. Usaha perdagangan perahu itu sendiri.
- d. Sebagai alat mencari ikan.
- e. Alat pengangkutan orang bepergian.

Jelaslah dari "benda perahu" saja dapat ditunjang berbagai jenis kehidupan dan kegiatan manusia. Dengan benda perahu, terlibat pula berbagai segi kehidupan lainnya. Barangkali berbagai segi tersebut dapat dijelaskan dengan gambar di bawah (Gambar 3):



Gambar 3.

Suasana kehidupan para nelayan adalah "normal", artinya tidak kaya tetapi tidak terlalu miskin. Kepuasan nelayan akan hidupnya banyak tergantung kepada pribadi masing-masing. Laut adalah ladang rejeki nelayan. Kepada laut hidupnya digantungkan. Malang tidak dapat ditolak, untung tak dapat diraih. Apabila "laut" lagi pemurah, ikan yang didapat melimpah. Sebaliknya bila ladang lagi kering, maka hanya cukup untuk dimakan saja. Kehidupan nelayan adalah kehidupan menyabung nyawa. Para nelayan berangkat sore hari, pulang pagi hari. Berangkat waktu angin darat, pulang waktu angin laut. Lihatlah pada waktu malam hari di laut dekat pantai, gemerlapan ribuan lampu petromak, menandakan nelayan-nelayan mencari nafkah menangkap ikan. Sangat asyik dipandang mata!

Kebutuhan akan sarana perahu bagi nelayan adalah mutlak. Pada umumnya semua nelayan memiliki perahu atau sampan kecil. Tetapi untuk perahu besar pajangan ataupun untuk perdagangan hanya beberapa orang sajalah yang memilikinya. Pelaut-pelaut yang tidak memiliki perahu, dapat mengambil upahan bagi hasil secara tradisional dengan pemilik perahu. Pembagian keuntungan secara tradisional ini dapat mengambil contoh di Gili Genting yang pembagiannya sebagai berikut :

Pada perahu *Lete' Gole'an* dengan awak perahunya 8 sampai 12 orang :

1. Untuk "jaragan" atau juru mudi : 100 bagian tambah 2 bagian
2. Untuk "pondu" atau kelasi, tiap orang : 100 bagian,
3. Untuk "gugi", koki masak, seorang : 50 bagian,
4. Untuk pemilik perahu : 100 bagian,
5. Untuk "perahu" sendiri : 100 bagian.

Dari gambaran pembagian di atas tampaklah bahwa pemilik perahu karena modal perahu yang dimilikinya tetap kaya walaupun "tidak bekerja", sebab memiliki pembagian dua kali bagian jaragan atau juru mudi.

Kebutuhan perahu yang semakin meningkat, melibatkan banyak tukang pembuat perahu, yang kemudian menjadi mata pencaharian tetap. Di daerah yang jumlah nelayannya besar, hampir sebagian dari penduduknya menjadi tukang pembuat perahu. Beberapa orang ahli pembuat perahu yang penulis kenal dapat disebutkan sebagai di bawah ini :

1. Di Legung: K. Karliya, K. Buraiya, K. Ridowi dan K. Nurhasan. Mereka lebih ahli dalam membuat leng-alengan.
2. Di Kebondadap-Sarokah: Pak Gasim, Pak Suhairi, Pak Wasiya, Pak Tiyani, Pak Umar, Pak Abdul Mukti, K. Anwar, Pak Al Muda. Tukong kunonya: Pak Madra'i dan Pak Nawan. Pengusahanya: Sudarso, Martawi dan Masruwi.
3. Di Ambat: Pak Durahman dengan beberapa orang pembantunya.
4. Di Batal Barat: Pak Saderun dan Pak Abdurahman.
5. Di Sukolilo: Pak Mohtar, Pak Munawi, Pak Purwas, Pak Tabrani dan Pak Bari.
6. Di Talang: Pak Surati, Pak Tijah, Pak Sujirah dan Pak Ahmad.
7. Di Klampes: H. Solihin, Pak Jakfar, dan Pak Jaji.
8. Di Sapulu: Pak Rabu dan putranya Rabu.
9. Di Ketapang: Pak Om dan Pak Sahri.
10. Di Sotabar: Pak Harmin, Pak Sukiya, Pak Muntaha, Pak Asmali, Pak Muksin, Pak Sidin dan Pak Amri.
11. Di Banyusangka: Pak Kupa dan Pak Sarip.
12. Di Pasongsongan: Pak Asik, Pak Talha dan Pak Suli.
13. Di Salopeng: Pak Atma dan Pak Hasan.
14. Di Giligenting: Pak Essa, Pak Kina, Pak Biyati dan Pak Emad.
15. Di Sapudi: Pak Hamma dengan beberapa pembantunya.

Demikian seterusnya tak dapat dipaparkan semua dalam buku ini.

Pembuatan perahu di Kebondadap terdapat tidak kurang dari 20 pengusaha pembuatan perahu. Apabila tiap pengusaha melibatkan 10 orang tukang, berarti 200 orang dapat tertampung dalam perusahaan pembuatan perahu tersebut. Dapat dibayangkan kalau di Madura ada banyak tempat pembuatan perahu, sebagaimana yang disebutkan di atas berapa tenaga kerja yang dapat diserap oleh perusahaan pembuatan perahu tersebut.

Untuk perdagangan, sarana perahu Madura amat penting, terutama untuk daerah-daerah antar pulau. Beberapa perahu Madura memiliki peran menentukan. Beberapa diantaranya memiliki route yang rutin, sehingga apabila dalam beberapa hal menjadi macet, harus digantikan oleh perahu lainnya, agar arus barang dan orang berkelanjutan. Suatu contoh perahu Kaci' Talang yang menghubungkan Talang – Kraksaan atau Besuki, Perahu Pajangan – Pasongsongan ke Masalembu, sedang perahu Kalotok routenya antara Masalembu–Raas–dan Kalbut Panarukan. Perahu-perahu besar lainnya seperti Pegon, Lete' Gole'an dan Janggolan bahkan sampai ke Aceh dan Banjarmasin. Perahu Glate menghubungkan Tanjung dan Kraksaan Probolinggo. Ongkos pengangkutan perahu Madura cukup murah dan keamanannya terjamin.

Fungsi komunikatif

Fungsi utama perahu lainnya di Madura adalah sebagai sarana angkutan, sebagai alat perhubungan dari suatu tempat ke tempat lainnya. Betapa pentingnya perahu sebagai alat perhubungan baru dirasakan orang kalau sudah pernah berdiam di salah satu pulau yang cukup jauh dari "daratan". Kepulauan Madura di sebelah Timur merupakan daerah-daerah terpencil berupa pulau-pulau besar kecil berjumlah 63 buah, yang apabila tidak ada alat perhubungan perahu dapat dibayangkan betapa keadaannya. Lebih-lebih dirasakan lagi bila seseorang berasal dari kota atau daerah ramai ataupun dari "luar", kemudian pindah ke kepulauan Madura Timur, maka perahu dirasakan sebagai kebutuhan mutlak. Tidak memiliki perahu berarti tidak memiliki kaki. Apabila pada jaman sekarang telah ada kapal mesin yang menghubungkan pulau-pulau Sapudi–Kangean–Sapeken–dan Masalembu oleh kapal Antareja, Bintang 10, dan AE, mungkin peran perahu-perahu sebagai alat transportasi sedikit berkurang artinya.

Tetapi bayangkanlah jaman sebelumnya.

Musim-musim yang terdapat di Indonesia umumnya dimanfaatkan betul-betul oleh nelayan pelaut Raas-Tonduk dan bagian Madura lainnya yang mempergunakan perahu besar. Ketika angin ke arah Barat pada bulan Oktober—April, maka pelayaran akan menuju ke arah daerah Barat: ke Surabaya, Jakarta sampai Aceh dengan persinggahan-persinggahan yang tetap. Ada pula dari Giligenting yang menuju ke Pontianak, Banjarmasin dan Makasar.

Pada musim penghujan angin menuju ke arah Timur, maka pelayaran pulang, selanjutnya menuju ke Timur, ke Lombok sampai Flores, ada pula yang ke Makasar. Dengan gambaran seperti di atas maka tampaklah daerah-daerah mana saja yang dapat dihubungi oleh perahu Madura, sehingga oleh hal tersebut peran perahu Madura sebagai alat transportasi adalah penting. Dengan biaya murah dan aman daerah-daerah dalam jalur tersebut dapat disinggahi, menyalurkan barang-barang keperluan penduduk.

Untuk transportasi yang bersifat kreatif dapat pula diketengahkan saat-saat bersamaan seperti pada:

- Malam bulan Sya'ban dengan tradisi naik perahu berbondong bondong ke tengah laut.
- Bertamasya ke Taman Laut Mamburit di Kangean.
- Tradisi rokat tase' di tiap pantai dengan berlayar ke tengah laut.
- Bersantai sekeluarga dengan memancing ke tengah laut.

Fungsi magis religis

Untuk mengkaji fungsi magis religis kita harus "menyelami" para nelayan tua, tukang pembuat perahu tua, yaitu mereka-mereka yang mempunyai pengetahuan mendalam mengenai kaidah dan persyaratan dalam pembuatan perahu. Ketentuan kaidah dan persyaratan itu begitu kerasnya diikuti, karena perahu merupakan sesuatu yang dikeramatkan.... Perahu adalah "berjiwa", dan untuk itu setiap pelaut tua mengetahui mantra yang diucapkan sebagai dialog antara dirinya dengan perahunya, sehingga terjadilah "saling menyelamatkan" dalam arung pengembaraan "abantal omba' asapo' angin".

Perahu sebagai sarana angkutan laut lain sekali dengan angkutan darat. Di laut lebih "angker" menakutkan, terasing bila dibandingkan angkutan darat. Tidak mengherankan untuk manusia akan merasa "tidak berharga" dan tidak berdaya bila berada terkurung di tengah laut, diombang-ambingkan gelombang. Diri merasa "kecil",

sehingga timbul rasa tergantung kepada alam, kepada yang menguasai alam itu sendiri. Maka dilakukanlah usaha-usaha "berdialog" dengan laut, baik dengan doa-doa mantra-mantra, tumbal-tumbal dan prasarat, menghindari pantangan serta "membersihkan diri" dalam melaksanakan pelayaran. Usaha-usaha inilah yang antara lain menimbulkan kepercayaan dan keyakinan nelayan untuk berani mengarungi badai dan kembali selamat sampai ke tempat.

Kebiasaan-kebiasaan dalam masyarakat kemudian berakar, diikuti turun-temurun dan dianggap suatu keharusan yang sudah baik. Oleh karena itu suatu kejadian selalu dilaksanakan dengan cara serupa, sehingga segala sesuatunya menjadi baku. Segala perubahan dianggap melanggar, segalanya menjadi tabu. Setiap benda dianggap ada apa-apanya yang disebut "se atogu" artinya: yang menunggu, yang "menjiwai" benda tersebut.

Pembuat-pembuat perahu waktu mengerjakan pembuatan perahu sangat patuh berpegang kepada pakem prasarat-pantangan dan larangan. Pakem-pakem tersebut hanya dimiliki oleh tukang perahu dan pelaut tua saja. Waktu membuat perahu dilaksanakan "selamatan", waktu telah selesai diadakan "rokat". Di bawah ini disertakan doa mantra sebagai contoh:

Dalam turun ke laut, di Raas berjalan tradisi sebagai berikut : Setelah kedua kaki masuk ke dalam air laut, sebelum naik ke perahu doa dibaca. Kedua lutut dipegang dengan tangan kanan dan kaki dihentakkan ke bumi tiga kali. Doa mantranya :

Se bentar bume. Maka tertutup mulutnya, terkalau kakinya. . . dan seterusnya.

(Pembelah bumi. Maka tertutup mulutnya, lunglai kakinya . .)

Apabila akan berlayar, misalnya akan ke Aceh, maka bila naik ke perahu peganglah "gul-tonggul"nya, kemudian perahu diajak :

Maju sateya ba'na noro' sengko' ka Aceh. Sengko' no ro'a ba'na

(Marilah sekarang engkau ikut saya ke Aceh. Saya akan ikut engkau.....)

Rasa cipta diangankan bahwa sebenarnya berhadapan dengan Yang Maha Kuasa, kemudian diucapkan :

Banyu geni-banyu ola. Sengko' mangkada ka Aceh.

Mon ba'na salamet sengko' salamet. Mon ba'na calaka' sengko' calaka'. Tape sengko' menta'a salamet. Maju ba'na jalan ka ada'.

(Air api-air masak. Saya akan berangkat ke Aceh. Kalau eng-

kau selamat saya selamat. Kalau engkau celaka saya celaka. Tetapi saya minta selamat. Marilah engkau berjalan lebih dahulu).

Untuk memantapkan keadaan perahu, sebelum berangkat diadakan dialog-dialog dengan bagian perahu. Sebagai contoh dialog dengan kemudi dan tiang layar.

Apabila menurunkan dayung kemudi :

Aku menurunkan cendi, yang pengiket putri alungguh dan putri atungguh.

(Saya menurunkan tuan, yang mengikat putri duduk dan putri bersila)

Apabila berdialog dengan tiang :

Aropa apa e ada', tiyang banne, banne. Pulau komengen, setongga panggiling, banne kaba' tembaga.

(Berupa apa didepan, tiang bukan, bukan. Pulau sekeliling, yang satu bambu tepi layar, bukan kawat tembaga)

(Kemudian layar dibuka dan "kellad" atau tali layar ditarik)

Kattek tello kale — jawaba sang kellad talena angen

(Diadu tiga kali jawab sang kellad tali angin)

Apabila ombak besar, di Kebondadap ada penolak sebagai berikut : (Sebelum ombak besar sampai ke perahu, napas dikeluarkan semua oleh pemegang kemudi. Setelah sampai ke perahu ombak besar tersebut tidak membuat oleng sama sekali, "tak agunjal".

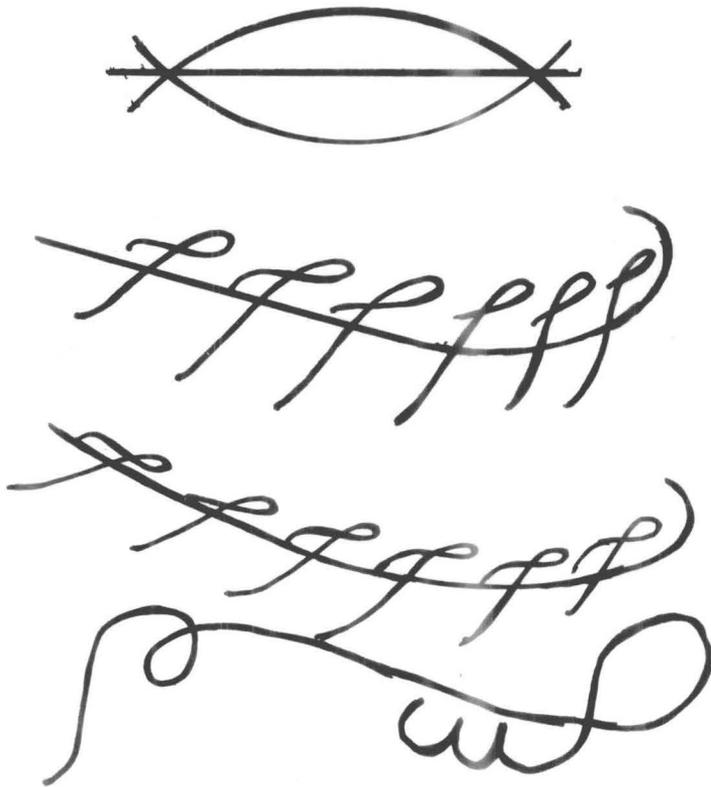
Di Giligenting bila berlayar ke lautan luas menghadapi angin dan ombak, mantra yang dibaca adalah :

Linu fatala bumi sang antauga.

(Akulah penjaga seluruh bumi)

Kiranya apabila rahasia mantra ini boleh dibuka dengan rela oleh para pinisepuh, mungkin dapat dijadikan buku tersendiri, sebagai bagian religi sastra lama.

Dari beberapa kitab yang berbau kebatinan, yang ilmunya di Madura disebut "ilmu tua", banyak kita dapati tulisan-tulisan, perlambang yang berbentuk perahu. Biasanya kegunaannya untuk tolak bala, jampi-jampi ataupun "tumbal". Dalam kitab-kitab tersebut, yang judulnya tidak penulis ketahui, hanya ada yang menyebut "Bismillah kama", "Primbon Pancabara", terdapat tulisan atau gambar bercorak perahu sebagai berikut :



Gambar 4

Dari gambar-gambar tersebut maka terlihatlah "beberapa orang" pendayung, serta beberapa bentuk jukung. Lebih jelasnya dapat dilihat pada penjelasan pengaruh perahu ini pada kaligrafi Arab uraian khusus di belakang, yang banyak terdapat di Madura.

Fungsi magis religis dapat kita pada sejarah awal masuknya agama Islam di Madura, sehingga sampai sekarang ada perahu-perahu yang berpatungkan seorang haji. Kaligrafi Arab banyak hubungannya dengan "kapal Nabi Nuh" ataupun "bahtera kebahagiaan" ditinjau dari segi kebatinan.

Perahu sebagai tema kegiatan cipta

Perahu Madura banyak macamnya. Debur ombak, pantai landai bukit pasir memanjang sampai 22 kilometer, lambaian nyiur, nelayan ramah, merupakan kesatuan alami yang harmonis. Tidak mengheran-

kan bila semuanya bagi seniman dapat memberi rangsangan untuk mencipta dan berkarya. Betapa tidak, lihatlah di Tanjung dengan cuatan-cuatan lenggi Eder, di Salopeng dicekam oleh leng-alengan dengan naga berkepala burungnya, di Pasongsongan terpaku oleh berkelebatnya layar yang berwarna-warni, di Sapulu sampan Polangan bagi putri tidur di pantai landai, di Batal barat sanggan Kalela'an saling berangguk, sedang di Tamberu jabaran les-ales bagaikan ikan-ikan menganga dengan mennoran sebagai umpan penariknya. Pelukis-pelukis seperti Maria Tjui dan Affandi banyak mengabadikan keadaan ini. Dalam seni musik karawitan telah terkenal gending "pan-sampanan" Madura, selalu dimainkan oleh perkumpulan karawitan di mana-mana. Not yang semula oleh Pak Seconegoro disesuaikan dengan not sistem Ki Hajar Dewantara, diubah oleh Pak Abd. Sukur sebagai berikut:

				G
Buka	:	1 6	1 6	5 3
....	P	P	P	PG
		5 3 6 5	6 5	3 2
	P	P	P	PG
		3 2 1 6	1 6	5 3

Syairnya yang termashur adalah :

Pan-sampanan ja' nga-nengnga
 Ngarambang talena panceng dan seterusnya
 (Bersampan jangan terlalu ketengah
 Terapung tali pancing.)

Lagu-lagu Madura yang telah mashur seperti "Tanduk majang" atau "Olee olang" dengan syair sebagai berikut :

Ngapote wa' lajara etangale,
 Reng majang la tantona pada mole,
 Mon tanggu dari ambet pajalana,
 Mase bannya'a ongu le-ollena. . . dan seterusnya
 (Keputih-putihan layarnya kelihatan,
 Sudah tentu para nelayan bersama pulang,
 Bila dilihat dari sarat perjalanannya,
 Seakan banyak hasil perolehannya)

Juga lagu :

Wa' lajar, rowa' lajar,
Ngapote etangale dan seterusnya.
(Lihatlah itu layar, itu layar
Terlihat keputih-putihan.)

A. Sofyan telah mencipta pula "Pan-sampanan" untuk versi lagu Melayu.

Pembuatan perahu mainan dalam bentuk mini juga populer. Sampan Pakesan mini buatan Kebondadap bagus sekali, pantas untuk souvenir. Di Karduluk sebagai pusat ukiran Madura, juga di Talang, banyak dibuat perahu Kaci' mini. Bahkan Pak Magnun bekerja sama dengan Dinas Perindustrian membentuk perusahaan "Joko Sakura Sakti", membuat perahu mini berlapis kulit penyu untuk diekspor.

Dalam bidang sastra Abd. Hadi WM dan D. Zawawi Imran banyak pula mengambil tema perahu Madura.

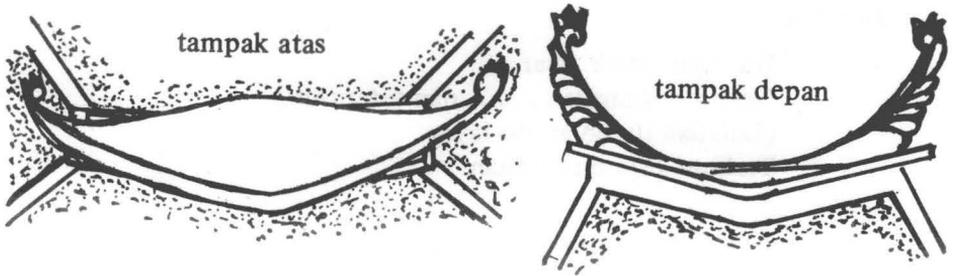
Di Batang-batang terdapat seni bela diri yang apabila dimainkan memakai lagu "Pan-sampanan". Apabila gamelannya kecil-kecil dianggap sebagai "riak-riak", sedang bila pukulannya besar-besar dianggap sebagai "ombak-ombak".

Kreatipitas pengecatan perahu pada masa sekarang lebih bervariasi karena warna cat makin beraneka.

Lebih dari semua yang diceritakan diatas, kreatipitas perahu itu sendiri masa sekarang tampak lebih rapi, pantas bentuknya, ornamennya, serta warna ukiran perahu itu sendiri. Lihat pulalah bentuk-bentuk cangga lajar, bentuk sengker serta ukiran lukisnya pada tepi-tepi perahu. Semuanya merupakan kreatipitas dalam kaitan dengan perahu Madura, sehingga ada yang berpendapat bahwa nelayan Madura adalah berdarah seniman.

Dalam bentuk seni lainnya.

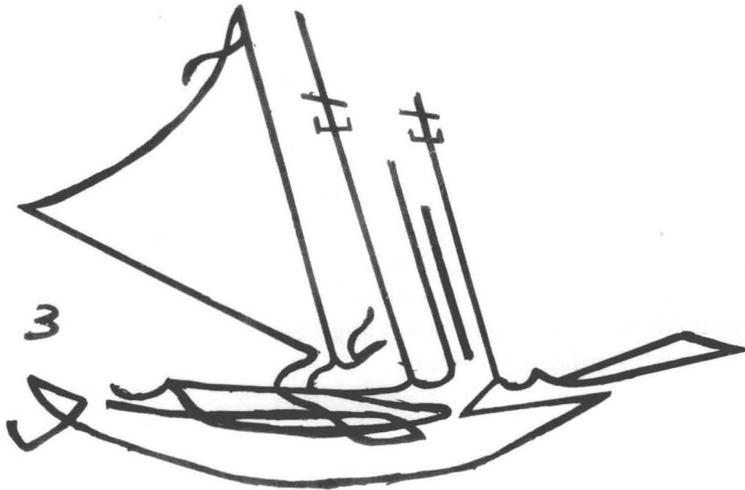
Untuk mempersingkat penguraian, maka uraian dibawah ini merangkum semua seni yang ada sangkut pengaruhnya pada perahu Madura. Dalam arsitektur, pengaruh keperahuan pada bangunan-bangunan misalnya pada mahkota atap rumah Marengan yang bermotip perahu berkepala burung. Gambarnya seperti dibawah ini :



Gambar 5

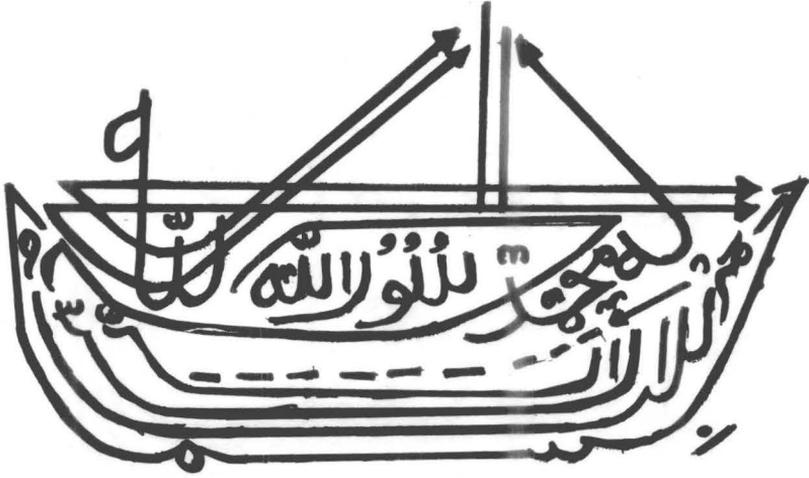
Por-por namanya dipakai untuk "dapur", ditaruh dibelakang. Dalam kaligrafi huruf Arab, pengaruh perahu ini pada jaman lampau di Madura sangat dominan. Dibawah ini diberikan contoh-contoh kaligrafinya, yang penulis banyak temukan di Madura. Antara lain gambarnya sebagai berikut :

Serupa dengan sampan gole'an tambangan : (Gbr. 6)



Gambar 6

berisikan doa slawat. Sedang bentuk perahu Lete' gole'an sebagai berikut : (Gbr. 7)



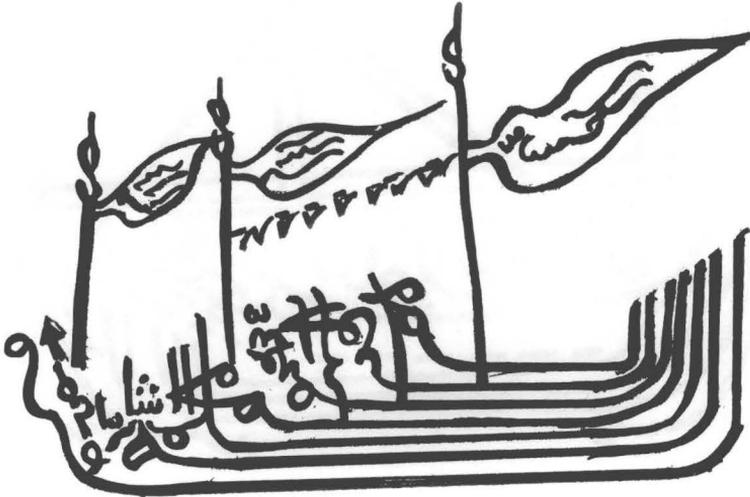
Gambar 7

Isinya : Basmalah dan dua kalimat syahadat. Bentuk kaligrafi 4 macam perahu berikut, merupakan kreasi-kreasi yang cukup indah :

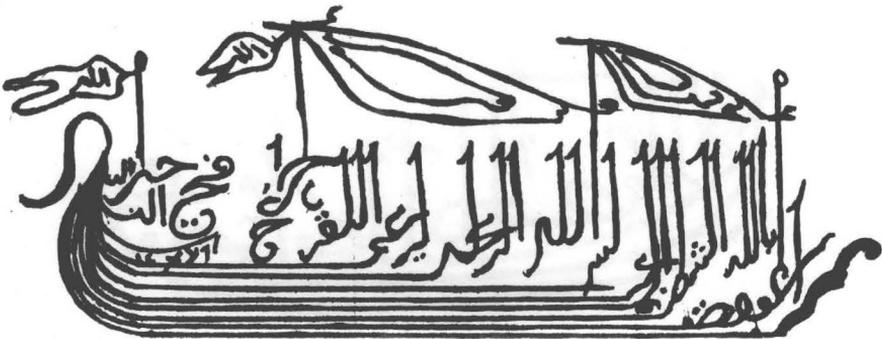


Gambar 8

Lihat pula paduan garis-garisnya :



Gambar 9



Gambar 10

Sedang bentuk dibawah ini perahunya lebih sederhana :



Gambar 11

Gambar nomor 12 ini kaligrafinya lebih mirip sebagai perahu tampak belakang. Apabila demikian maka gambar 12 merupakan kaligrafi perahu pajangan Pasongsongan yang bersengker :



Gambar 12

Bentuk-bentuk perahu ini amat banyak dibakukan dalam kaligrafi sehingga mungkin sangat menarik bila ditulis tersendiri. Bahkan dalam kitab-kitab kebatinan, bentuk-bentuk perahu ini merupakan pola populer untuk "bentuk tumbal". Seperti dikemukakan diatas, bentuk contohnya antara lain sebagai berikut :

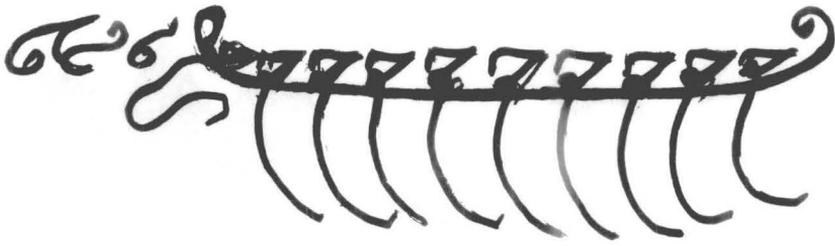


Gambar 13

Lebih lanjut bentuk berikut lebih menampakkan keperahuannya :

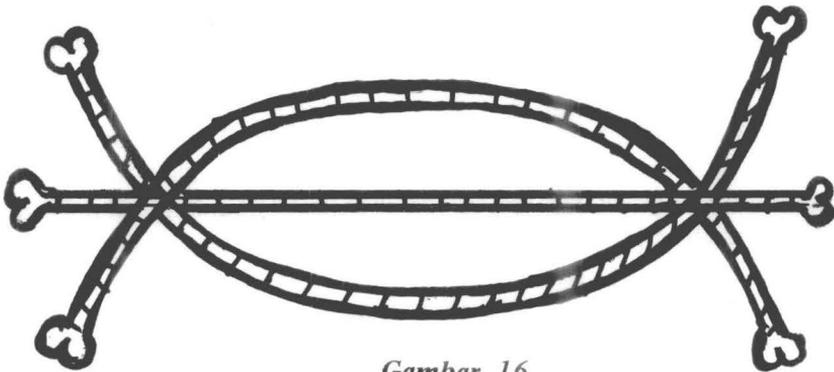


Gambar 14



Gambar 15

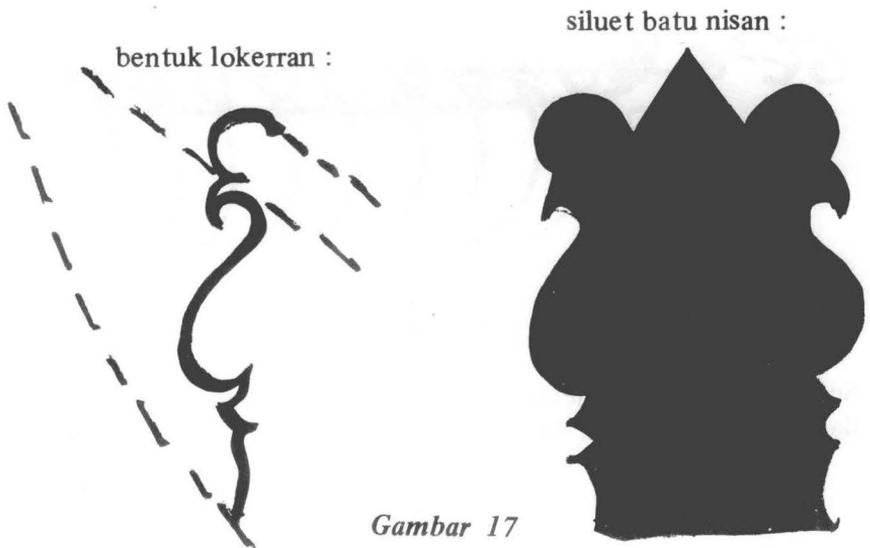
Sedang gambar : 16, lebih menyerupai jukung berkater yang dilihat dari atas dan katernya dilepas :



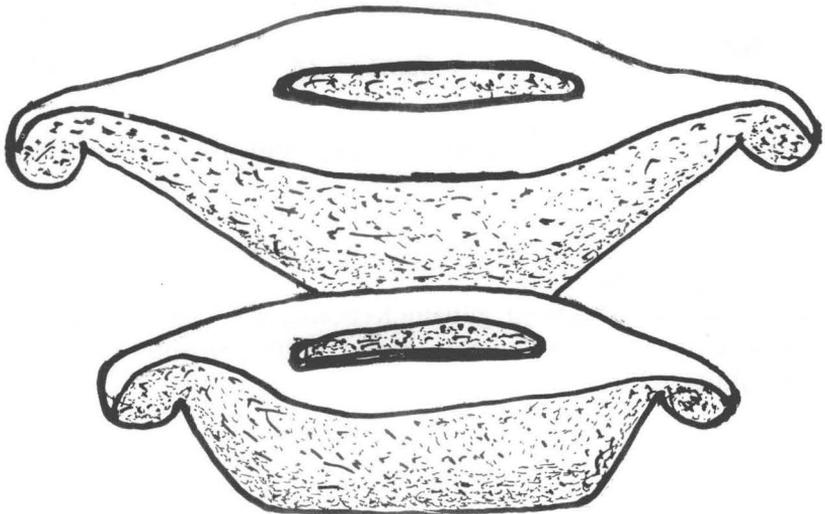
Gambar 16

Apakah isi dari tumbal-tumbal tersebut penulis tidak mengetahui, hanya penggunaannya untuk tumbal, ajimat tolak balak serta jampi pengobatan. Dalam kitab-kitab kuno yang dibuat dari kertas kapas tebal, gambar-gambar misteri tersebut banyak kita temukan, dan bentuk perahunya dominan.

Pada batu nisan asta Buju' gubang Kebondadap, kita dapati pengaruh lokkeran atau cetongan perahu, yang bentuk perbandingannya sebagai berikut : (Gbr: 17)



Perahu Madura juga telah mempengaruhi bentuk "dung-dung" sejenis gamelan kotekan Madura. Nama dung-dungnya adalah "tik-tuk", sebagian dari perangkat gamelan "galundang". Galundang adalah dung-dung karawitan Madura (Sumenep). Gambarnya sebagai berikut :



Gambar 18

BAB III

BENTUK DAN SIFAT KEGIATAN

Bentuk-bentuk perahu di Madura

Uraian tentang bentuk perahu Madura ini secara berurutan akan dimulai dari jenis yang sederhana sampai kepada yang kompleks. Dari kategori Jukung diberikan 13 macam, dari kategori sampan 14 macam, dari kategori perahu 8 macam dan dari kategori perahu besar 2 macam. Seluruh perahu Madura yang diuraikan berjumlah 37 macam.

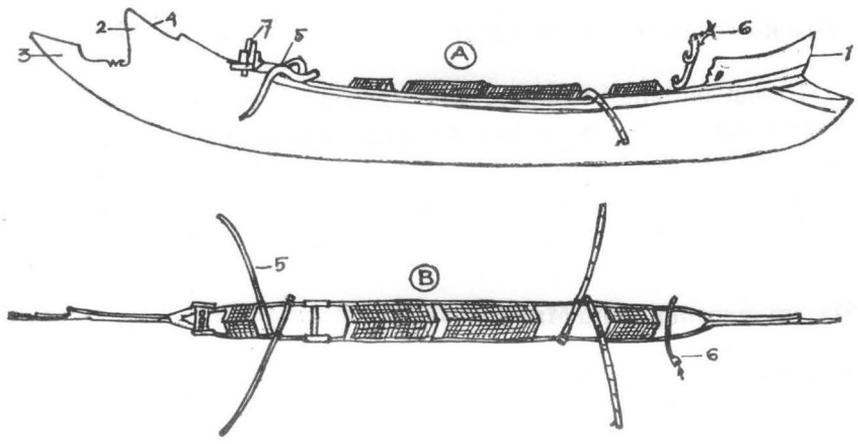
Macam-macam perahu Madura

Apabila perahu-perahu diatas digambarkan secara jelas tetapi singkat maka gambarannya seperti dibawah ini :

1. JUKUNG PAJANGAN

Jukung Pajangan adalah istilah Salopeng atau Legung, ada pula yang mengatakan jukung naga leng-alengan. Jukung ini merupakan jukung terbesar di Madura, panjang rata-rata antara 13 M sampai 15 M. Lokasi jukung ini ada di dua tempat, yaitu Salopeng dan Legung. Di Legung ada 100 buah lebih, sedang di Salopeng walau merupakan daerah asal, hanya tinggal 40 buah. Ciri khas jukung Pajangan antara lain: Lengggi ada di belakang berukir keatas dan dapat "dibongkar-pasang" Ukuran leng-alengannya yang khas naga dan burung sangat indahny.

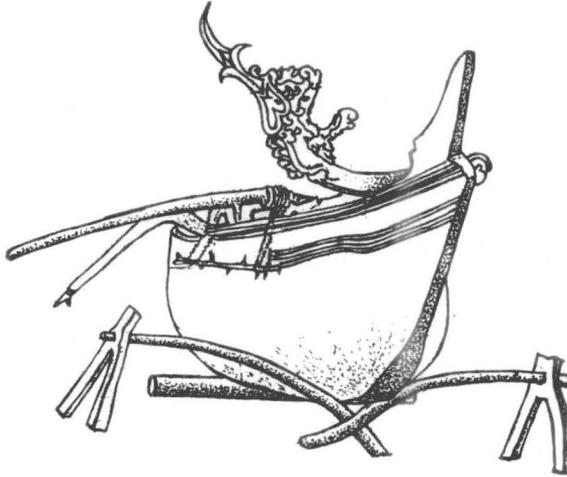
Awak jukungnya bila ber"majang" menangkap ikan jumlahnya lima orang. Menurut tradisi satu team jukung Pajangan yang lima orang tidak boleh ditambah ataupun dikurangi.



Gambar 19 Jukung Pajangan. A. Dilihat dari samping, B. Dilihat dari atas.

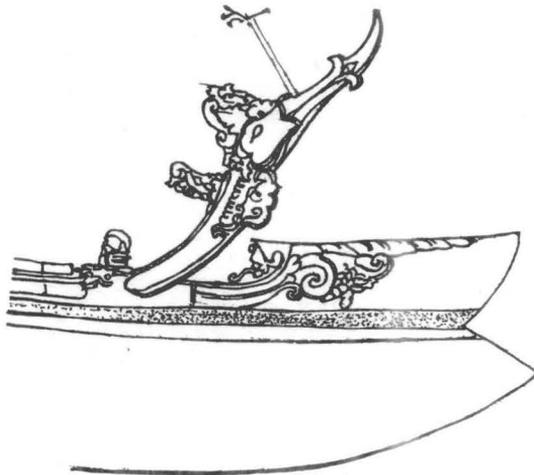
Pada gambar tersebut, tampak bagian-bagiannya seperti : 1. Loker, 2. gubid, 3. cantek, 4. Tempat lenggi, 5. Ceddi', 6. leng-alengan, 7. Por-dapor dan sombi.

K 'au kita lihat dari depan, maka tampaknya sebagai Gbr. 20 :



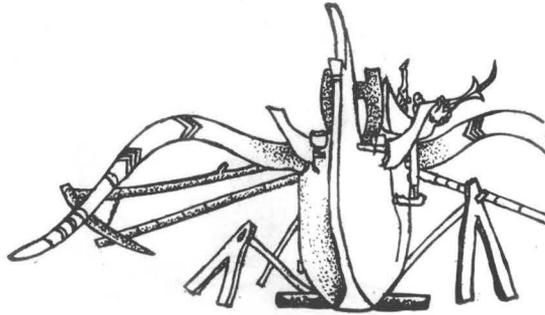
Gambar 20

Bagian depan disebut serang, dan pada serang ini terdapat loker atau lokeran. Apabila lokeran tersebut dilihat dari samping dalam hubungannya dengan leng-alengan, maka gambarnya menjadi sebagai berikut (Gbr. 21)



Gambar 21

Perhatikan ukiran leng-alengan dan bentuk lokernya. Sedang apabila kita lihat dari belakang, maka tampaknya sebagai berikut :

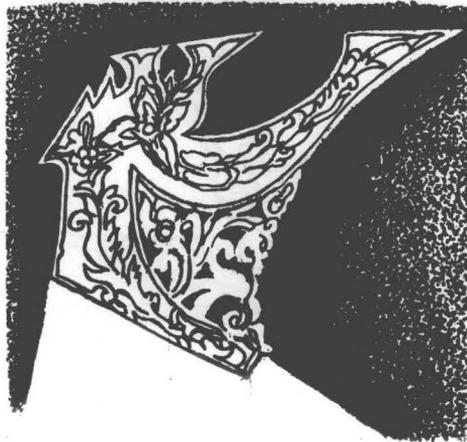


Gambar 22

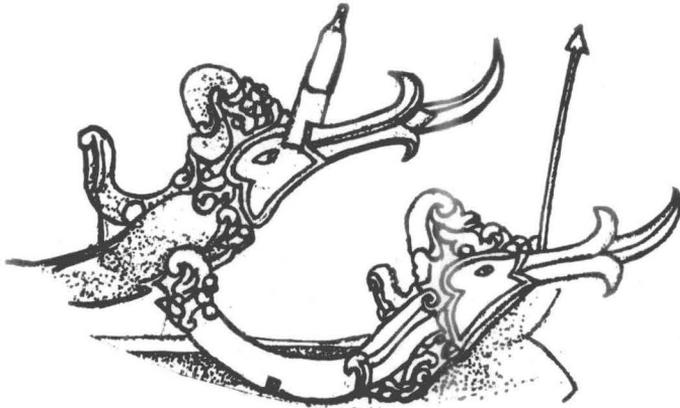
Pada bagian belakang atau gubid ini terletak lenggi jukung. Pajangan yang khas, yang bentuknya sebagai gambar : 23. Pada gambar tersebut tampaknya sebagai mulut yang menganga dengan ukiran terawang.

Lenggi ini dapat dibongkar pasang, sedang dalam foto nomor 2 dibelakang menunjukkan lenggi tersebut diambil dari Salopeng dan Legung. Bentuk lenggi ini pada jaman kuno bermacam-macam, dibelakang ada contoh-contoh gambarnya.

Pada paruh leng-alengan kadang-kadang dipergunakan untuk tempat lampu atau tiang bendera, yang jelasnya dalam gambar ini .



Gambar 23



Gambar 24

Bentuk 'leng-alengan" tersebut keseluruhannya sebagai gambar 25a. Lihat pulalah ukiran bagian ekornya yang digambar tersendiri. (Gbr. 25b)

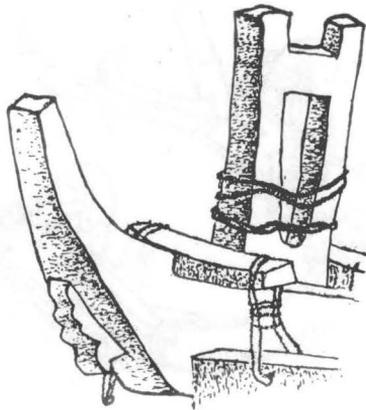


Gambar 25b



Gambar 25a

Bagian belakang pada bagian penting lainnya yang disebut pordapor atau padaporan, sebagiannya seperti gambar berikut :



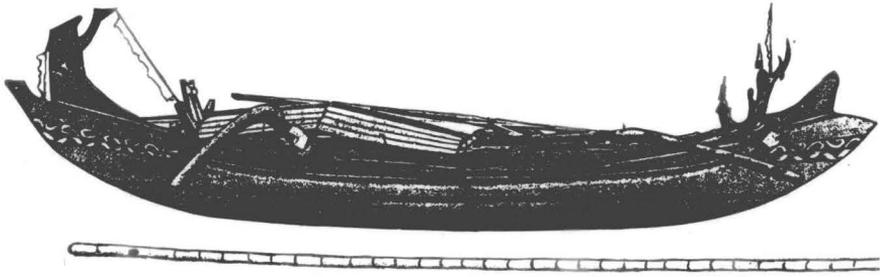
Gambar 26

Gambar-gambar diatas untuk mendapatkan gambaran menyeluruh, sehingga gambar jukung Pajangan ini secara utuh dapat terbayangkan,

yang gambarnya penulis sertakan dihalaman berikut (Gbr: 27).

Untuk penjelasan bagian-bagian perahu pajangan ini beserta gambar-gambarnya seperti bagian por-dapor, bagian tubuh dalam pancer dayung, cecdi' serta sakangan, akan dijelaskan pada nama-nama bagian perahu dalam Bab IV nanti. Demikian pula untuk penjelasan tiap jenis perahu nama bagian-bagiannya terdapat dalam bab IV.

Jukung Pajangan dibuat dari kayu "kokop" atau "gindo", didatangkan dari daerah Banyuwangi. Kayu kokop dan gindo tahan air, bahkan walau telah lama dalam air laut, pada bagian tengahnya tetap tawar. Malah kadangkala jukung Pajangan ini dibuat di daerah Banyuwangi sendiri. Setelah selesai dikirim ke Salopeng. Di Salopeng, jukung tersebut "didandani" sehingga terjadilah jukung Pajangan. Dari Salopeng inilah kemudian dikirim ke Legung. Di Salopeng ataupun di Legung pulalah leng-alengannya serta ukiran lengginya dibuat. Di Salopeng setiap-hari, jukung Pajangan tidak memakai lenggi. Kecuali pada tiap hari raya atau hari rokatan, barulah lenggi dipasang. Lenggi dianggap barang berharga yang perlu disimpan. Di Legung masih banyak tukang ukir leng-alengan dan lenggi, antaranya yang terkenal : K. Karliya, K. Buraiya, K. Ridawi, K. Nurhatun. Pada umumnya tiap nelayan dapat membuat perahu. Gaya ukiran leng-alengan dan lenggi jukung Pajangan adalah "terawangan", tidak ada yang "lapadan" ataupun "karangkangan".



Gambar 27. Jukung Pajangan dari Salopeng

Jukung Pajangan karena panjangnya mencapai hampir 15 M, lebar 1 M dan tinggi 1½ M, maka muatannya cukup banyak. Awak jukungnya saja lima orang, terdiri dari seorang pemegang kemudi atau pancer, empat orang lainnya sebagai pendayung. Karena jukung ini sekarang dianggap kurang praktis karena berat, banyak tidak dipakai lagi. Selain berlayarnya memakan waktu sehari-hari, beayanya juga cukup tinggi, pada hal hasil ikannya tidak selalu mujur.

Pembuat jukung di Salopeng yang mashur adalah Pak Mudarin alias Suyami dan Pak Mirugi.

2. JUKUNG GAMBRINGAN

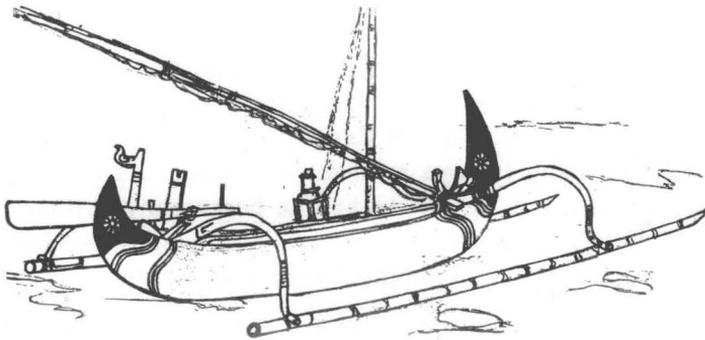
Jukung Gambringan ini sebetulnya jukung biasa, yang kekhasannya terletak pada adanya lenggi yang tinggi, baik didepan maupun dibelakang. Sebagaimana jukung yang berkater pada kedua sisinya, jukung Gambringan ini memiliki kekhasan warna biru laut yang dominan dan hiasan bulatan berupa matahari ataupun bunga ditengah lengginya.

Jukung gambringan tidak banyak terdapat, tetapi di pulau Giligenting dan di pulau Sapudi kita dengan mudah mendapatnya. Panjangnya hanya antara 3 – 4 M.

Apabila kita perhatikan lengginya yang mencuat tinggi, maka Gambringan ini memiliki kesamaan dengan perahu "Glate" di Tanjung-Bandaran. Oleh karena itu bila kita telusuri bahwa semua perahu asalnya berkater atau bersayap, maka Gambringan ini merupakan cakal-bakal dari Eder dan Glate di Tanjung tersebut. Di Gili genting Gambringan disebut "Lajangan".

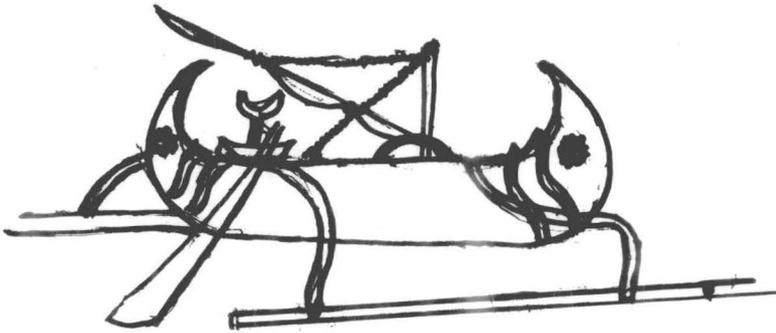
Jukung Gambringan pada umumnya dipergunakan untuk menangkap ikan dengan kail atau jaring. Oleh karena itu jukung ini biasa pula disebut dengan jukung "pancingan".

Dilihat cadiknya yang agak melengkung, jukung Gambringan kelihatannya menarik sekali, apalagi kalau layarnya telah dikembangkan. Gambarnya sebagai berikut : (Gbr: 28)



Gambar 28. Jukung Gambringan dari Giligenting dan Sapudi

Di Tanjung Kebondadap Sumenep, jukung Gambringan dari Giligenting kadang-kadang berlabuh pula. Kadang-kadang bentuk lengginya agak melengkung kedalam sehingga menyerupai paruh burung betet. Bentuk kasarnya sebagai berikut :



Gambar 29

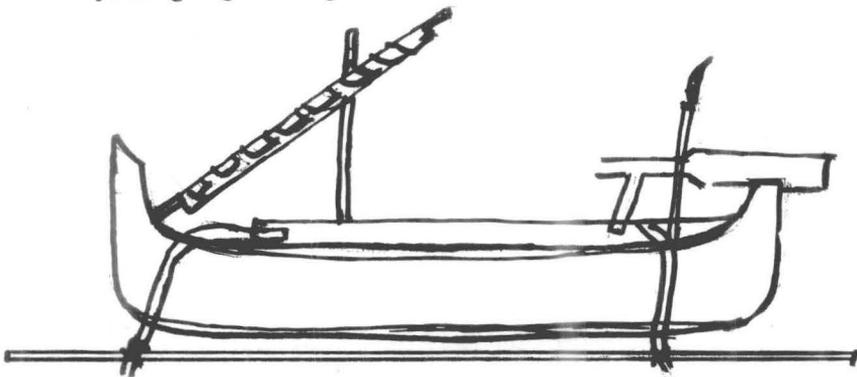
Jukung Gambringan di Sapudi banyak didapatkan di Kalowang mencapai 15 buah, sedang di Gili Yang hanya singgah saja. Apabila jukung ini disebut "pancingan" artinya sampan untuk mancing. Pan singkatan dari Sampan.

3. JUKUNG PAGUR

Jukung Pagur (ada juga yang menyebut Pakor) adalah jukung kecil yang diberi cadik pada sebelah sisinya saja. Jadi cadik sebelah ini sekaligus menjadi cirikhasnya. Jadi yang sebelah lagi tidak bercadik. Istilah Maduranya "kater salaja".

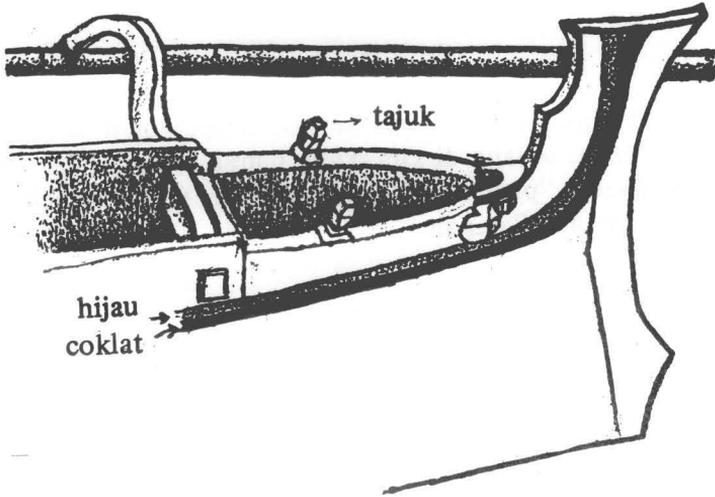
Jukung Pagur hanya untuk memancing atau menjaring, baik menangkap ikan ataupun udang didekat pantai. Karena ber "kater salaja", imbangannya berat, layar, ataupun muatan kearah cadiknya. Jukung Pagur pada umumnya dipakai untuk 2 orang saja.

Bentuk jukung Pagur sebagai berikut :



Gambar 30

Bentuk jukung Pagur sebenarnya banyak versi. Dalam uraian ini hanya digambarkan dua versi saja, yaitu Pagur Poday (Sapudi) dan Pagur Legung. Kedua pagur tersebut dapat dilihat dalam foto nomer : 6 dibelakang. Tampak pagur Legung lurus saja, seperti Losongan, sedang Pagur Poday menampilkan lenggi persegi dengan tonjolan pada kedua ujungnya. Jukung Poday dalam banyak hal menampilkan kelebihan, yaitu dalam komponen dan konstruksinya. Pagur bagian depannya agak membentuk persegi dengan gambaran seperti berikut:



Gambar 31

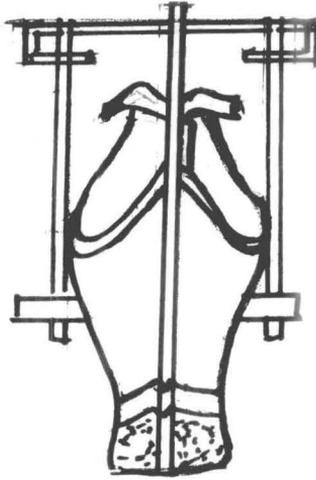
Pada gambar tersebut tampak "tajuk" tempat tambahan tali, dan bagaimana cadik sebelah itu "melekat". Tampak pula lesan cat berwarna hijau dan coklat ciri khasnya yang sekarang tak diikuti dengan cermat lagi. Apabila kita lihat dari depan tampaknya sebagai gambar 32.

Pada gambar tersebut nampak bangun badan yang agak persegi. Pada bagian belakang nampak "mangkrengan" untuk tempat pancir dan dayung ataupun apa saja yang akan dikeringkan.

4. JUKUNG KATERAN

Jukung ini dengan nama "kateran" atau "katiran", adalah istilah Sapeken, sebenarnya dalam salah satu versi saja dari jukung Pagur. Hanya orang Sapeken tidak menamakan "pagur". Istilah "kateran"

tidak menunjukkan kelengkapan cadik, sebuah jukung ini termasuk yang ber"kater salaja", seperti Pagur.



Gambar 32

Bila diperhatikan bentuknya sebagai jukung Pagur Poday. Untuk jelasnya perhatikan foto nomer : 7dibelakang. Perhatikanlah sanggannya, dan tempat duduknya dibelakang. Bentuk persegi lebih sederhana dengan cat landasan lunas merah.

Perbedaan dengan jukung Pagur memang sedikit saja, dan bila dikatakan bahwa Kateran dan Pagur hanyalah perbedaan versi tidaklah terlalu mengada.

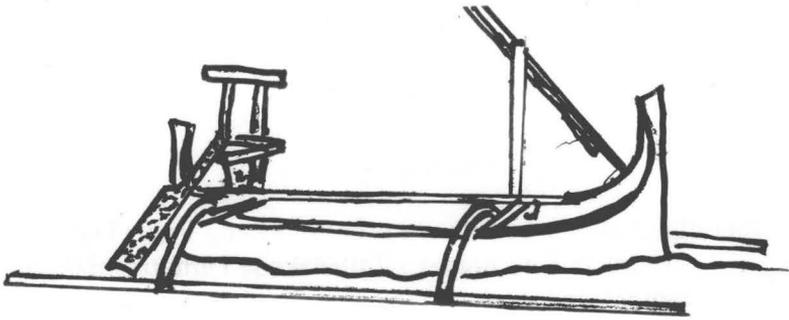
Jadi untuk gambar jukung Kateran tidak perlu dicantumkan lagi mengingat tidak seberapa beda dengan jukung Pagur, lebih-lebih foto nomor 7 cukup jelas.

5. JUKUNG TIGA RODA

Jukung ini biasa juga disebut sampan, ada yang menyebut "tiga roda" dan ada pula yang menyebut "roda tiga". Penamaan demikian adalah bagi daerah Sapekan-Sapanjang sampai Sakala. Sampan atau jukung ini cepat sekali mengikuti arah angin dengan layar yang lebar. Pelayaran penumpang antar pulau di daerah Sapekan dilaksanakan dengan tiga roda ini.

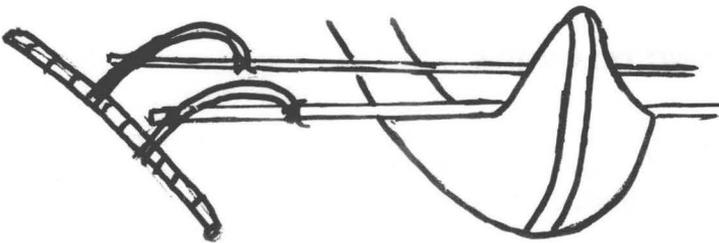
Jukung Tiga roda ini oleh orang Mandar (Sulawesi Selatan) dinamakan perahu "Sande".

Apabila kita teliti maka bentuk badannya serupa saja dengan jukung kateran diatas, hanya ukurannya agak besar. Kalau jukung Kateran mencapai $3\frac{1}{2}$ M, maka jukung Tiga roda ini mencapai 5 M. Tetapi keistimewaannya pada Tiga roda ini ialah bahwa terdapat keunikan tentang kayu penyambung kater dengan cadik. Bahkan justru pada sambungan kayu cadik dan kater ini oleh orang Sapanjang dikatakan "amat penting". Menurut adat Sapeken apabila akan menyambung kayu ini dengan kater maka harus mengadakan selamatan "soso kuneh" (nasiketan kuning) dengan doanya. Bentuk jukung Tiga Roda yang dimaksud adalah sebagai berikut : (Gbr. 33)



Gambar 33

Perhatikanlah lenggi depan, mangkragen dibelakang dengan tempat duduknya, serta letak dayung kemudi (pancer kamoddi). Kalau kita perhatikan bentuk katerannya yang khas itu maka gambarnya sebagai berikut :



Gambar 34

Pada lenggi bagian depan, seperti halnya jukung Kateran, kadang-kadang dilubangi untuk letak tali tampar. Bentuknya apabila dilihat dari depan sebagai berikut :



Gambar 35

Cadik, disana ada yang mengatakan barata duduk pada palka. Untuk jelasnya lihatlah foto nomer : 9.

Jukung Tiga roda sangat gesit, oleh karena itu kita sering kesulitan untuk mendapatkannya. Di Sapeken dapat dihitung dengan jari.

6. JUKUNG/LAJANGAN

Jukung Lajangan ini ada dua macam. Ada yang bentuknya pendek, sehingga kelihatan "gemuk". Ada pula yang panjang. Bentuknya seperti gambar 36 dan gambar 37 dibawah ini :



Gambar 36. Jukung Lajangan pendek Ambat.

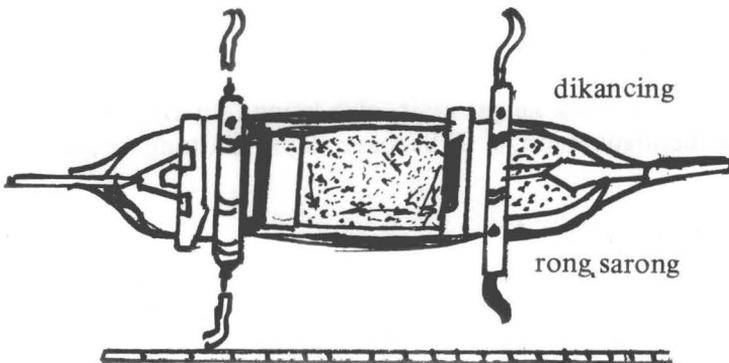


Gambar 37. Jukung Lajangan panjang Ambat

Apabila memperhatikan dua gambar diatas, tampaklah bahwa yang satu menyerupai Jukung Pajangan dengan versi kecil, sedang lainnya serupa Pagur Legung. Jukung Lajangan ini dilain tempat (Sampang— Pamekasan) disebut "kompancengan", jukung pancengan.

Jukung Lajangan terdapat banyak di Ambat (Pamekasan). Untuk sebagian jukung Ambat ini ada keistimewaannya. Keistimewaannya atau kelainan tersebut ada pada "barajungan" atau cadiknya. Pada badan jukung terdapat "pipa pemegang" cadik kater, yang di sebut "rong-sarong". Jadi cadiknya dapat dilepas bersama katernya. Pipa tersebut dari bambu melekat pada badan jukung. Untuk melekatkan cadik, setelah masuk, melalui lubang-lubangnya, maka dikancinglah dengan pasak dan diikat dengan kuat.

Gambar bila dilihat dari atas sebagai berikut : (Gambar 38).



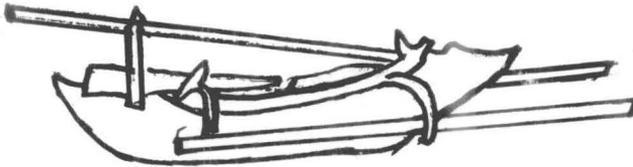
Gambar 38

Dari gambar tersebut diatas, jelaslah soal bongkar pasang nya cadik dan kater pada jukung Lajangan Ambat.

Jukung lajangan ini bahannya dibeli dari Jumiang (Pamekasan) yaitu kayu "gagan". Tukangnya di Ambat yaitu Pak Asmat. Jukung Lajangan di Ambat lebih kurang ada 100 buah. Apabila jukung ini berlabuh, maka langsung diangkat ditaruh diatas tenjak, yaitu semacam tempat jukung, sehingga tidak kena air. Oleh karena itu ada teka-teki: Kalau mendapat diudara, kalau berangkat mendarat atau keair; itulah jukung Ambat! Kalau udara cerah, maka deretan jukung Lajangan yang putih itu semua diparkir diudara diatas tenjak masing-masing maka

dari arah jalan raya dengan latar belakang langit biru sangatlah asyiknya. Di belakang disertakan foto nomer 5, waktu mendarat diudara.

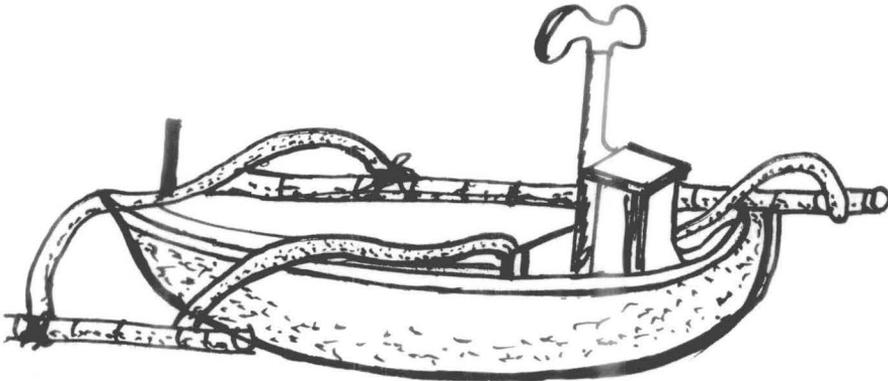
Di Pamekasan dan di Sampang (Tanlok – Madegan) terdapat versi jukung lajangan ini dengan panjang kater kedepan yang khas berlebihan. Tampak dalam gambar nomer 39 bambu kater yang kedepan $1\frac{1}{2}$ kali panjangnya daripada yang kebelakang.



Gambar 39

7. JUKUNG TENGGONGAN

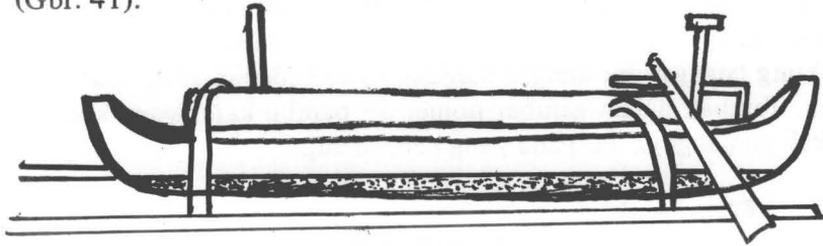
Jukung "tengkongan" ini istilah Sapudi, untuk jukung yang ada di Tarebung. Bentuk jukungnya seperti gambar berikut (Gbr. 40).



Gambar 40. Jukung Tengkongan dari Tarebung– Sapudi.

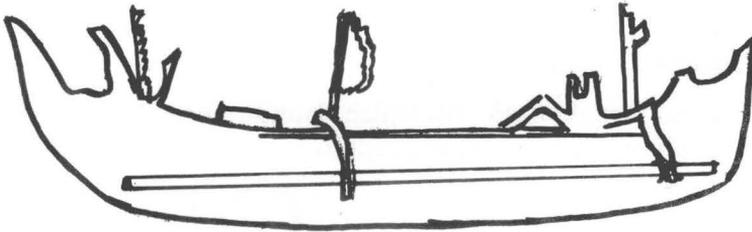
Dari gambar di atas, kita dapat melihat cangga lajar (penyangga layar) yang dibawahnya berhubungan dengan tempat duduk pemegang kemudi. Jukung dari Tarebung ini jumlahnya tidak banyak (± 16 buah) hanya dipergunakan untuk menangkap ikan saja, dengan awak jukung pada umumnya dua orang. Bentuk jukung Tengkongan

tersebut dilihat dari samping sebagai berikut :
(Gbr. 41).



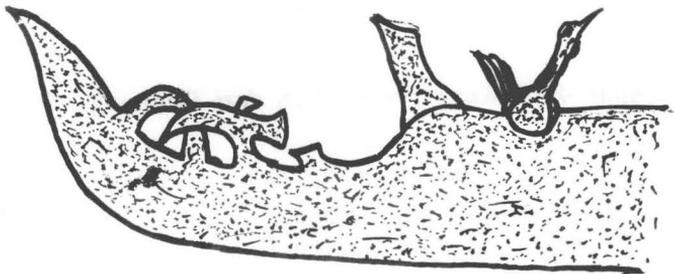
Gambar 41

Jukung Tengkonan Tarebung ini ada kemiripan nama dengan jukung Tengkong dari Bawean. Jukung Tengkong Bawean ini sering mangkir dipantai Madura (Pasongsongan). Sedikit menyinggung Jukung Tengkong Bawean ini bentuknya sebagai berikut :



Gambar 42

Dari kedua gambar diatas, beda antara Jukung Tengkonan Tarebung dan Jukung Tengkong Bawean tampak jelas. Jukung Tarebung lebih sederhana, sedang dari Bawean lebih banyak ornamen dan perlengkapan serangnya, termasuk leng-alengan bentuk ayam (bentuk ayam adalah salah satu ciri Madura!). Jelasnya bagian serang tersebut sebagai gambar berikut :



Gambar 43

Yang menjadi pembicaraan ini mestinya hanya jukung Tengkongon Tarebung saja. Walaupun demikian untuk jukung Tengkong Bawean dalam uraian ini penting disebutkan, bukan karena persamaan nama dengan cara penggunaannya, tetapi karena di Bawean (pulau termasuk Kabupaten Gersik) terdapat banyak orang Madura, terutama daerah pantainya, bahkan daerah Gunung Mas Bawean orang Madura telah mendominasi.

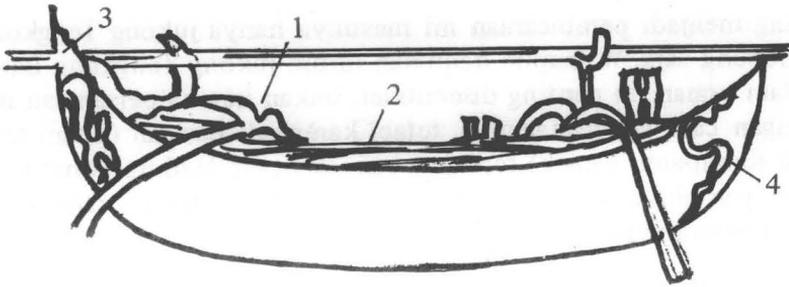
Jukung Tengkongon Tarebung bentuknya ramping dengan cadik pada kedua sisinya. Panjang jukung Tengkongon Tarebung hanya 4 M saja, sedang jukung Tengkong Bawean ini mencapai 5 M. Jukung Tengkongon pada umumnya hanya berwarna putih, sedang Tengkong Bawean ada warna merah-merahnya sedikit dikontir biru. Jukung Tengkongon lebih sederhana, sesuai dengan keadaan nelayan disana, sebagai matapecaharian lainnya adalah mencari nener.

8. SAMPAN KATERAN LEGUNG

Sampan Kateran Legung adalah termasuk kategori jukung, sebab tubuh sampannya dari satu kayu utuh yang dilubangi. Bentuknya seperti sampan biasa tetapi seperti halnya jukung yang lain, jukung Kateran Legung inipun bercadik pada dua belah sisinya. Keistimewaan sampan ini (jadi di Madura kadang-kadang jukung dinamakan sampan adalah hal yang "karena kebiasaan") hanyalah terletak pada adanya leng-alengan yang dimilikinya.

Jadi jukung Kateran Legung termasuk jukung leng-alengan. Oleh karena di Legung memang banyak sampan-sampan lain yang beraleng-alengan, ada yang menyatakan bahwa Legung adalah leng-alengan minded. Mungkin hal ini karena pengaruh jukung Pajangan yang telah disebutkan didepan. Kedua belah katernya sama saja tata letaknya, demikian pula perakitan dalamnya. Gambar perakitan dan nama-namanya seperti dalam perakitan dalam jukung Pajangan, yang dibicarakan dalam nama-nama bagian perahu bab IV buku ini. Panjang jukung Kateran Legung mencapai 6 M.

Adapun bentuknya seperti gambar berikut :

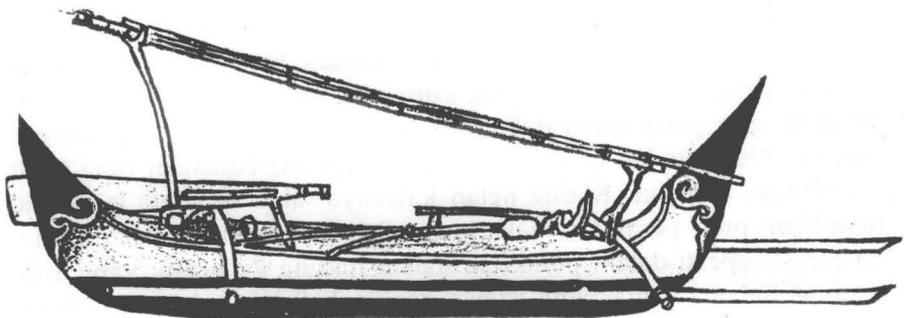


Gambar 44

Pada gambar tersebut tampak bagian-bagian yang disebut : 1. om-bang, 2. Tareb, 3. leng-alengan, 4. lokeran.

Istilah "sampan kateran" ini khas Legung, sedang ditempat lain ada pula yang menyebut jukung pancengan saja. Kalau diperhatikan andangan atau les-lesan pada tubuh jukungnya maka warna-warna tersebut telah khas, yakni berurutan : kuning tanah (orche), merah, putih dan biru. Sampan kateran Legung yang panjangnya mencapai 6 M dengan lebar antara 75 sampai 100 cm ini cadiknya yang didepan dari bambu (barajungan) sedang yang belakang dari kayu (ceddi').

Kalau kita bandingkan dengan sampan kateran dari pantai utara (Pasongsongan kebarat), bentuknya sama saja, tetapi tak berleng-alengan. Gambarnya seperti berikut :



Gambar 45

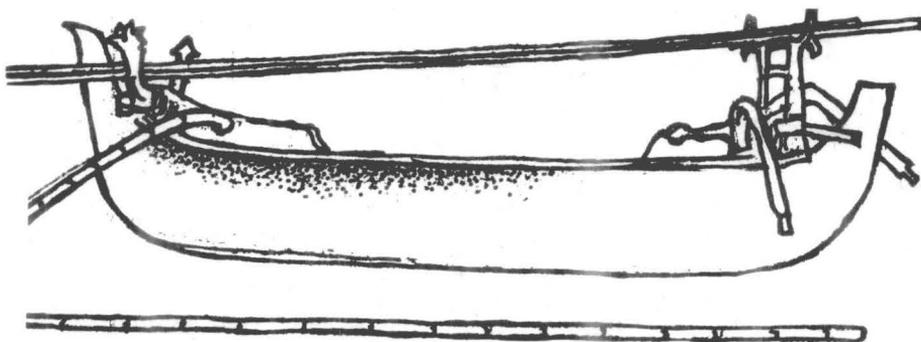
Dari kedua gambar diatas, selain leng-alengan tidak ada perbedaan lain yang prinsip. Untuk jelasnya perhatikan foto nomor: 4 dibelakang yang dilampirkan. Tentang warna-warna tidak dapat serupa. Apabila di Legung jukung katerannya lebih besar, maka dipantai utara ini lebih kecil sedikit. Lebih-lebih lagi di Bulukagung Bangkalan, jukung kateran sejenis ini lebih kecil lagi.

9. SAMPAN PETETEDAN

Sampan ini termasuk jukung, sebab terbuat dari kayu utuh yang dilubangi. Istilah "sampan" oleh nelayan Legung, karena daerah atau radius pencaharian ikannya (daerah pajang) disekitar pantai agak jauh sedikit.

Seperti jukung yang lain di Legung, sampan Patetedan ini memakai leng-alengan. Sampan Patetedan mempunyai cadik berkater pada kedua sisi tubuhnya. Panjang sampan Patetedan ini lebih pendek dari sampan Kateran Legung, yaitu kira-kira 5 M saja. Cara pemasangan cadik dan katernya serta bentuknya serupa saja dengan jukung Pajangan Salopeng.

Bentuk sampan Patetedan sebagai berikut :

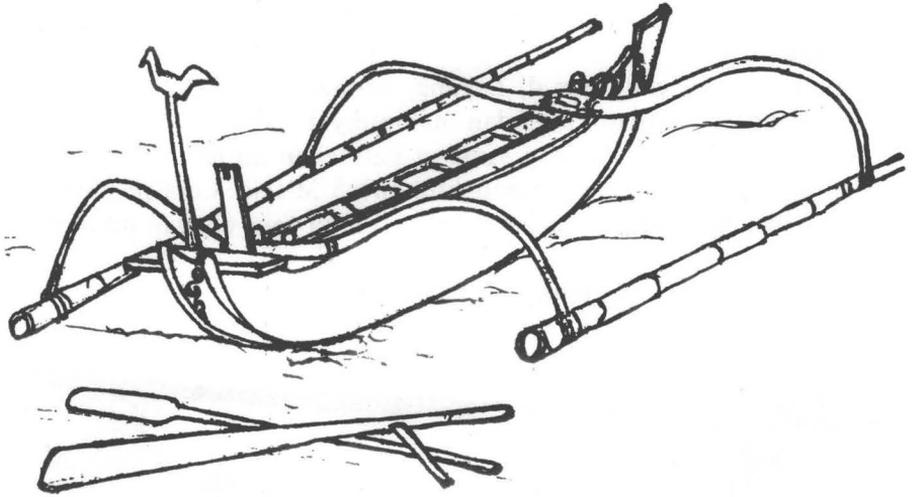


Gambar 46

Dari bentuk sampan Patetedan diatas, tampak perbedaannya dengan sampan Kateran Legung. Perbedaan pertama ada pada lenggi yang tidak runcing. Perbedaan yang kedua terletak pada adanya mangkregan dibelakang sebagai penyangga tiang layar (cangga lajar). Sampan Patetedan termasuk sampan kecil, untuk menangkap ikan di-

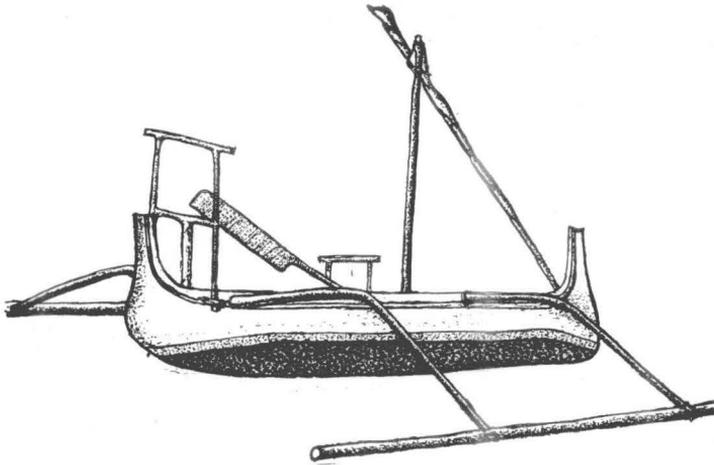
pakai jaring senar biasa. Jadi yang ditangkap adalah ikan kecil-kecil. Awak sampannya pada umumnya cukup 2 orang. Kadang mencari dengan "gandrung" yaitu nama jaring untuk secara khusus menangkap udang. Sampan Patetedan ini sebenarnya banyak versinya. Nama-namanyapun untuk tiap lokal tidak sama. Ada yang menyebut jukung pancengan, "sampan" jaring ataupun jukung pajala'an.

Di Gili genting ada jukung dengan kegunaan yang demikian itu, bentuknya sebagai berikut :



Gambar 47

Pada gambar diatas patampan atau cangga lajar yang berbentuk burung. Di Sapudi ada jukung yang bentuknya lain. (Gbr. 48).



Gambar 48. Jukung versi Gayam, Sapudi.

Bentuk-bentuk seperti diatas, yang terbanyak kita dapati pula di Masalembu, kampung Raas, dengan mangkrengan yang agak tinggi. Tetapi dalam buku ini kita tidak akan terlalu membicarakan versi-versi tiap jenis perahu. Barangkali ada gunanya diperlihatkan dalam foto nomor 8. yang terlampir dibelakang.

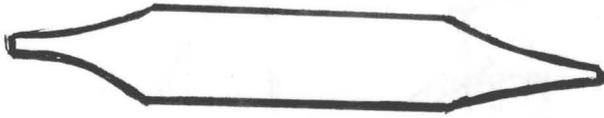
10. SAMPAN POTE

Sampan pote adalah sebutan atau istilah Pasanggrahan Kwanyar. Sampan Pote ini tergolong jenis Jukung. Daerah Pasanggrahan ini ada pula yang menyebut Passagame'. Karena bentuknya yang agak persegi maka sampan Pote ini tergolong pada jenis Co'-pen co'. Sampan ini disebut sampan "pote" (putih), karena pengecatannya dominan putih. Yang dicat berwarna hanyalah pada bagian pucuk-pucuk lenggi atau ujungnya. Sampan Pote ini hanya terdapat di Kwanyar (istilah Maduranya Kobanyar) sampai Sukolio. Bentuk sampannya sebagai berikut :



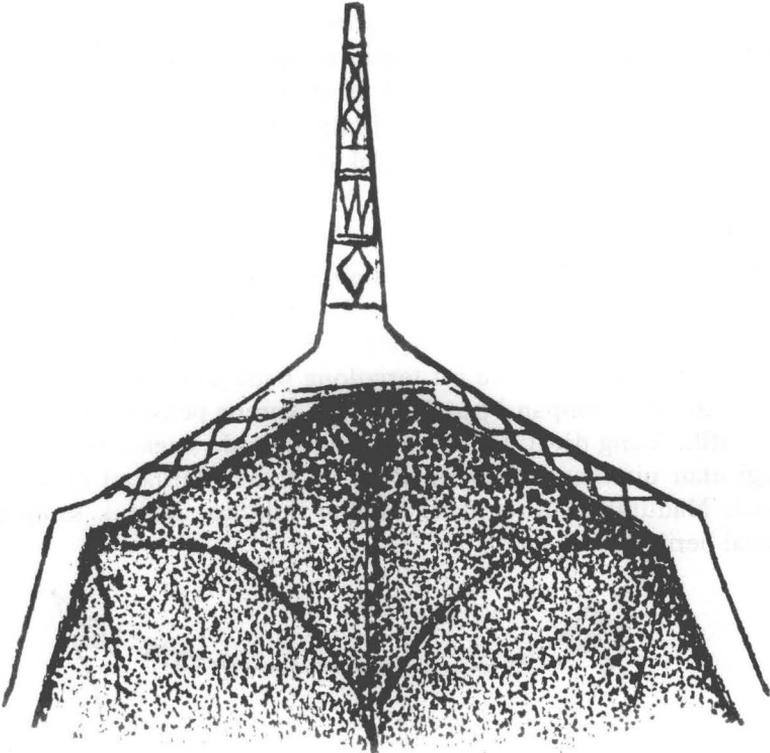
Gambar 49

Bentuk seperti gambar tersebut apabila dilihat dari samping, sedang menurut pandangan atas tampaklah "keistimewaan" sampan Pote ini. Bentuk kasarnya sebagai berikut :



Gambar 50

Dan kalau kita perhatikan bagian depannya saja dari atas, maka tampaknya sebagai berikut :



Gambar 51

Sampan Pote sebagaimana jukung atau sampan lainnya, hanya dipergunakan untuk menangkap ikan didaerah-daerah dekat pantai saja. Oleh karena itu sampan ini hanya lokal saja.

Panjang Sampan Pote mencapai 6 M dengan tinggi 1 % M. Kekhasan sampan Pote ini selain warnanya putih bersih, terletak pada warna lenggi atau pucuknya yang khas, yaitu warna :

- merah – biru – jingga atau orange.
- sedang pada bagian lainnya dikontir hitam.

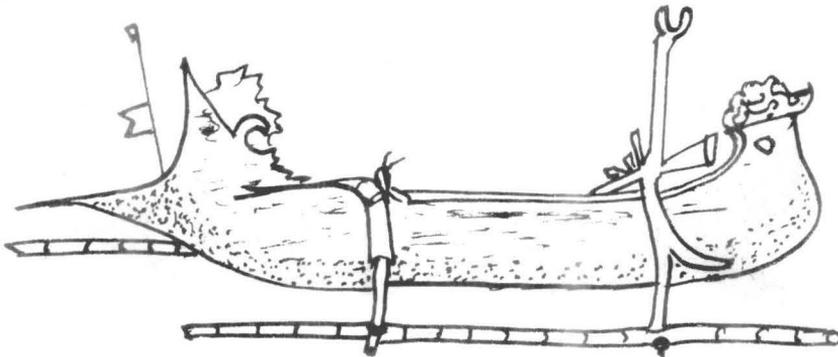
Bentuk sampan ini aselinya seperti dalam foto nomer 11 dibelakang. Sampan pote ini tergolong jenis co'-penco', karena bagaikan dipin-cuk bagian ujungnya. Contoh dalam jenis co'-penco' lainnya adalah sampan Pandan di Telaga Biru dan sampan co'-penco' Ambuten, yang akan dijelaskan dibelakang tersendiri karena tidak tergolong pada jukung tetapi pada jenis sampan yang sebenarnya.

11. SAMPAN POLANGAN

Sampan polangan (istilah Sapulu) adalah sampan jenis jukung. Jukung ini termasuk khas Sapulu, jumlahnya lebih dari 40 buah. Sampan Polangan memiliki dua cadik berkater yang tidak terlalu panjang. Di Sapulu yang membuat jukung ini adalah Pak Rabu dan putranya. Buatannya bagus sekali. Panjangnya mencapai lebih dari 6 M sampai 6½ M.

Pada bagian serangnya terdapat lenggi atau congaran yang berukir indah, demikian pula pada bagian belakang atau gubidnya. Lenggi tersebut merupakan ukiran yang melekat, tidak dapat dibongkar pasang.

Bentuk sampan polangan tersebut seperti gambar berikut :



Gambar 52

Dari gambar yang tersebut diatas, tampak pada bagian belakang (gubid) dibawah ukiran burung terawangan, terdapat gambar bulatan. Bulatan ini dapat berupa bunga ataupun serupa matahari. Secara keseluruhan bulatan ini menyerupai mata.

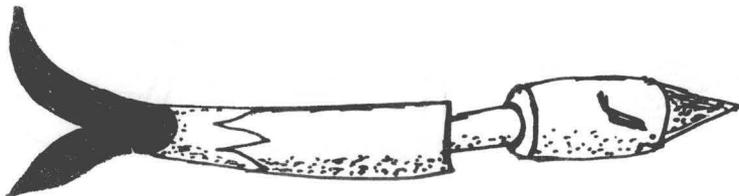
Bentuk sampan Polangan ini memang agak istimewa, seolah-olah dua orang, raja dan permaisuri, dalam lesung panjang saling selonjor berhadapan, suatu bentuk yang misterius. Riwayat sampan Polangan ini tidak seorangpun yang mengetahui secara jelas di Sapulu.

Bentuk lengginya sebagai berikut :



Gambar 53

Tampak dalam lenggi tersebut ukiran bermotipkan burung atau ayam, motif ini suatu yang khas sampan polangan. Leng-alengannya ada yang bermotip ikan, bentuknya sebagai berikut :



Gambar 54

Pembuatan sampan ini dari kayu binong atau kayu waru, didatangkan dari Bawean. Warna-warninya bermacam-macam. Warna yang khas ialah warna lenggi dan gubid yaitu dengan warna brons kuning mas. Harga sampan Polangan ini cukup mahal.

12. JUKUNG MONTE'

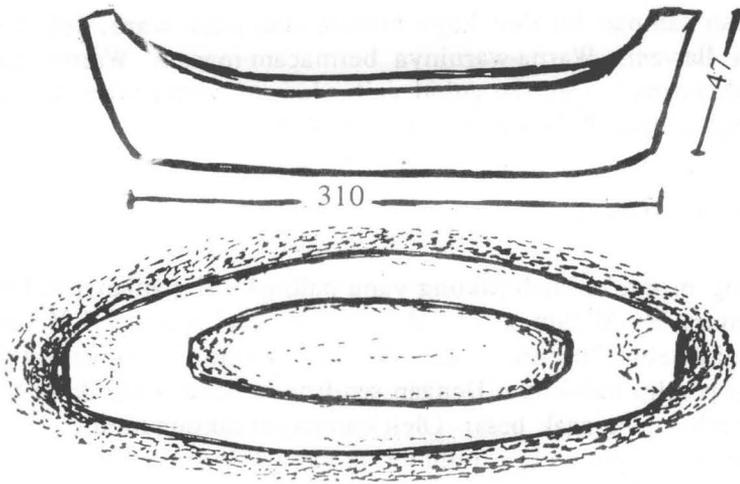
Jukung monte' adalah jukung yang paling kecil, panjangnya bervariasi antara 2½ M sampai 3½ M. Lebar monte' hanya 1½ M saja. Jukung ini disebut "monte' " karena "noro' bunte' " (-ikutserta dibelakang) perahu induknya. Dengan sendirinya perahu induk ini termasuk perahu yang agak besar. Oleh karena itu jukung monte' selalu diikat dengan tampar pada perahu induk yang diikutinya.

Fungsi monte' adalah :

- a. Apabila perahu berlabuh tetapi tak dapat mendarat atau merapat kepantai, maka dengan monte' inilah penumpang-penumpang didaratkan dengan bergantian. Dapat pula terjadi sebaliknya, yaitu dari darat keperahu.
- b. Sebagai pengangkut atau pendarat barang-barang.
- c. Apabila terjadi kerusakan atau kebocoran kecil pada badan perahu, monte' dapat pula dijadikan sarana pembantu memperbaiki dari luar.
- d. Monte' terdapat dimana-mana. Kadang-kadang dipergunakan untuk memancing.
- e. Monte' sebagai jukung terkecil oleh anak-anak dipakai sebagai "latihan berlaut".

Monte' ini oleh anak-anak dipakai untuk memancing ikan, oleh karena itu ada pula yang salah menamakan menjadi "kompancengan" (jukung pamancengan). Di Kangean disebut "Pologan" (Gbr. 55).

Di Kesong dan Gerse'pote (Kalianget), monte' ini dicat warna-warni menurut kesukaan pemiliknya, sehingga dari jauh kadang merupakan komposisi yang menarik.



Gambar 55. *Jukung Monte', atau Pologan dari Kangean. Panjang 310 Cm, lebar 50 Cm dan tebal pinggiran 65 Cm. Tinggi 47 Cm.*

Pologan juga dipakai untuk memancing, dinaiki oleh 2 orang. Untuk perahu-perahu besar seperti Janggolan, maka monte'nya berupa sampan biasa tetapi versi kecil, dan bukan jukung pologan. Kadang-kadang ada pula yang berjenis jukung.

Di Legung monte' ini di sebut "losongan". Losongan sebagai jukung terkecil hanya berfungsi sebagai "pengantar" orang atau barang ke atau dari perahu. Adanya monte' ini sangat vital, karena perahu besar pada umumnya berlabuh "ditengah". Hal ini berlaku dipelabuhan alam tradisional. Losongan panjangnya mencapai $3\frac{1}{2}$ M.

Monte' Sapeken dan monte' Sapudi terdapat perbedaan. Untuk monte' Sapudi yang mengikuti Gole'an Te'Lete' bentuknya pada bagian depan biasa lonjong, tetapi pada bagian belakang depag atau terpotong persegi :

jukung monte' Sapeken (Gbr. 56 a)



Gambar 56a.

jukung monte' Sapudi (Gbr. 56b)



Gambar 56b.

Sampan pologan yang agak besar, sedang yang lebih kecil di Bulukagung disebut "Tebbasan". Tebbasan ini buatan Lebbak Bangkalan

13. "PERAHU" KAROMAN

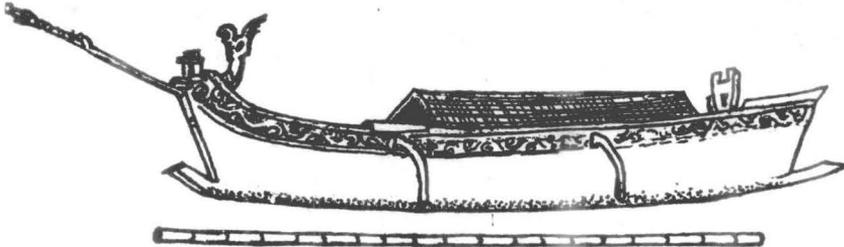
Karoman adalah "perahu" jenis jukung, merupakan versi kecil dari perahu besar Padduwang. Sebagai jukung, Karoman terbuat dari kayu utuh atau pologan, setelah dilubangi pada bagian atasnya di "tambal".

Beberapa ciri Karoman sebagai jukung adalah :

- Jukung ini bercadik pada kedua sisi tubuhnya.
- Karoman memiliki topengan yang sempit.
- Antek atau canteknya segi empat.
- Leng-alengannya berbentuk burung yang sedang mematuk buah.

Ukuran Karoman mencapai panjang 5½ M.

Bentuk konstruksinya sebagai gambar berikut :

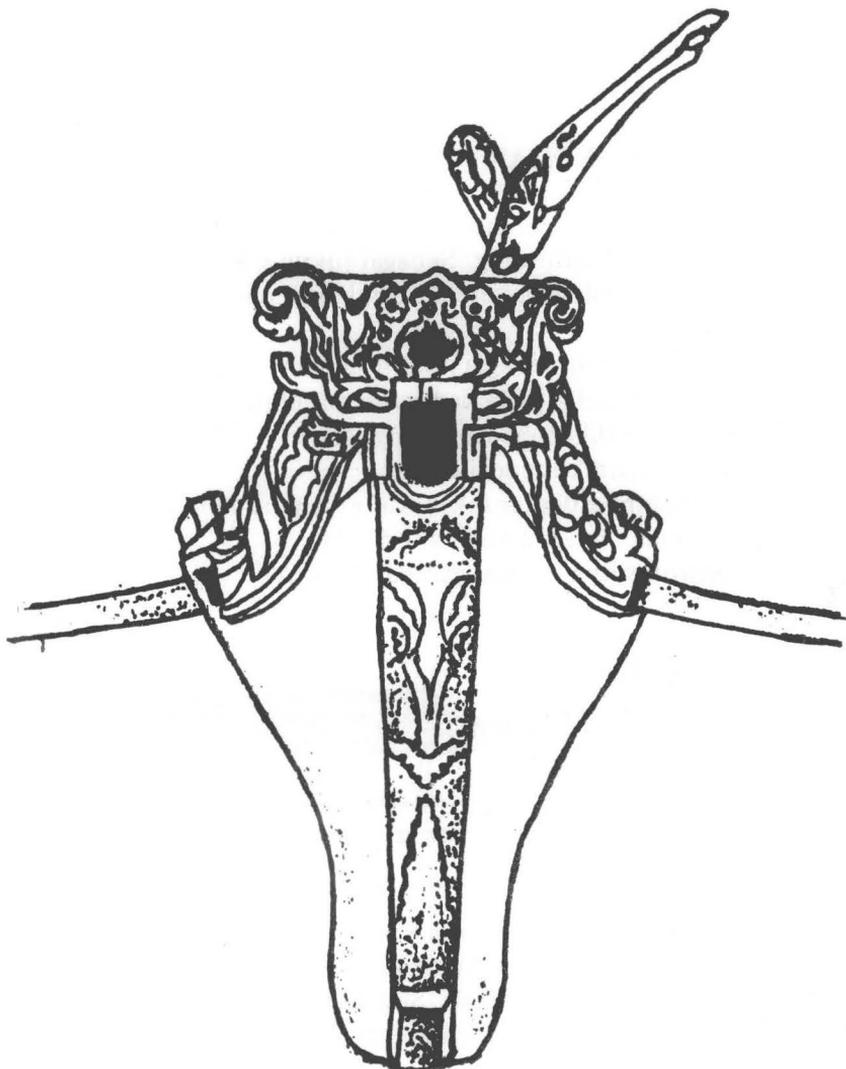


Gambar 57

Karoman sebagai perahu Madura yang tergolong jenis perahu kuno, kiranya patut direkonstruksi kembali, mumpung badan perahu yang dimaksud masih memungkinkan. Sisa perahu Karoman ini di Legung tinggal 2 buah saja. Dan sisa yang dua buah itu diparkir begitu saja dibawah pohon cemara, kehujanan dan kepanasan, sehingga tidak mustahil dalam waktu yang dekat akan menambah kerusakannya. Mungkin setelah diadakan penelitian yang mendalam jenis Karoman

ini dapat membuka tabir kebaharian Madura karena sepanjang pengamatan penulis, Karoman merupakan cakar bakal perahu atau sampan les-ales atau jabaran. Oleh karena itu Legung pada masa ini "merupakan museum bahari" alam yang masih "mengamankan" sisa-sisa masa lampaunya.

Bentuk dari depan seperti gambar dibawah ini :



Gambar 58

Menurut gambar tersebut, yang dibuat tanpa cocor kedepan, tampak dengan jelas: leng-alengan yang berbentuk burung, pangkal cadik yang dua sisi, dan topengan berukir yang sempit tapi indah. Tampak juga lubang cocor yang hitam, sedang yang dibawah samar-samar canteknya. Untuk jelasnya cantek tersebut harus agak dilihat dari samping. Gambar Karoman yang lain sebagai berikut.



Gambar 59

Tadi disebutkan bahwa Karoman adalah versi kecil dari perahu Paduawang, yang akan dijelaskan dibelakang. Apabila Paduawang dipergunakan untuk "perdagangan", maka perahu Karoman dipergunakan untuk "majang" menangkap ikan dilaut, khususnya untuk menangkap udang.

Perahu Karoman termasuk jukung yang berukir. Warnanya yang putih dengan ukiran yang dicat warna-warni. Pada foto nomor: 10 dibelakang, gambarannya lebih nampak.

Karoman memiliki cadik yang kuat menembus badan perahu. Hal ini tidak mengherankan karena Legung adalah daerah ujung Madura dengan arus bebas, sehingga keamanan kater lebih diperhatikan.

14. SAMPAN PAJALA'AN

Untuk nomor 15 dan seterusnya kita membicarakan perahu Madura diluar kategori jukung. Jadi arti kata sampnan disini dalam arti

yang benar, yaitu perahu kecil untuk menangkap ikan dalam radius pantai lokal.

Sampan Pajala'an sesuai dengan namanya sampan ini untuk menjala ikan. Jala adalah jaring kecil dapat dilaksanakan oleh satu orang saja. Oleh karena itu sampan Pajala'an ini merupakan sampan terkecil. Sampan ini adalah buatan Kebondadap, yang oleh tukang setempat disebut "pajala'an". Panjang luas sampan hanya 11 peccat (1 peccat = 25 Cm), atau hampir mencapai 3 M. Apabila dihitung dari lenggi ke lenggi panjangnya lebih dari 4 M. Badannya dibuat sampai 4 lare' saja (4 larik papan).

Bentuk sampan pajala'an tersebut sebagai berikut :



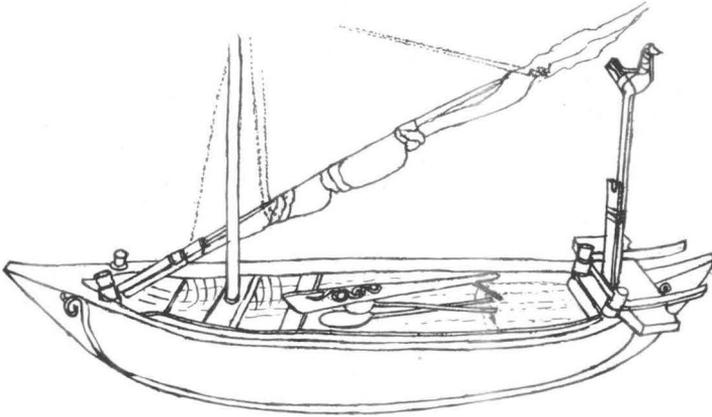
Gambar 60

Untuk pembuatan sampan Pajala'an ini dibutuhkan kayu maksimal $\frac{1}{4}$ M³ saja. Pajala'an ini adalah seversi dengan sampan calepag yang akan dibicarakan dibelakang ini, hanya lebih kecil. Pembuat sampan Kebondadap adalah antara lain Pak Gasim dan Pak Suhairi, dan pembuatan perahunya akan diceritakan dalam bab lain.

15. SAMPAN CALEPAG

Sampan Calepag merupakan sampan kecil produksi Kebondadap (orang luar menganggap Sarokah). Sampan ini bentuknya sederhana sekali, sebab "tidak memiliki lenggi".

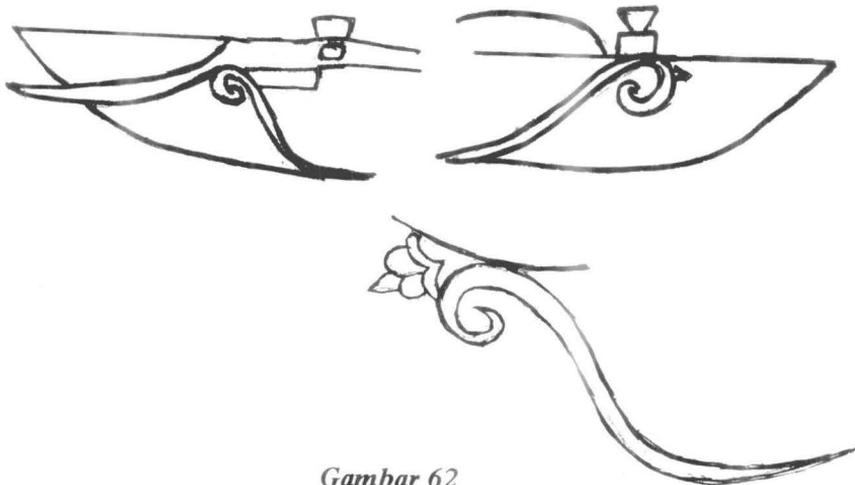
Calepag sebagai sampan kecil, pada umumnya banyak yang tidak memakai layar, tetapi sekarang banyak yang memakai untuk mempercepat perjalanan apalagi bila "menambah radius" penangkapannya. Sampan ini hanya untuk menjaring atau mengail ikan dekat pantai saja. Biasa pula hanya dinaiki oleh satu terkadang dua orang saja. Tetapi untuk keperluan tertentu dapat diisi sampai 7 atau 9 orang. Bentuk sampan Calepag ini agak jelasnya seperti berikut : (Gbr. 61).



Gambar 61. Calepag atau sampan Celleng

Pada jaman lampau tubuh sampan calepag ini dilabur dengan ter atau aspal sehingga berwarna hitam. Oleh karena itu sampan calepag disebut pula sampan "celleng" yang artinya hitam. Lebih-lebih orang Madura bagian Barat hanya mengenal sampan ini dengan "celleng" saja.

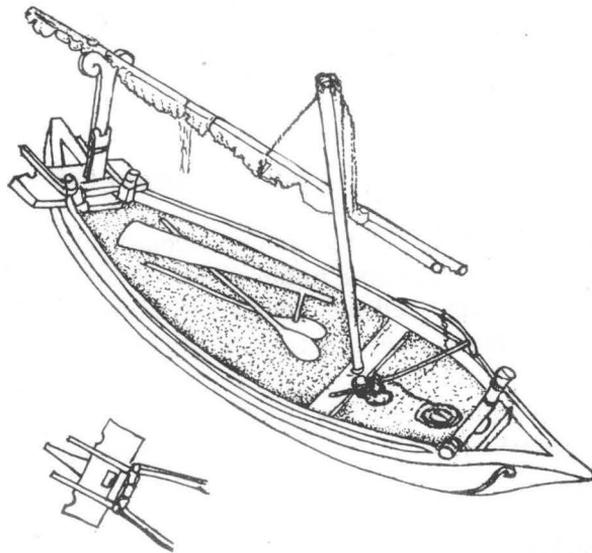
Keistimewaan sampan calepag ini terletak pada ornamen cetongan (okel, lokeran) yang khas, yaitu seperti tulisan tanda tanya yang besar. Bangunannya sebagai berikut : (Dari bagian depan, belakang dan cetongan lepas) :



Gambar 62

Dari gambar-gambar diatas, apa yang dimaksud kekhasan cetongan calepag menjadi jelas.

Sampan calepag banyak dimiliki oleh orang-orang Pinggi papas dan Karanganyar sampan Marengan, dan sekitar Kebondadap. Bila orang-orang pinggir papas mengadakan "nyadar" yaitu upacara tradisional semacam hari raya kuningan di Bali, sampan calepag ini merupakan sarana yang vital sebagai alat angkut, dinaiki kalau perlu sampai 10 orang, jadi satu keluarga. Calepag ini dapat didayung dengan cepat. Bentuk dari atas seperti gambar berikut :



Gambar 63

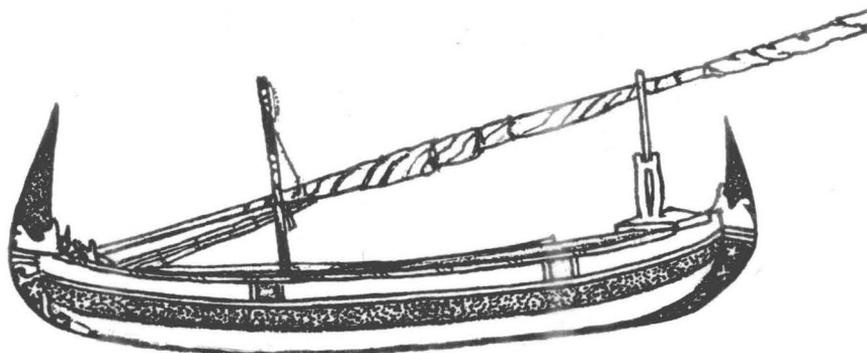
Dari berbagai calepag pada masa sekarang pengecatannya warna-warni, tetapi cetongan atau lokeran tersebut masih tetap khas calepag. Pada foto nomor 12 dibelakang disertakan banyak calepag dari Pinggirpapas.

Sampan calepag karena biasa dipakai untuk menjaring ikan, sering pula dinamakan "panjaringan", dan ada pula yang menyebut "sakangan". Calepag sebagai "panjaringan" akan dibicarakan tersendiri pada pembicaraan sampan Panjaringan dibelakang. Sampan calepag ini buatannya biasanya terdiri dari 3 atau 4 lare' papan, dengan panjang lunas mencapai 4 M.

16. SAMPAN EDER ATAU JO-IJO

Sampan Eder adalah sebutan dari daerah Tanjung dan Bandaran, di mana perahu ini banyak terdapat. Dinamakan eder karena untuk menangkap ikan dengan alat jaring yang namanya eder. Karena sekarang alat tersebut tidak ada lagi maka penamaan eder menjadi semakin "luntur", berubah menjadi "jo-ijo" sebagai penggantinya. Di Buluk Agung, sampan ini disebut sampan "lekko".

Sampan eder bentuknya sebagai berikut :



Gambar 64

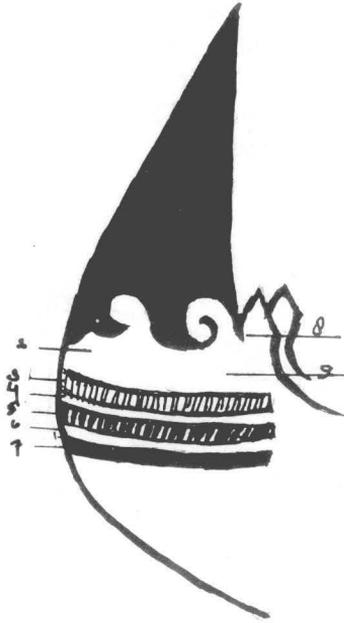
Dari gambar diatas dapat diperhatikan beberapa kekhasannya, antara lain adanya lenggi yang mencuat keatas, adanya ornamen atau hiasan pada terusan lenggi menuju kelunas, adanya les-lesan atau andangan serta pengecatannya.

Yang dimaksud dengan kekhasan lenggi dan andangannya adalah sebagai gambar 65. Lenggi berwarna hitam (1), dengan lokeran atau cetongan yang rebah. Tanale atau lengkungan lenggi tersebut dinamakan mata lenggi (8) bersandar kepada dua tunggul (9) yang disebut "dang-Odang". Adapun warna khas dan andangannya seperti yang tertera dengan nomor yang berarti:

2. kuning tanah (orche), 3. merah, 4. putih, 5. biru, 6. putih, dan 7. hitam. Bangun lenggi yang mencuat keatas dengan cetongan rebah seakan-akan kepala udang, sehingga kayu dua disebelahnya disebut "dang-odang".

Perahu jenis sampan ini lokasinya ada disatu tempat (dikatakan berdampingan) yaitu disebut pada jaman lampau "pasar cere", tetapi kenyataan sekarang karena ada diperbatasan antara Kabupaten

Sampang dan Kabupaten Pamekasan, maka dikatakan ada di dua tempat. Satu ada di Tanjung (Sampang) dan yang lain ada di Bandaran (Pamekasan).



Gambar 65

Perahu eder terutama untuk menangkap ikan, dan lokasinya keselat Madura, antara Jawa dan Madura, khususnya daerah antara Tanjung—Bandaran dan Probolinggo—Pasuruan.

Perahu eder ini banyak, atau sebagian besar dibuat di Jawa, yaitu di daerah Mlaten (Lekok-Pasuruan), Mayangan (Probolinggo), Songay topo/Kalibuntu (Kraksaan-Probolinggo). Disana perahu atau sampan tersebut dapat dibuat dengan beaya lebih murah, karena harga bahan lebih rendah. Didaerah-daerah tersebut orang Madura sebagai nelayan sangat dominan. Bahasa diketiga tempat tersebut adalah Madura. Di Kalibuntuu (Kraksaan) termasuk Kabupaten Probolinggo yang berjarak hanya 25 KM merupakan pelabuhan alam yang cukup ramai. Di Probolinggo terletak pelabuhan buatan yang bagus sejak jaman Belanda menjorok ketengah laut, lokasinya terletak didesa Mayangan, suatu daerah nelayan Madura dominan Sampang. Di Mlaten (Lekok)

termasuk Kabupaten Pasuruan sampai sampan eder dinamakan sampan "leko", termasuk daerah nelayan yang sekarang ini menjadi proyek Gubernur Jawa-Timur untuk dijadikan "pemukiman nelayan" yang baik. Disini pembuatan perahu ada yang dilaksanakan oleh H. Mutardo. Pembuatan perahu didaerah yang tersebut tadi memakai "teknik dan persaratan batin" Madura.

Sampan Eder mencapai panjang 7 M, panjang lunas 4 M 80 Cm. Orang Tanjung banyak membeli ke Probolinggo (Mayangan) dan Mlaten.

Di Camplong (Sampang) sampan eder ini banyak juga. Kalau di Tanjung-Bandaran mencapai 700 maka di Camplong hanya 200 saja. Di Camplong kadang-kadang hiasan lenggi eder diberi "sotong", yaitu rambu-rambu hias yang indah, yang menurut kebiasaan hanya dihiaskan pada perahu Galate.

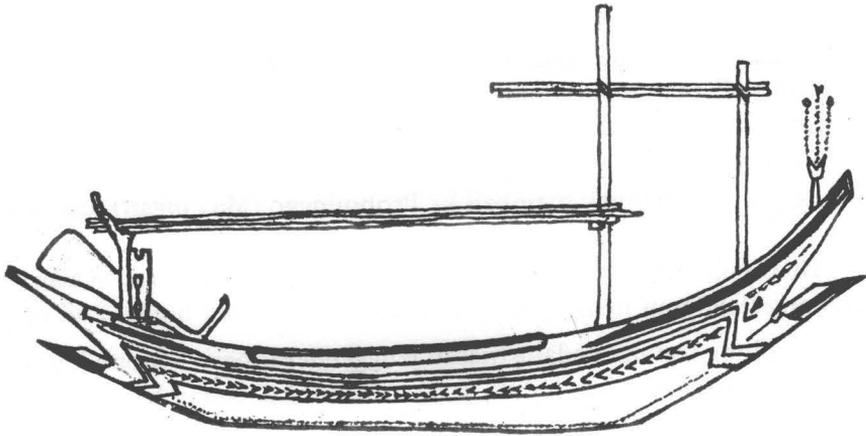
Perahu eder pengecatannya ada dua macam yang khas. Untuk itu agar diperhatikan foto nomor 14 terlampir, sehingga penjelasan verbal tidak diperlukan lagi. Perhatikan perbedaannya, yang dicat hitam dan orche pada lengginya adalah yang kuno, sedang lenggi yang dicat hitam-putih lebih kemudian.

Sampan eder ini sebagai sampan "jaba'an" di Pasongsongan dinamakan 'jon-ijon'.

17. SAMPAN LES-ALES ATAU JABARAN

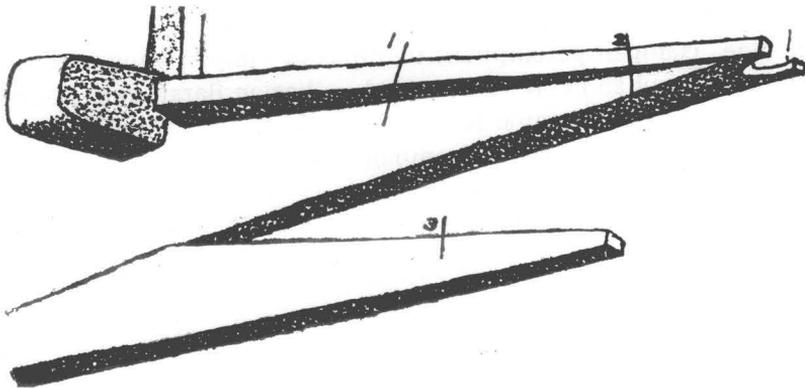
Sampan les-ales, yang oleh nelayan pantai utara dikatakan sampan bine' (sampan perempuan) merupakan sampan yang umum ada disemua pelabuhan besar kecil di Madura bagian Barat, dari Tamberu-Pasean – Ketapang sampai Kamal. Hal ini terbalik untuk Madura bagian Timur yang ada adalah sampan gole'an disemua pelabuhannya sebagai sampan lake' (sampan laki-laki).

Sampan les-ales atau jabaran ini bentuknya sebagai berikut :



Gambar 66

Apabila kita perhatikan gambar 66, sampun les-ales secara keseluruhan bagaikan ikan yang menganga. Moncong bagian bawah yang disebut antek atau cantek atau jabaran merupakan terusan lunas berfungsi sebagai bumper. Kalau ditinjau lebih jauh antek ini sebenarnya asal lenggi, dipakai untuk pantai yang berbatu. Pada moncong atas yang disebut "peredan" terletak topengan dan di atasnya terletak sanggan berhiaskan mennoran.

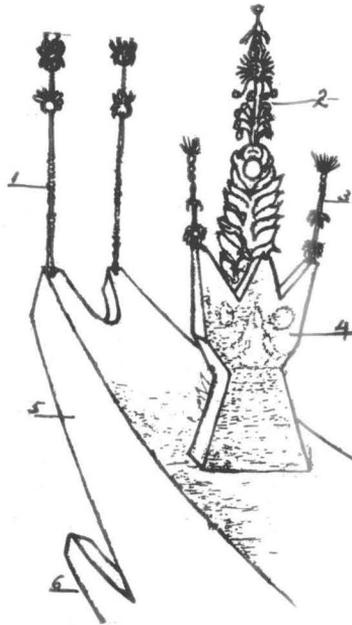


Gambar 67

Dari gambar 67 tersebut tampak mana yang disebut : 1. peredan, 2. topengan, dan 3. antek.

Warna andangan atau les-lesan tidak selamanya sama. Ada yang sederhana dan ada yang lengkap berlebihan. Bab andangan dibicarakan tersendiri dibelakang.

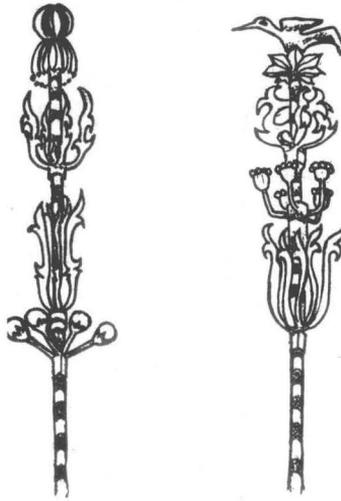
Salah satu ornamen ekstra dari sampan les-ales ialah adanya mennoran, yaitu umbul hias diatas peredan dan sanggan. Walaupun jumlah mennoran ini mestinya tujuh, tetapi yang lengkap boleh dikatakan masa sekarang jarang terdapat. Bentuk mennoran tersebut sebagai gambar kasar berikut :



Gambar 68

Keterangan gambar 68 adalah : 1. peccodan, 2. gul-tonggul, 3. karmayangan, 4. sanggan atau jangga atau pajangga, 5. peredan dibawahnya terletak topengan, 6. antek atau cantek. Yang tak tergambar diatas adalah 2 teng-antengnya.

Sampan les-ales kadang sangat meriah dengan mennoran ini. Contoh bentuk mennoran sebagai gambar berikut :



Gambar 69

Sampan les-ales memiliki ukiran topengan yang bagus, serupa dengan topengan perahu janggolan dalam versi kecil. Topengan perahu Janggolan dapat dilihat dalam foto nomor 25. Topengan les-ales ini kecil dengan ukiran yang mengenal garis patah, mungkin hasil pengaruh daerah Kalimantan.

Bentuk les-ales sebagai sampan tampak jelas dalam foto nomer 15 dibelakang. Pembuatan sampan les-ales ini disetiap pelabuhan Madura bagian Barat sangat banyak dilakukan, tukang-tukangnya disebut dalam bab pembuatan perahu Madura.

Anak sampan les ales kalau perlu bisa memuat sampai 8 orang. Hal ini di Sotabar sering dilakukan. Disana perahu ini hanya berjumlah 50 buah saja. Panjang sampannya mencapai 11 M atau 21 peccat untuk lunasnya. Ikan yang ditangkap adalah ikan "kaban".

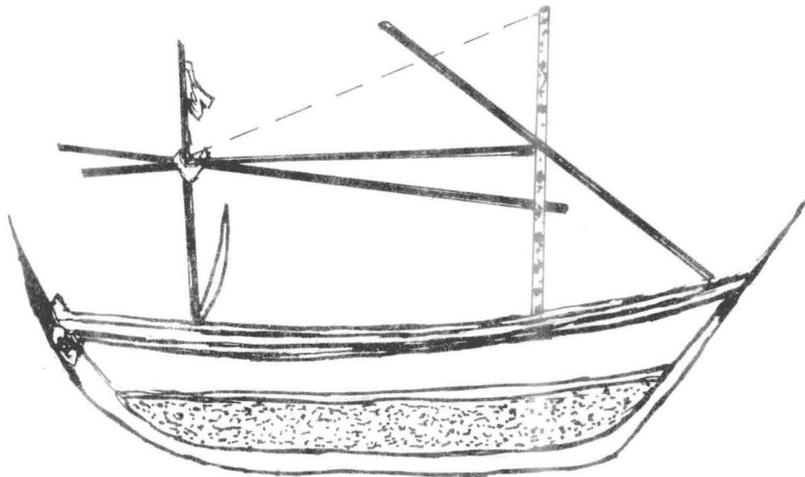
18. SAMPAN PATETEDAN JEPPIAN

Sampan Patetedan mempunyai banyak nama dimasing-masing tempat. Pada masa lampau sampan ini sering disebut sampan "lajangan" ataupun sampan "Jeppitan". Di Ambunten dan Pasongsongan disebut "Patetedan", agak kebarat sampai Sotabar ada juga yang me-

nyebut "Kote'an. Sedang untuk sampan dengan ukuran agak besar disebut "Padobellan". Di Batobintang disebut "Kote'an" saja; tetapi awas dengan istilah kote'an ditempat lain berarti lain sampan. Untuk itu bagi pembaca harus hati-hati membayangkan suatu nama kalau akan dihubungkan dengan bendanya harus dilihat "dimana" istilah itu diucapkan.

Sampan Patetedan mempunyai bentuk yang agak berbeda dengan sampan gole'an, dalam hal lenggi dan proporsi tubuhnya. Walaupun demikian, sampan patetedan atau kote'an ini masih tergolong kategori gole'an. Karena perbedaan-perbedaan yang tersebut tadi dan pada umumnya sampannya dibuat di Jawa, maka di Pasongsongan sampan Patetedan ini dinamakan pula sampan "Jaba'an". Pada hal ada pula sampan patetedan yang dibuat di Madura, tetapi atas pesanan. Pembuatan sampan Patetedan ini di Jawa terletak di Blimbing, termasuk Kabupaten Tuban, dimana dari Sedayu ke Barat banyak bermukim orang Madura. Pembuatan sampan di Tuban sangat menguntungkan, karena mudah dan murahanya memperoleh kayu jati bahan perahu, yang di Madura sendiri sangat mahal.

Bentuk sampan Patetedan ini gambarnya sebagai berikut :



Gambar 70

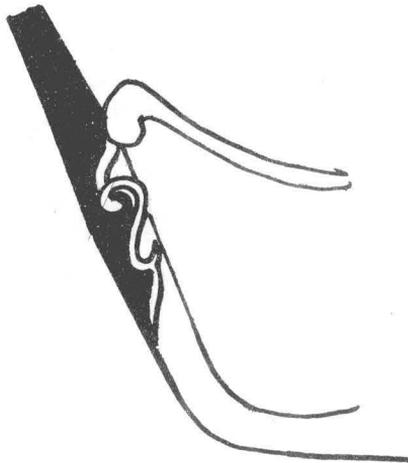
Dari gambar diatas tampak bentuknya yang "melebar" didepan dengan lenggi kecil tumpul mencuat keatas. Lenggi semacam ini dianggap "kaku dan tidak pantas" oleh istilah Pasongsongan.

Juga kalau akan dihias atau diberi andangan dan les-lesan sebagai sampan atau perahu Madura'an oleh orang Pasongsongan dikatakan "tidak pantas".

Sampan Patetedan ini banyak terdapat di pantai utara Madura dari ujung Barat Bangkalan sampai ke Pasongsongan. Di pantai-pantai tersebut terdapat berbagai versi pengecatan. Panjang sampan menca-pai 6 M, atau lebih.

Apabila kita menengok masa lampau di Bandaran Pamekasan, pernah dikenal sampan bercadik yang bentuknya serupa dengan sampan Patetedan, yang dinamakan "lajangan" atau "jeppitan". Me-lihat kenyataan ini maka dapat diambil garis lurus, bahwa lajangan dan jeppitan adalah cikal-bakal perahu atau sampan patetedan. Sam-pan lajangan ini di Madura boleh dikatakan sudah "tutup usia" dan arah pindahannya adalah ke Jawa, termasuk Pasuruan dan Probolinggo. Tidak ada alasan yang lebih masuk akal kecuali "karena tidak praktis lagi". Sampan Patetedan atau Patetetetan ini gambar lengginya yang khas sebagai berikut. (Gbr. 71).

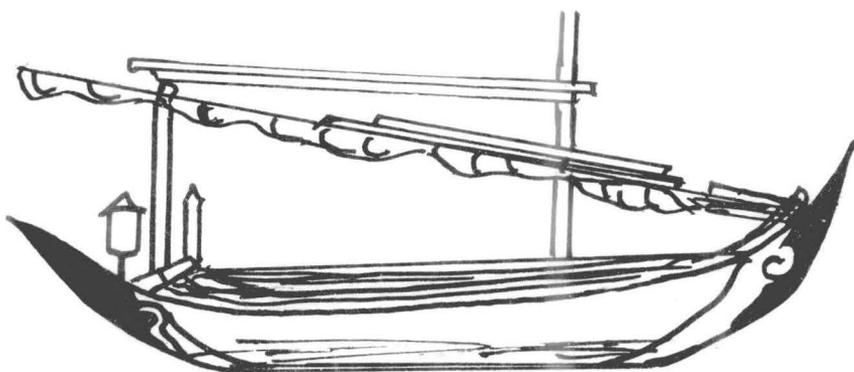
Barang kali akan semakin jelas kalau dibandingkan dengan foto sampan tersebut pada foto nomor : 13 yang dilampirkan dibelakang.



Gambar 71

19. SAMPAN PAKESAN

Sampan Pakesan adalah istilah Kebondadap atau Sarokah, dimana sampan ini diproduksi. Atau dapat dikatakan, sampan Pakesan adalah sampan gole'an versi Kebondadap Sarokah. Karena sampan ini buatan Kebondadap, maka ciri-ciri Kebondadap yang umum melekat pula pada sampan Pakesan ini. Ciri-ciri tersebut terletak pada lenggi yang agak mendongak gagah keatas, kira-kira dengan ketegakan 62° , cara mengerjakan, serta tolgan yang memakai pohon nyamplong. Gambar secara global adalah sebagai berikut :



Gambar 72

Bentuk sampan Pakesan tersebut mengingatkan kita pada seludang bunga kelapa yang disebut "karocok" oleh orang Madura. Beberapa ciri sampan Pakesan adalah sebagai berikut :

- Panjang lunas antara $5\frac{1}{2}$ M sampai 11 M.
- Larikan papan berjumlah, minimal 5 lare' untuk berat muatan 5 ton, maksimal 9 lare' untuk muatan 9 ton.
- Panjang keseluruhan diantara 7 M atau $7\frac{1}{2}$ M

Sampan Pakesan adalah istilah pusat produksi perahu Madura Kebondadap, sedang didaerah lain sebutannya lain pula.

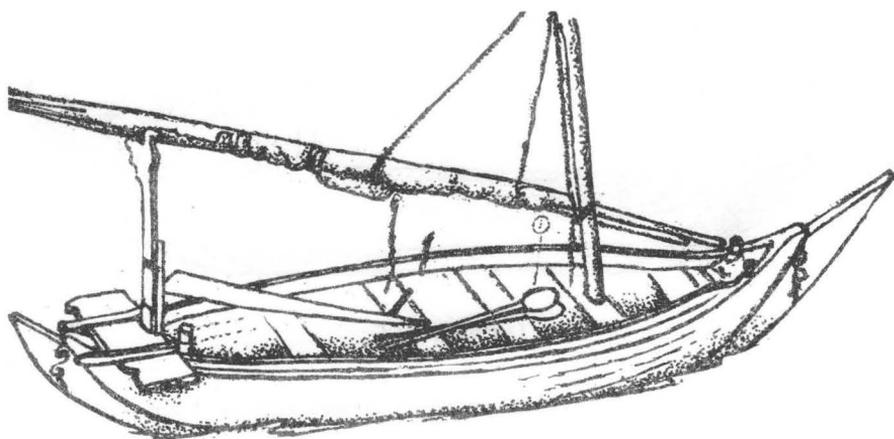
Di Legung misalnya sampan Pakesan ini disebut "kote'an", sedang di daerah Utara disebut "gole'an" saja. Bab Gole'an akan dibicarakan tersendiri dibelakang.

Sampan Pakesan sudah termasuk kategori sampan "nomp", artinya pergi keluar kandang. Sampan Pakesan ini oleh orang Madura dipakai dalam pajangan beradius jauh menurut keperluan. Dengan sam-

pan macam inilah dimulai banyak cerita abantal omba' asapo' angin. Sampan Pakesan yang dibuat di Kebondadap perincian ukurannya sebagai berikut :

- Panjang larikan : 5 lare' , panjang lunas $5\frac{1}{2}$ M
- Panjang larikan : 6 lare' , panjang lunas 6 M
- Panjang larikan : 7 lare' , panjang lunas $6\frac{1}{2}$ M
- Panjang larikan : 8 lare' , panjang lunas 7 M
- Panjang larikan : 9 lare' , panjang lunas $7\frac{1}{2}$ M

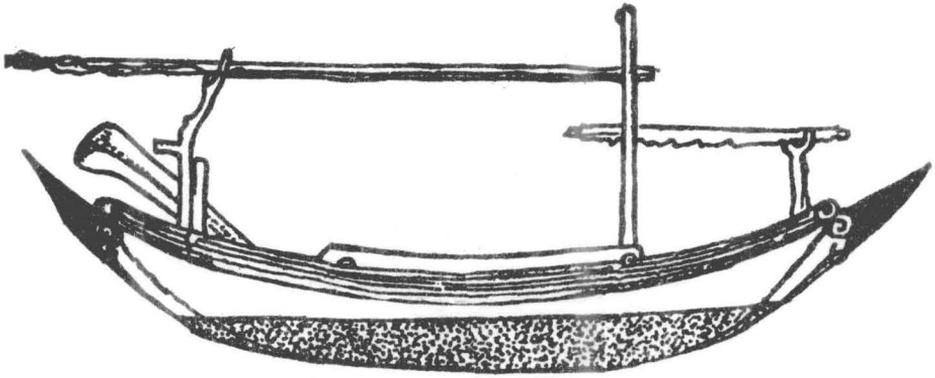
Di Kebondadap, tidak biasa membuat sampan atau perahu yang larikannya (yaitu jumlah keping papan) belasan atau likuran buah, yang larikannya banyak di buat di Sapudi.



Gambar 73. Sampan Pakesan

Menyinggung kembali bahwa sampan Pakesan ini tergolong di Madura Barat dinamakan pula "gole'an", maka agar lebih jelas tentang gole'an ini penulis batasi dengan gole'an yang kecil dan tanpa Magun. Gole'an besar akan dibicarakan tersendiri di belakang, yaitu dalam pembicaraan perahu "lete".

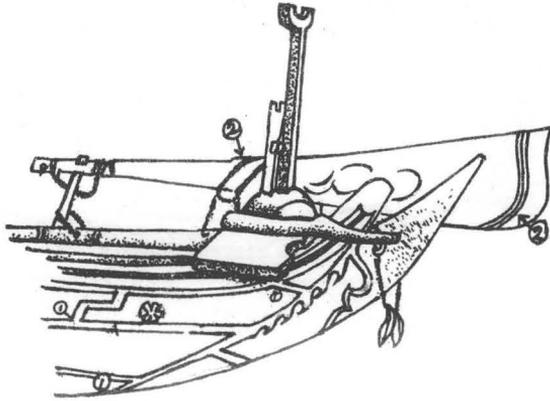
Gole'an kecil ini ada dua golongan. Yang pertama yaitu gole'an Kebondadap yang oleh orang setempat disebut "pakesan" tadi, dan gambarnya seperti tertera didepan. Sedang yang kedua ialah sampan gole'an yang terdapat dipantai utara Madura, antara Pasongsongan dan Klampes. Bentuknya seperti gambar berikut :



Gambar 74

Bandingkanlah dengan gambar didepan, terutama hal "doyong"-nya lenggi. Lenggi pada pakesan Kebondadap lebih tegak, sedang sampan gole'an pantai utara Madura lengginya lebih turun kedoyongannya. Untuk sampan gole'an pantai utara ini bahan perahunya serba jati, padahal pakesan Kebondadap bertulang nyamplong. Memang karakterisasi tiap lokal atau daerah berbeda.

Di Marengan dan lain tempat kadang sampan pakesan disebut panjaringan, hal ini karena sampan pakesan tersebut menggantikan calepag dalam pekerjaannya. Sampai di Marengan ini karena buatan Kebondadap tidak mempunyai perbedaan bentuk. Tetapi ada sedikit perbedaan cara pengecatannya. Di Marengan karena lebih dekat dengan kota, maka warna-warninya lebih kaya. Yang paling menonjol ialah pengecatan "andangan besar" nya yang terputus menurut sambungan papannya. Demikian pula pengecatan dayung kemudi dengan lesan yang melengkung merupakan kekhasan Marengan. Bentuk jelasnya sebagai berikut :



Gambar 75

Gambar bertanda (1) yang dimaksud andangan terputus, (2) les dayung kemudi yang bengkok.

Pengecatan les kemoddi yang bengkok jelasnya seperti gambar berikut :

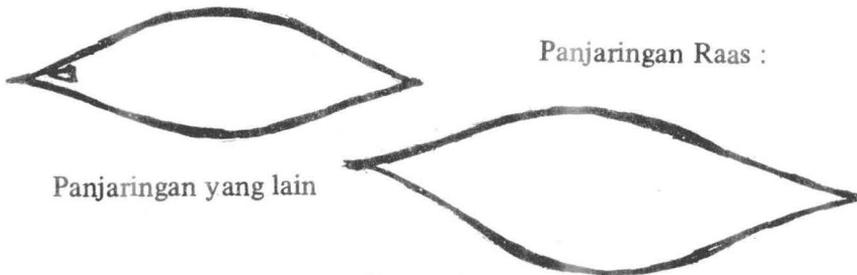


Gambar 76

Sampan Pakesan ini di Bawean termashur pula dengan istilah "gole'an". Untuk tidak mengacaukan, kita bicarakan dibab lain, lebih dahulu dengan soal "panjaringan".

20. SAMPAN JARING · PANJARINGAN

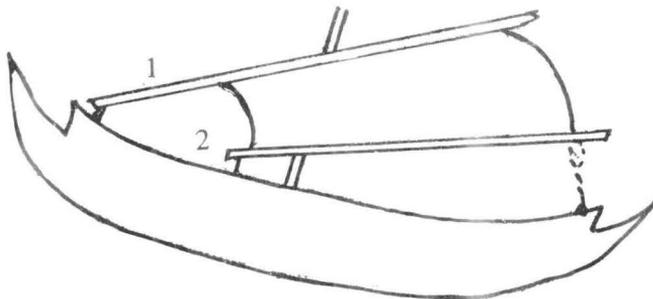
Panjaringan adalah istilah yang digunakan oleh nelayan dari berbagai tempat, tetapi untuk sampan yang tidak sama. Di Raas sampan Panjaringan ini memiliki kekhasan, yaitu badannya lebih lebar. Apabila kita bandingkan dengan sampan Panjaringan yang lain maka bangun dari atasnya sebagai berikut :



Gambar 77

Kalau memperhatikan bentuk sampan Panjaringan Raas jangan dari jauh, sebab akan sama dengan yang lainnya, serupa saja dengan pakesan dan gole'an. Kalau diperhatikan dari dekat dan diukur lebar tubuh perahu akan tampak nyata perbedaannya. Keistimewaan bentuk yang demikian adalah kuat menentang angin dan jalannya lebih cepat. Sampan Panjaringan Raas termasuk kendaraan cepat. Pada pantai-pantai yang dangkal, orang yang menjaring turun ke air. Kelemahan sampan Panjaringan Raas adalah "oleng", labil, mudah bergerak kekiri dan kekanan.

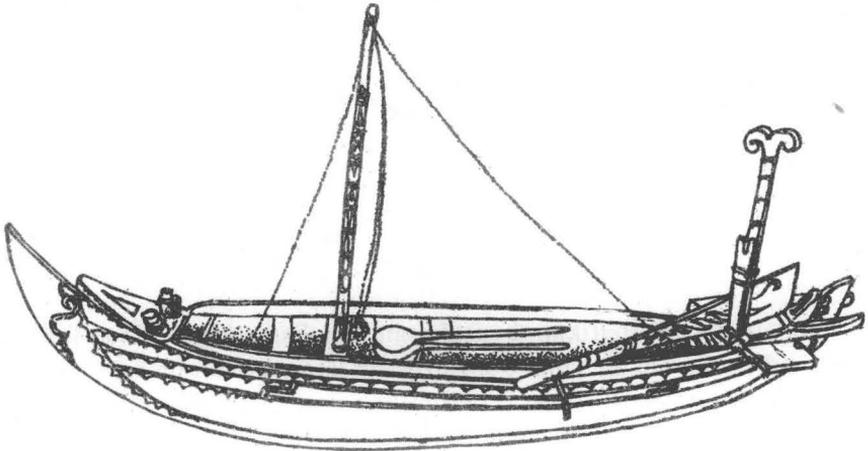
Keistimewaan yang lainnya adalah layar sampan Panjaringan Raas penggilingnya lepas. Gambar kasarnya sebagai berikut :



Gambar 78

Dalam gambar diatas, (2) panggiling, (1) pemaun. Panggiling untuk menggulung layar biasanya letaknya bisa dikiri atau di kanan. Pemaun adalah pemegang layar.

Istilah Panjaringan adalah istilah umum, diambil dari untuk apa sampan tersebut dipakai. Karena tiap sampan dapat dipergunakan untuk menjaring, maka terdapat banyak salah pengertian kecuali di dua



Gambar 79. Sampan Panjaringan dari Marengan

tempat tadi. Selain sampan, jukungpun dipakai pula untuk menjaring. Kata "pan" merupakan singkatan dari sampan. Oleh karena itu umumnya didaerah nelayan kalau telah disebut "panjaringan" tidak disebut lagi didepannya dengan kata sampan. Apabila menyebut sampan cukup dengan istilah tambahan jaring, jadi sampan jaring.

Di Kebondadap istilah penjaringan adalah sampan calepag, yang telah dibicarakan didepan. Sedang di Sareseh karena sampan tersebut sering dipakai untuk mengangkut rumput atau barang lain maka adapula yang menyebut "sampan momot".

Penangkapan ikan dengan "jaring" memiliki arti bermacam-macam

1. Ada yang mempergunakan jaring pukat, jaring yang panjang. Untuk ini sering dilakukan oleh dua sampan; ujung yang satu di satu sampan sedang ujung lainnya pada sampan yang lain. Keduanya bergerak kesasaran yang sama. Ada yang bergerak melingkar

dan ada yang bergerak lurus membengkok, semuanya dekat pantai.

2. Ada jaring yang disebut "jala", dipakai oleh seorang dengan "diserakkan" di pantai dangkal. Kalau tidak dipergunakan membawanya "dipundak".
3. Masih ada tiga jaring lagi, yaitu "anggu", "salandang", dan "sondu' ". Ketiga jaring ini memakai "pegangan". Yang salandang berpegangan 2 batang kayu, sondu' berpegangan kayu segi tiga dengan lubang ditengahnya, sedang anggu berpegangan segi empat dengan lubang ditengahnya.

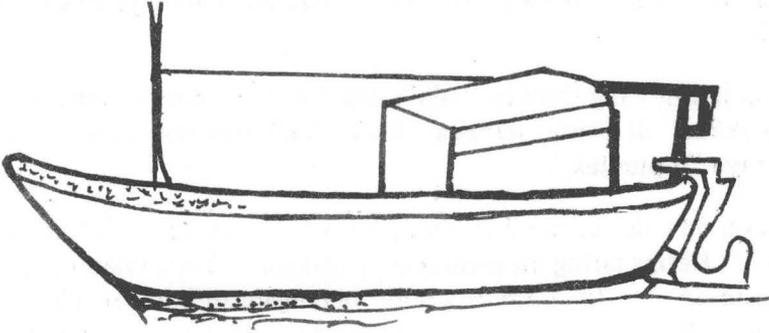
Sampan panjaringan mempergunakan nomor 2 (jala) dan 1 (pukat).

Dari uraian diatas, maka ternyata sampai jaring ini mempunyai kegunaan yang banyak. Apabila dipakai untuk menangkap ikan maka dinamakan "panjaringan", bila dipakai untuk menyeberangkan penumpang disebut "tambangan", bila dipakai untuk memuat barang disebut "momot", bila dipakai untuk hubungan antar pulau disebut "panyabrangan", bila untuk mengangkut antar penumpang kapal disebut "losongan".

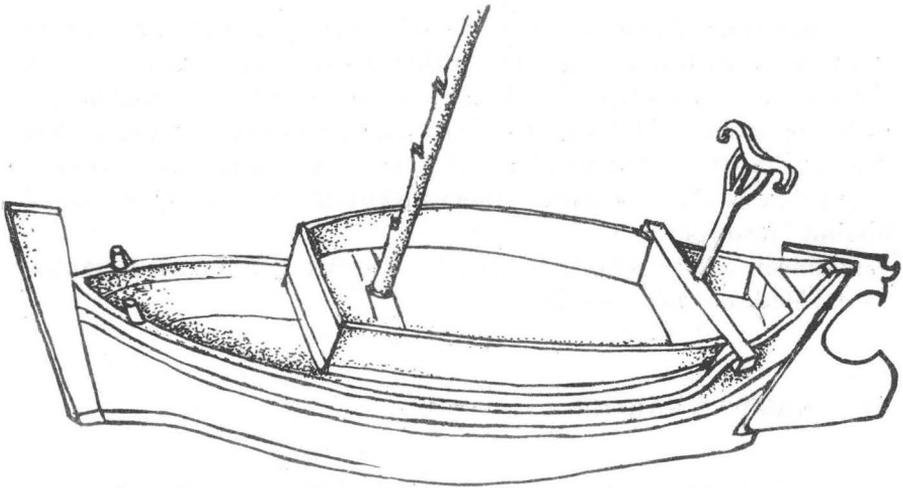
Panjaringan adalah gole'an kecil yang banyak berserakan di pantai-pantai Madura bagian Timur.

21. SAMPAN SAKOCI

Istilah "sakoci" mungkin diambil dari perahu-perahu kecil yang terdapat dikapal-kapal besar Eropah, karena orang-orang Raas sebagai pelaut pengembara sering melihatnya. Melihat bentuknya memang ada kemiripan-kemiripan. Oleh karena itu sejarah sekoci sebelum ada penyelidikan yang lebih dalam, kelahirannya karena pengaruh luar Madura, walaupun sakoci ini pada jaman lampau ada di Raas. Bentuk sakoci sederhananya sebagai berikut : (Gbr. 80 dan 81).



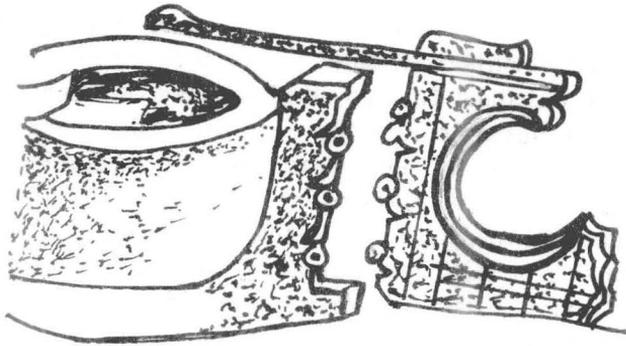
Gambar 80



Gambar 81. Sampan Sakoci dari Raas dan Sapudi.

Sampan Raas jenis sakoci ini merupakan sampan untuk 2 orang, dipakai untuk "nyambalang", yaitu mengail ikan cakalan dengan berlayar cepat. Sakoci merupakan sampan layar cepat, sebab layarnya yang jauh lebih besar bila dibandingkan dengan tubuh sampannya. Apabila si sampan sampai miring, maka "e tembangi", yaitu dibuat seimbang dengan jalan orangnya menggandol kesisi yang berlawanan dari tubuh sampan.

Sampan sakoci ini salah satu keistimewaannya adalah pada dayung kemudinya, melekat dibagian belakang dengan bentuk khasnya. Gambarnya sebagai berikut :



Gambar 82

Lesan bawah sampan sakoci pada umumnya berwarna "merah-putih" suatu hal yang meng"indonesia"kan. Sedang bentuk kamoddinya akan dibicarakan tersendiri dalam hal "lokerran".

Agak aneh mungkin kalau sampan sakoci ini oleh orang Kabondadap ada yang menyebutnya sebagai "te'late". Sampan sakoci ini tidak banyak di Raas, hampir mencapai 30 buah, sedang di Sapudi 6 buah saja. Sampan sakoci sudah banyak yang rusak, tidak mustahil lama-kelamaan akan musnah menjadi kenangan belaka. Di Sapudi beberapa kerangka tuanya mulai tidak dihiraukan lagi sebab di Sapudi rupanya banyak menyukai jukung, dapat memancing ikan sambil bertiduran.

22. SAMPAN TAMBANGAN

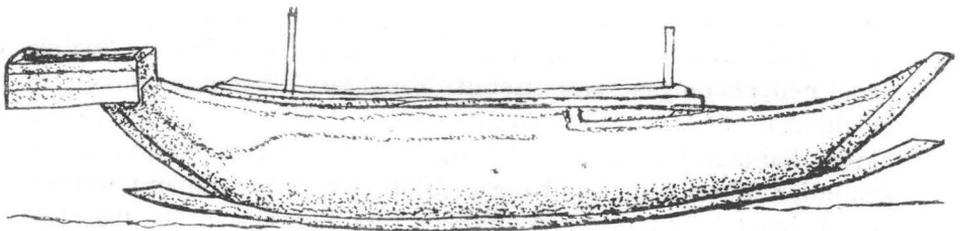
Istilah "tambangan" adalah menyeberang diantara dua daratan pulau atau sungai yang "pendek". Sampan yang dipakai untuk menyeberang jarak pendek ini disebut "sampan tambangan". Apabila kapal penyeberangan biasa disebut "kapal ferry". Sampan tambangan ini dipakai pula untuk memuat orang dari darat ke kapal atau sebaliknya. Sampan tambangan ini hanya dilihat dari tugas kerjanya saja, kemudian diberi nama tambangan. Oleh karena itu sampan tambangan ini dapat berupa sampan apa saja, bisa dengan capelag, pakesan, gole'an ataupun sampan les-ales. Sampan tambangan pada umumnya hanya untuk menyeberangkan orang dengan bawaannya dari jarak 10 M sampai 10 Km.

Sampan tambangan ada yang didayung biasa, ada juga yang pakai mesin. Ada yang memuat 5 orang dan ada yang sampai memuat 25

orang. Karena sampan tambangan bentuknya bermacam-macam, maka sulit untuk memberikan contoh yang menyeluruh. Di tempat-tempat seperti Kalianget-Talango, Kamal-Ujung, Kalianget-Gerse'pote, Paleat-Kangean, perahu yang dipakai tidak sama. Sampan tambangan hanyalah nama, sedang sampan yang dipakai berlain-lainan. Di Kalingaet memakai Pakesan dan Calepag sebagai Tambangan. Di Raas dipakai Tambangan lebar, kadang-kadang dipakai jenis Kalotok untuk jarak jauh. Di Sapudi dipakai jenis gole'an kecil, kadang-kadang jenis jukung Pagur. Di Gersik putih dipakai Pakesan, sedang di Giligenting dipakai pakesan dan Gambringan. Di Sapeken banyak dipakai jukung Tiga roda sebagai tambangan dan perahu mesin sedang di Kangean selain perahu mesin kadang dipakai pula jenis Kentengteng. Semua sampan Tambangan tidak memakai layar.

Pada umumnya sampan tambangan dijalankan oleh dua orang, seorang yang mendayung, yang lainnya pengemudi. Hanya pada jarak yang sangat dekat saja dijalankan oleh seorang.

Dibawah ini sekedar untuk mengenang sampan Tambangan Kamal Ujung yang disebut parao mesin. Sampan tersebut pernah jaya tetapi sekarang tinggal kenangan saja. Sampan yang dipakai dari jenis les-ales. Bagian belakang dibuat bangunan tambahan berupa kotak persegi tempat mesin tempel. Sampan Tambangan Kamal ini dapat menempuh Kamal-Ujung dalam waktu $\frac{1}{2}$ jam. Jenis les-alesnya dibuat di Sukolilo, sehingga disebut "kalela'an". Gambarnya seperti Gbr. 83 :



Gambar 83. Sampan Tambangan di Kamal

Sampan tambangan di Klampes dikenal sebagai sampan "omprengan". Untuk tambangan jarak jauh, seperti Pamekasan – Jawa, disebut panyabrangan. Contoh dalam hal ini adalah "perahu Keci" Talang.

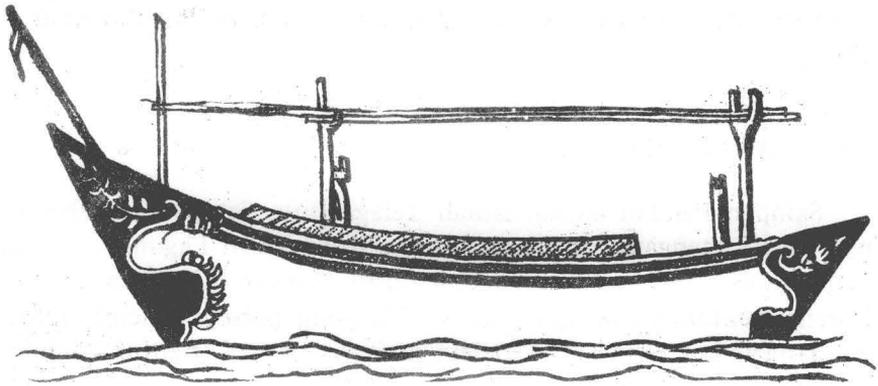
23. SAMPAN PANDAN

Sampan Pandan adalah istilah Telaga Biru. Sampan ini sebenarnya untuk mengangkut barang, serupa losongan di Legung. Sampan Pandan ini di Telaga Biru biasa pula untuk mencari ikan dekat pantai. Karena bentuknya serupa pincuk (berujung persegi lancip), maka sampan Pandan termasuk kedalam jenis co'penco'. Bentuk sampan Pandan sebagai berikut :



Gambar 84

Sampan Pandan diatas, untuk perahu-perahu besar dapat dipakai sebagai monte', misalnya untuk perahu Janggolan. Monte' dari janggolan ini ada yang mirip sampan pandan. Sampan pandan seperti yang terlukis dalam foto nomor 11 hanya diketemukan di pelabuhan Telaga biru saja. Untuk jenis co'penco' yang lain, tentunya dengan bentuk variasi yang berbeda kita temukan di tempat yang lain. Sebagai contoh saja kita ambil Co'penco' dari Ambunten. (Gbr. 85).



Gambar 85. Sampan Co'pencol di Paale Ambunten.

Bandingkanlah diantara kedua gambar 84 dan 85, terutama bentuk perseginya dan hubungannya dengan hiasan lokeran yang disesuaikan. Pada co'penco' Pa'ale sederhana dan besar, sedang pada co'penco' (Pandan) Telaga biru lebih sederhana lagi hingga tinggal "kepala" lokerannya saja.

Sampan jenis co'penco' tergolong sampan periode baru.

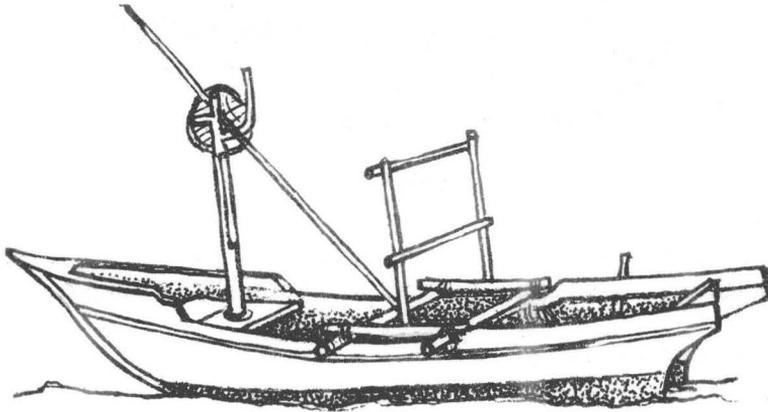
24. SAMPAN KURSIN

Sampan kursin adalah sampan bermesin atau bermotor tempel, oleh Klampes Bangkalan disebut "kursin" saja. Bentuk kursin pada masa sekarang ini paling menguntungkan. Haluan yang tajam seperti gole'an dan bagian belakang terpotong seperti kapal bermotor. Oleh karena itu bentuk kursin adalah "bentuk kapal" versi kecil. Bentuk demikian sangat praktis dan menguntungkan, maka kursin walaupun "baru" cepat berkembang. Di Klampis saja telah lebih dari 80 buah, dan diramalkan kalau kualitasnya makin baik pada jaman serba mesin ini, kursin akan menggantikan sampan-sampan lama.

Kursin adalah harapan masa depan, sebelum ada bentuk-bentuk baru yang dapat melebihi kepraktisannya.

Di Madura, untuk "sampan" dengan ukuran yang besar, telah banyak dibuat "kapal-kapal", dan kapal-kapal ini walaupun sekarang masih belum banyak, tidak mustahil dengan meningkatnya pendapatan

nelayan, makin lama makin banyak kapal-kapal. Bentuk kursin Klampis adalah sebagai berikut : (Gbr. 86)
(Lihat pula foto nomor 17 dibelakang).



Gambar 86

Sampan kursin bentuknya bervariasi, tetapi model pokoknya sama. Pemotongan bagian belakang didasarkan untuk mempergampang mesin dan baling-balingnya.

Kursin sebenarnya tidak sama dengan sampan bermesin, sebab sampan mesin tidak merubah bentuk asal. Sedang kursin adalah "orde baru" nya sampan Madura.

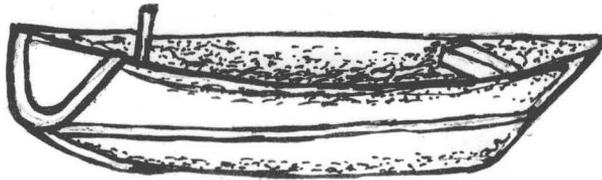
Pada saat tertentu perlu kontes kursin untuk mendapatkan kursi teladan dengan norma yang ditinjau dari segala segi. Hal ini untuk meningkatkan pendapatan nelayan itu sendiri.

Seperti sampan mesin, keuntungan kursin ialah lebih cepat dan waktu ceddu (tidak ada angin) menjadi lebih cepat lagi.

25. SAMPAN BANTINGAN

Istilah "bantingan" adalah istilah di Telaga Biru untuk sampan, yang sebenarnya hanya untuk keperluan bongkar muat barang dari atau kekapal. Bantingan ini sebetulnya tidak termasuk "perahu Madura", hanya untuk melengkapi saja, agar dalam uraian selanjutnya tidak mengkaburkan. Bantingan merupakan losongan versi besar. Ka-

rena bantingan ini banyak memakai mesin, bentuknya serupa kursin, bagian belakangnya telah dipotong. Bentuknya sebagai gambar berikut :

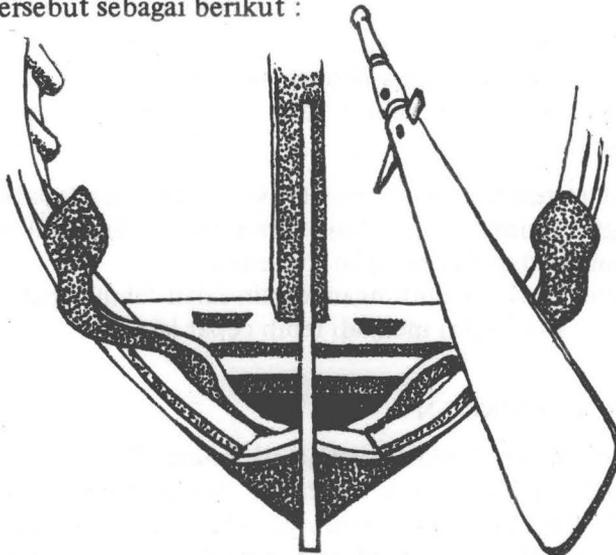


Gambar 87

Sampan bantingan ini dinamakan demikian karena biasanya dalam mengangkut barang-barang tersebut di "borongkan" sampai selesai.

26. SAMPAN CONET

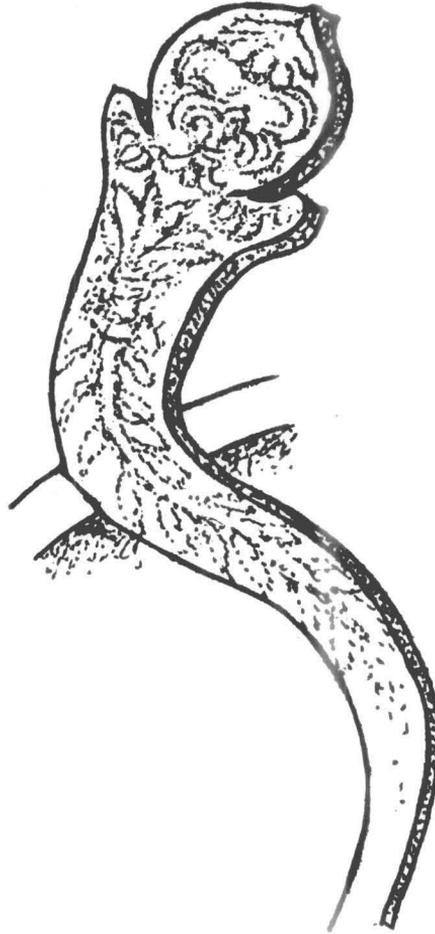
Sampan conet adalah sampan yang terdapat di Ambunten. Sebenarnya sampan ini adalah sampan gole'an biasa, tetapi pada umumnya bangkalan tempat dayung kemudi tidak ada, diganti dengan "sengker". Kekhasan sampan conet jsutru pada "sengker"nya ini, yaitu kayu yang mencuat keatas untuk tempat dayung kemudi. Bentuk sengker tersebut sebagai berikut :



Gambar 88

Dari gambar 88 maka jelaslah bagaimana letak senger, dan kedudukan dayung kemudinya bagaimana ditempatkan.

Pada gambar 89 menunjukkan lebih jelas lagi bentuk senger tersebut. Senger Ambunten banyak berukir. Pada umumnya semua senger dicat dengan ornamen warna warni, dimana warna hijau skrum (turkis blue) mendominasi. Senger ini dipakai khas nantinya

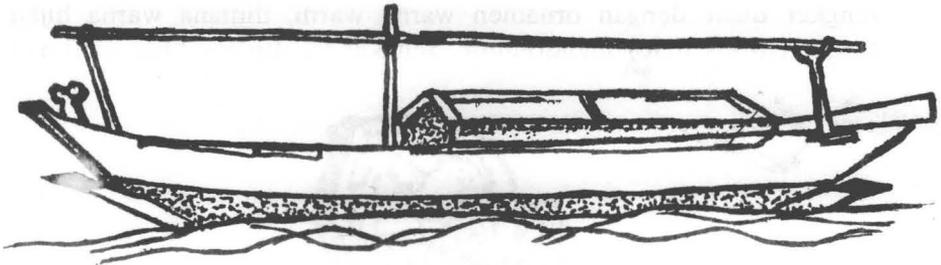


Gambar 89

pada perahu Pajangan Pasean – Pasongsongan, yang disebut perahu "madura'an", yang uraiannya masih dibelakang. Sampan conet, makin ke barat ada yang menyebut "net-sonet".

27. SAMPAN KELELA'AN

Sambil memperhatikan foto nomor 16 dibelakang; perhatikanlah gambar sampan Kalela'an dibawah ini :



Gambar 90

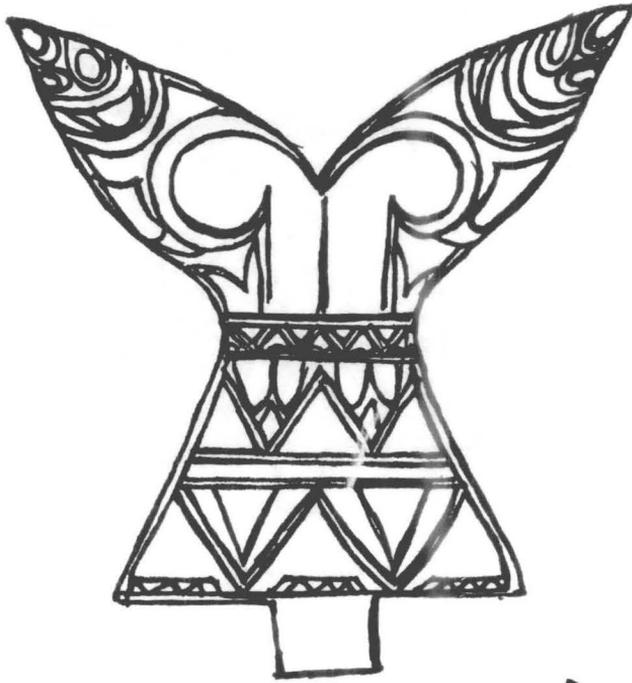
Apabila kita melihat sepintas saja, kita akan menyebut bahwa sampan Kalela'an ini adalah sampan jabaran atau les-ales. Hal ini tidak salah, sebab sampan Kalela'an hanyalah salah satu dari versi sampan jabaran atau les-ales. Perbedaannya hanyalah pada antek dan sanggannya. Apabila les-ales dipantai utara antek atau canteknya agak tinggi, maka pada Kalela'an lebih rendah.

Sampan Kalela'an ditempatnya sendiri (sekitar Sukolilo) jarang diberi magun tengkem. Gambar diatas diambil di Jungpereng, Sambilangan -Bangkalan. Sampan Kalela'an disana mendominasi pantainya.

Membedakan soal sanggan sampan kalela'an berbeda dengan sanggan les-ales pada umumnya. Seperti gambar 91 A, sanggan sampan Kalela'an lebih rendah. Bandingkan dengan sampan les-ales Ketapang ke barat yang digambar nomor 91 B. Terlihatlah sanggannya yang mencuat tinggi. Tidak itu saja, sanggan les-ales pantai utara lazim pula dihiasimennoran, pada hal untuk Kalela'an tidak mengenal mennoran.

Hiasan sanggan pantai utara lebih kaya, tetapi bagaikan gelung wanita. Bandingkan pula dengan les-ales Bata! Barat -Kwanyar, sanggannya lebih pendek lagi (91 C). Sampan buatan Batal ini larikan terakhir lebih tinggi.

Pada dasarnya, lokasi sampan Kalela'an tersebar antara Sareseh sampai Sambilangan. Jadi meliputi pantai selatan bagian barat. Di-



Gambar 91 A



Gambar 91 B



Gambar 91 C

namakan sampan "kalela'an," karena dibuat di Sukolilo, sebelah barat Kwanyar. Tukangnya disini ialah : Mohtar, Munawi, Purwas, Tabrani dan Bari. Kayu dibeli dari Surabaya.

Sampan Kalela'an, panjang lunasnya 4 M, Panjang sampan keseluruhan ada yang 6½ M, 7,45 M, dan 9 M. Sampan Klela'an pada umumnya dibuat 4 lare'. Panjang cantek 1,70 M, ukuran topengan 105-117 X 26 Cm.

Pak Mohtar dan kawan-kawan dalam 2 bulan kuwat 7 buah.

Pembuat di Batal Barat adalah Saderun dan Abdurahman. Di Batal Barat ini sampan Kalela'an ini lebih dari 100 buah, tetapi di sini disebut "perahu" panjaringan.

Di Sukolilo sanggan tersebut disebut bergambar "mowa' yaitu wajah.

28. PERAHU PADDUWANG

Mulai dari nomor 28 ke atas kita akan membicarakan "perahu" dalam artian bahwa perahu ini dipergunakan dalam perdagangan, muatan barang dan orang; tidak dipakai untuk menangkap ikan. Jadi ukurannya lebih besar dari sampan, dan jarak tempuhnya lebih jauh. Perahu Padduwang termasuk perahu kuno versi Legung, ada pula yang mengatakan bahwa di Raaslah sebagai cacal-bakalnya. Perahu ini lenyap dari peredaran pada awal jaman Jepang. Sisanya reruntuh-

an yang masih ada sekarang ini ada didesa Lapadaja-Legung, berupa tumpukan kayu, cangga lajar, dan sebagainya yang penuh dengan ukiran, dikeramatkan orang.

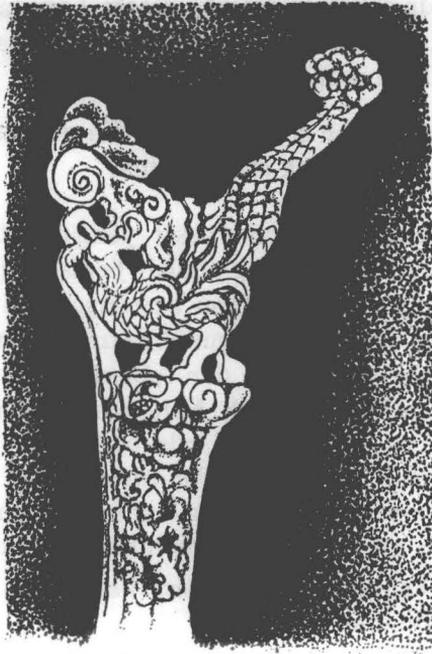
Menurut kepercayaan setempat, apabila mengambil cuwilan atau bagian kayu-kayunya, "tidak akan selamat"

Padduwang termasuk perahu besar, yang dapat memuat diatas 15 ton. Salah satu ciri Padduwang adalah bercadik pada kedua sisinya dan berkater rangkap dua bambu bettong. Padduwang merupakan perahu yang serba berukir, dipergunakan untuk pengangkutan barang dagangan, misalnya gula kelapa dan sebagainya. Route pelayarannya antara Legung dan Japura-Gersik. Karena memakai cadik, maka perahu Padduwang "makan tempat" bila berlabuh. (Istilah Maduranya "rangka"). Pada masa ini perahu Padduwang sulit untuk dihidupkan kembali. Tetapi untuk mengenang bahwa Padduwang benar-benar pernah ada, perlu museum Bahari membuat rekonstruksi Padduwang tersebut. Untuk keperluan ini sisa-sisa komponen Padduwang yang ada di Legung perlu diamankan.

Panjang Padduwang diperkirakan antara 12 sampai 15 M, dengan kater rangkap dua dan panjang. Bentuknya serupa dengan sampan Karoman didepan.

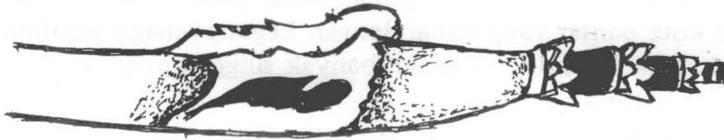
Walaupun tadi dikatakan bahwa Padduwang merupakan perahu kuno bercadik kater ganda untuk perdagangan, masih perlu ditelusuri apakah khas Legung atau Raas. Apabila kita lihat Legung sebagai daerah pantai yang terletak diujung timur laut pulau Madura, daerah ini bersambung dengan Lom bang, disana terdapat daerah perahunya yang amat luas berserakan, kemungkinan besar pada jaman lampau merupakan kota pantai yang ramai dengan Legung sebagai pelabuhannya. Oleh karena itu tidak mustahil banyak singgah perahu-perahu asing dari luar Legung.

Bentuk cangga lajarnya sebagai berikut : (Gbr. 92)



Gambar 92

Ukiran bermotip ayam jago berkepala dan berekor naga masih baik, sedang topengannya agak rusak. Rakyat setempat masih banyak menyimpan "cocor" yang bagus-bagus dari Padduwang ini. Apabila pedagang barang antik beroperasi kekomponen perahu kuno dikawatirkan akan "melenyapkan" sisa peninggalan ini. Cocor-cocornya yang masih baik bentuknya sebagai berikut :



Gambar 93

Bandingkan dengan cocor perahu Janggolan dibelakang nanti. Pada sebuah kitab bacaan untuk sekolah dasar pada jaman dahulu yaitu "Panggelar Buddi", pada gambar kulitnya tertera gambar pera-

hu, digambar oleh W. Stepel-Keizer, dialih bahasa Madurakan oleh Ratnawi. Beberapa orang beranggapan perahu Padduwang menyerupai gambar tersebut. Menurut penulis gambar tersebut jauh berbeda dengan perahu Padduwang. Hal ini ternyata dari beberapa perbedaan yang menonjol, antara lain :

- a. Perahu tersebut tak bercadik. (Padduwang bercadik).
- b. Sanggannya bertipe Kalela'an. (Padduwang bercangga lajar).
- c. Cocornya sederhana tak berukir (Cocor Padduwang indah berukir).
- d. Terdapat tangga tali, merupakan sistim layar, sejenis jung Tiongkok. (Padduwang adalah Karoman Besar).

Bagaimanakah bentuk Padduwang itu sebenarnya? Penulis belum berani pada waktu ini memberikan rekonstruksinya, karena datanya tidak lengkap. Sebagai pegangan, bentuk padduwang tidak akan jauh berbeda dari bentuk perahu "Pegon" ditambah cadik. Untuk itu perhatikanlah foto nomor 24 dibelakang.

Apabila kita memperhatikan Karoman, kemudian ditarik lurus bahwa Padduwang adalah Karoman Besar, maka akhirnya akan menyimpulkan, bentuk Padduwang adalah sama dengan sampan les-ales besar, yaitu Pegon atau Janggolan.

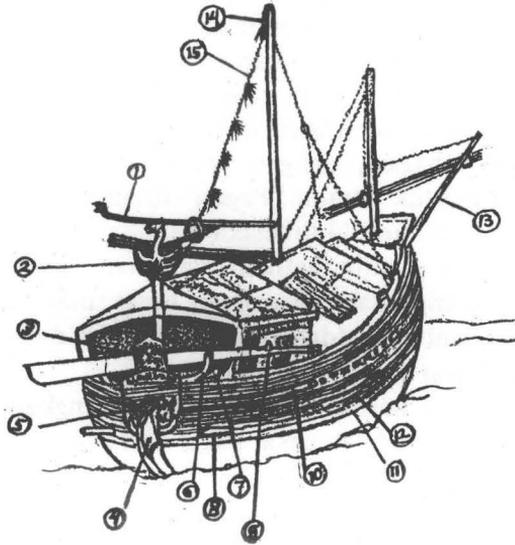
Karena Paduwang bercadik dengan kater rangkap, dapat dikatakan bahwa Padduwang adalah cangkal bakal dari perahu Pegon dan Janggolan.

29. PARAO KACI'.

Perhatikanlah foto nomor 20 dan nomor 21 yang terlampir dibelakang. Foto tersebut diambil di Aengpanas-Parenduan-Sumenep. Perahu tersebut dibeli dari Talang-Pamekasan. Perahu kaci' adalah perahu khas Talang. Dari foto tersebut terlihat jelas bentuknya dari arah samping, menyerupai biji mangga (pellok). Perahu kaci' termasuk perahu Madura yang unik dan memiliki banyak ciri-ciri yang berbeda dari perahu Madura lainnya. Beberapa perincian dan nama bagiannya dibicarakan lagi pada bab tentang nama-nama bagian perahu Madura dibelakang. Demikian pula pada baba sejarah dimuka telah disinggung bagaimana perahu kaci' ini dari sejak jaman dahulu nama-namanya terus dipertahankan sampai sekarang.

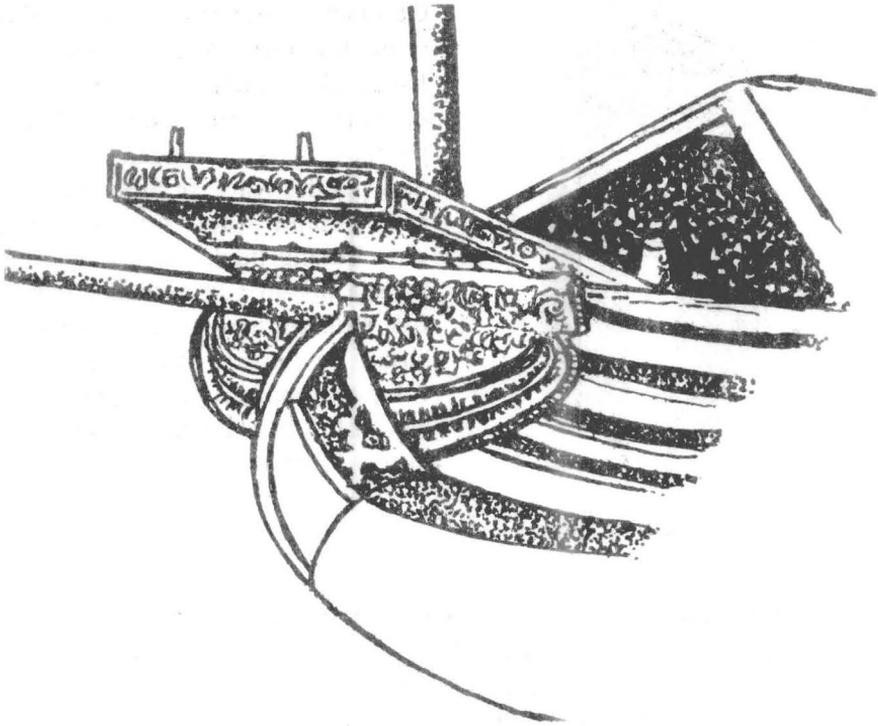
Perahu kaci' jumlahnya tidak banyak, di Talang dan Aeng panas sekarang ini jumlahnya hanya 4 buah saja. Kekhasan perahu Kaci' ini agak menyeluruh, meliputi :

- lenggi – topengan – Penyandaran – plandang atau blandang
 - dua tiang layar dan cangga lajarnya – andangan berwarna 16 macam – nama-nama bagian perahu lainnya
- Bentuk perahu Kaci' agak dari belakang sebagai gambar berikut :



Gambar 94

Sekedar untuk diketahui, nama-nama bagian perahu seperti : 1. plandang, 2. cangga lajar, 3. panyandaran, 4. lenggi, 5. kate', 6. Sopetan, 7. bangkalan, 8. palangan, 9. nyet-monyet, 10. papan ke'ong, kot-tong warna merah, 11. papan pesang warna hitam, 12. papan geddug, warna kuning, yaitu batas untuk muatan sarat, 13. cocor 14. klottek atau takal, 15. menorot. Untuk nama-nama bagian lainnya yang lebih lengkap lihat bab nama-nama bagian perahu Madura dibelakang. Dari gambar tersebut dapat diperjelas bagian depan, lenggi dan topengannya, seperti gambar-gambar berikut :



Gambar 95

Perahu Kaci' memiliki sejarah yang unik, seperti disebut dalam bab sejarah di muka, tidak dibuat banyak. Padahal tukang perahunya yang turun temurun sampai sekarang ada. Perahu Kaci' ialah koleksi keragaman perahu Madura yang penting. Tukangnya yang lebih banyak membuat gole'an daripada pesanan perahu Kaci' antara lain : Pak Surati, Pak Tijah, (keduanya telah wafat), Pak Sujirah dan Pak Ahmad.



Gambar 96

Gambar topengan perahu Kaci' (Gbr. 96) terletak pada bagian belakang. Lihat pulalah foto nomer 21 di belakang yang memperlihatkan warna dan ukiran padanya, diambil dari perahu Kaci' se Sinar Aeng Panas. Perahu Kaci' sebagai perahu khas Talang tidak mendarat ke tepi karena belum ada dermaga, jadi untuk naik orangnya harus berbasah-basah ke tengah. Perahu Kaci' untuk panjabrangan penumpang ke Jawa, untuk perdagangan. Awak perahunya 6 orang.

Jadwal pemberangkatannya adalah "permanen" sebagai berikut :

- berangkat hari Minggu (dari Talang) tiba kembali hari Rabu.
- berangkat hari Senen tiba kembali hari Kamis.
- berangkat hari Kamis tiba kembali hari Minggu.

Perahu khusus untuk angkutan orang dan barang ini dapat memuat antara 10 sampai 15 ton.

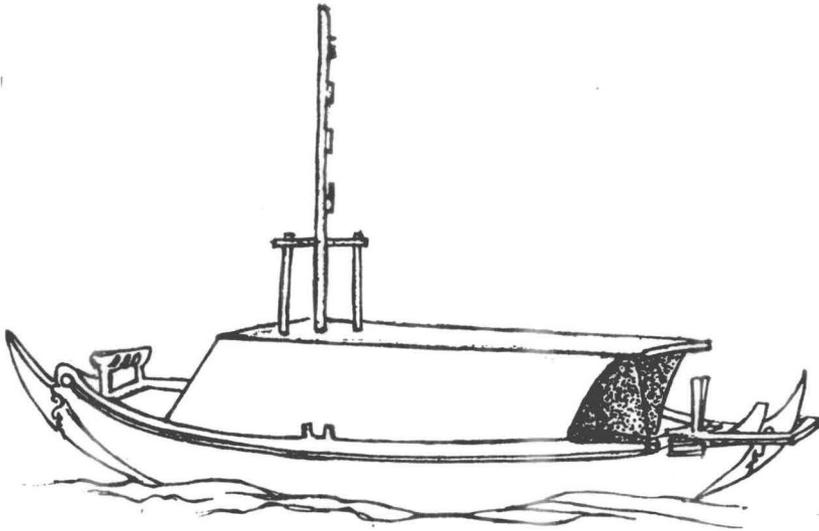
Pembuatan perahu Kaci' memerlukan waktu paling cepat 2 bulan, selambat-lambatnya 2½ bulan, dengan 8 pekerja terdiri dari 4 tukang dan 4 pembantu.

Perahu Kaci' banyak menarik perhatian, banyak penyelidikan atau survey dilakukan padanya. Sayang sekali kalau hasil-hasilnya pihak Kebudayaan dari Departemen P dan K setempat tidak memilikinya.

Perahu Kaci' sebagai perahu cepat (memakai dua layar) memang membuat kaci' (berbeda), baik dalam soal waktu, bentuk dan adat keperahuannya. Ia benar-benar perahu "Kaci' ". Begitulah asal kata kaci' diperoleh, mirip dengan kata "kacek" bahasa Jawa.

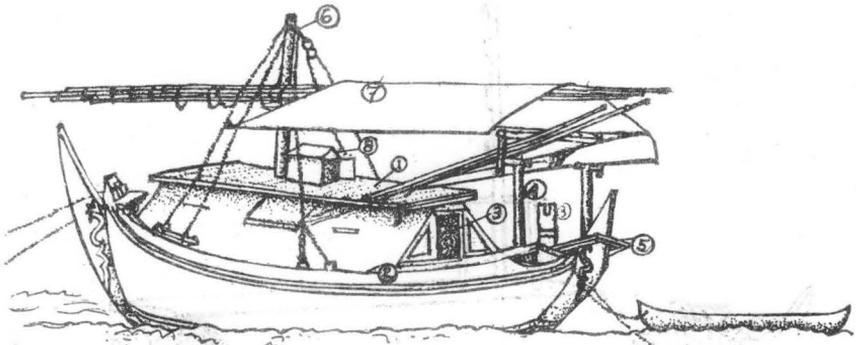
30. PARAO MAGUN.

Gambar perahu Magun di bawah ini diambil di Sapeken, merupakan contoh perahu tersebut :



Gambar 97

Perhatikanlah atap magun yang rata dan bandingkan dengan gambar perahu magun Masalembu di balik ini. (Gbr. 98).



Gbr. 98. Perahu Magun dari Masalembu, Tonduk dan Gua-gua.
Di atas magunnya didirikan "tomang", perapian untuk menanak nasi.

Dari gambar tersebut maka telah jelas bahwa perahu Magun termasuk perahu yang lumayan besarnya, bahkan memiliki "mente" yang diikatkan di belakangnya. Sekedar nomer pada gambar untuk diketahui: 1. magun dan atapnya, 2. pardu, 3. labang magun, 4. cangga lajar, 5. gape', 6. bubudan, 7. kain untuk atap, 8. perapiran/tomang.

Perahu Magun memang banyak terdapat di Madura bagian Timur, terutama di bagian pulau-pulaunya. Berdasarkan periode pelayarannya, adanya magun ini seperti suatu keharusan. Apabila sampan-sampan atau perahu-perahu yang periode pelayarannya sehari dua hari kembali lagi, jelas magun ini tidak berguna. Tetapi barangkali lain persoalannya, kalau pelayarannya memerlukan waktu berbulan-bulan; maka adanya magun sebagai ganti rumah, walau letaknya di atas perahu persoalannya dapat dipahami dengan segera.

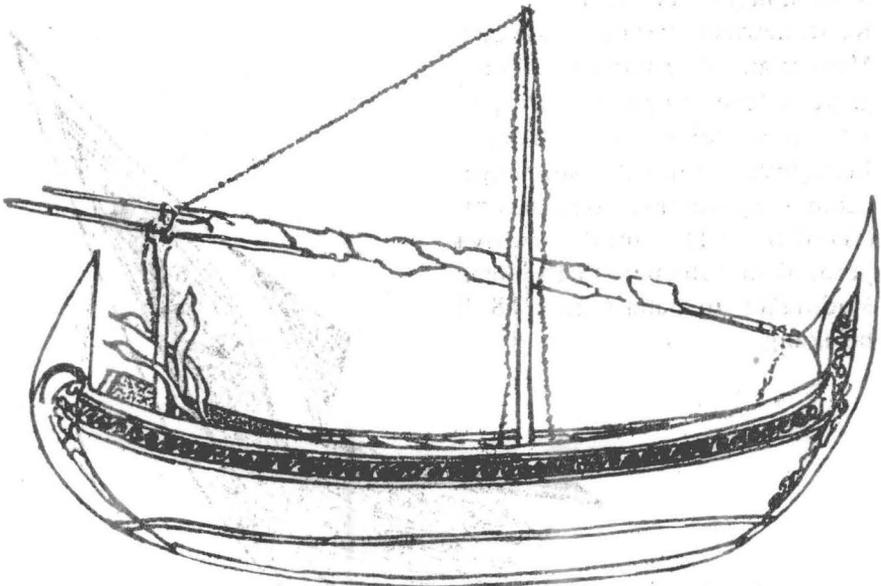
Nelayan-nelayan Raas, Sapeken, Masalembu, Tonduk, Gili dan sebagainya dalam pelayarannya yang lama memerlukan tempat istirahat yang cukup mapan, maka berdirilah Magun tersebut. Jadi perahu Magun adalah perahu yang di atasnya didirikan magun. Oleh karena

itu menjadi jelas bahwa perahu magun termasuk perahu kelana, parao andun.

Para penumpang berada di dalam magun, kecuali yang ingin di luar dapat duduk atau bertiduran di atas atapnya (tingkap). Awak perahu Magun tidak tertentu, ada yang sampai 6 orang. Pelayaran perahu Magun antara Irian dan Aceh. Tidak jarang di pelabuhan-pelabuhan Madura bagian Timur, perahu Magun ini nongkrong, misalnya di Dungke', di Bintaro, di Gerse' Pote, di Marengan dan di Sarokah Saronggi.

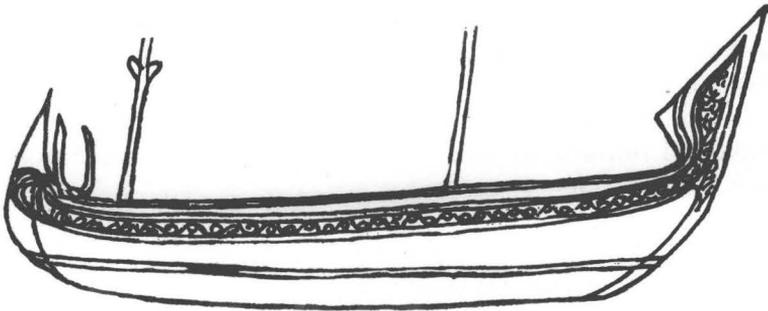
31. PARAO PAJANGAN MADURA'AN.

Perahu jenis ini mula-mula banyak terdapat di Pasean dan Pasongsongan. Karena perahu tersebut kalah gesit, kini di masing-masing tempat tersebut jumlahnya dapat dihitung dengan jari, hanya 4 buah saja. Bentuknya sebagai berikut: 1. Dengan lenggi yang tegak: (Gbr. 99).



Gambar 99

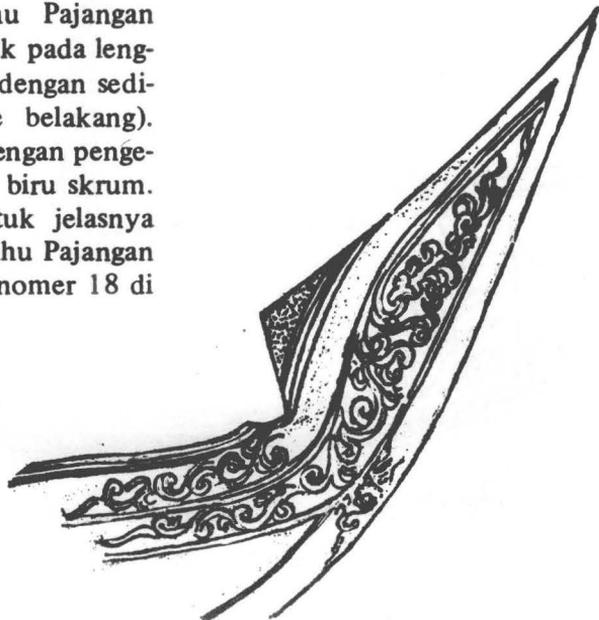
2. Dengan lenggi sedikit condong: (Gbr. 100)



Gambar 100

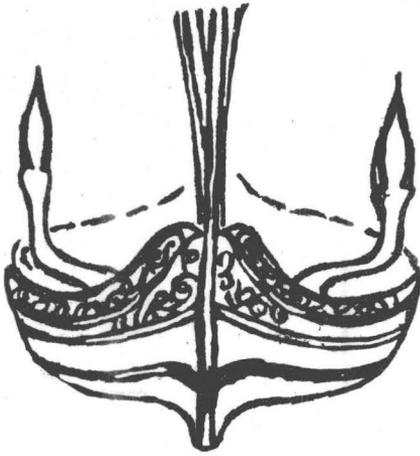
Perahu Pajangan Madura'an ini yang masih banyak di Masalembu, sedang yang masih ada di Pasean masih akan "di Masalembukan", jadi akan makin tersingkir.

Keistimewaan perahu Pajangan Madura'an ini terletak pada lenggi yang lebar tinggi dengan sedikit gunji' (ekor ke belakang). Lengginya berukir dengan pengecatan yang dominan biru skrum. (Gambar 101). Untuk jelasnya perhatikan foto perahu Pajangan Madura'an ini pada nomer 18 di belakang.



Gambar 101

Keistimewaan yang lain, perahu inipun memiliki senger sebagai pengganti bangkalan untuk bertumpu dayung kemudi. Perhatikan gambar 102 di samping yang disederhanakan. Lihat pulalah foto nomer 19 di belakang.



Gambar 102

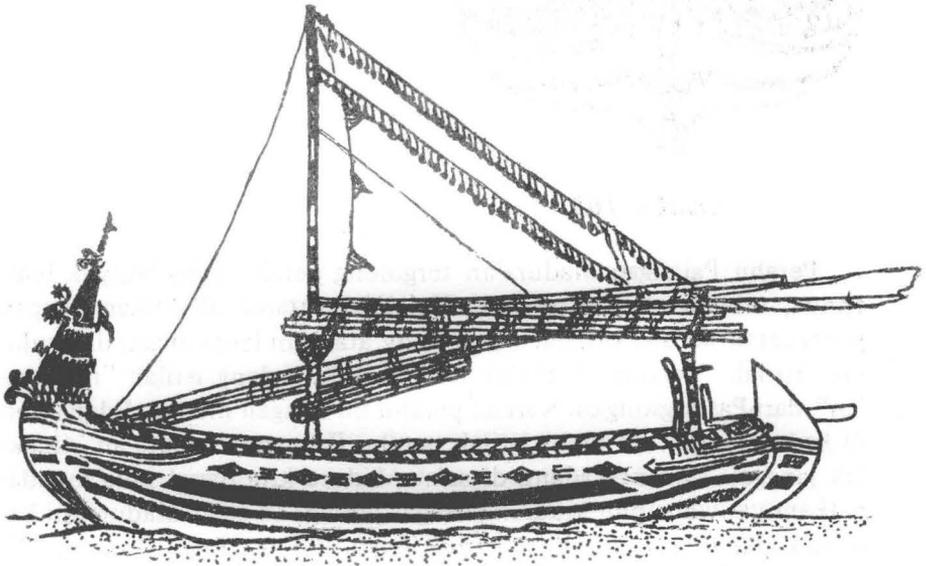
Perahu Pajangan Madura'an tergolong perahu yang banyak hiasannya, sebuah perahu pesolek. Hal ini terutama dilakukan dengan pengecatan berupa ornamen jangoleng ataupun lengkungan dan suluran. Istilah "pajangan" adalah dari Pasean, sedang istilah "madura'an" dari Pasongsongan. Karena perahu ini dengan mudah didapatkan di kedua tempat ini maka istilah perahu Pajangan Madura'an" tidaklah janggal. Kadang-kadang di selat Madura kita dapat pula mendapatkannya, walaupun sekarang sangat jarang. Di selat Madura ini kadang-kadang disebut keliru dengan istilah "jo-jo" kecil. Panjang kurang dari 5 M.

Panjang perahu Pajangan Madura'an ini sampai 7 M. Pasean dengan perahu yang banyak (\pm 300 buah) untuk mencari perahu Pajangan Madura'an ini masih mudah, walaupun merupakan "rara avis", dibandingkan dengan di Pasongsongan. Padahal menurut sejarahnya perahu-perahu di Pasean ini pada jaman dahulu hampir semuanya merupakan perahu Pajangan Madura'an. Barangkali seperti perahu Kaci' Talang, perahu Pajangan Madura'an inipun perlu "diamankan" dan "dilestarikan".

32. PARAO GALATE ATAU GLATE.

"Galate" adalah istilah "Pasar cere'" (Tanjung Bandaran), kadang-kadang disebut dengan istilah "konting" oleh orang Madura ke-

lahiran Jawa, bahkan ada yang menyebut "Gelatik", semacam pisau. Panjang lunas perahu Galate antara 6 dan 7 M, jadi panjang keseluruhan mencapai 10 M. Perahu Galate sejak sebelum kemerdekaan banyak dibuat oleh orang Madura yang ada di Jawa, seperti di Mlaten—Lekok (Pasuruan) dan Mayangan—Kalibuntu (Probolinggo). Jadi walaupun pusatnya ada di Tanjung Bandaran, di tempat ini tidak ada perusahaan perahu Galate, hanya tukang-tukang perbaikan saja. Secara ekonomis memang lebih menguntungkan, sebab bahan-bahannya lebih mudah dan murah di Jawa. Bentuk gambarnya sebagai berikut :



Gambar 103

Perahu Galate ini sebenarnya merupakan sampan Eder atau jor-ijo yang besar. Oleh karena itu pantas sekali Galate dan Eder berkumpul, bagaikan induk dan anaknya atau bagaikan kakak dan adiknya. Dan suatu "keharusan—harmoni alam", kedua jenis perahu ini hanya berpusat di Tanjung Bandaran.

Ciri perahu Galate antara lain adalah leggi yang lebar tinggi dengan hiasan atau mennoran yang meriah baik berupa jir-gonjir yang menggelayang, kaca ataupun pintalan berwarna-warni, yang biasa pula disebut "sotong". Untuk itu perhatikan saja foto nomer 23, diberi dua contoh lenggi glate.

Tiang layar yang lebih tinggi, diletakkan bambu-bambu layar (panggiling dan pambaun) yang dicat warna-warni mempesonakan, dan di atas bambu-bambu tersebut menjadi tempat untuk meletakkan barang-barang muatan. Cangga lajar berukur dengan motif bangsa burung, yang biasanya bangsa ayam jago. Sedang tempat untuk kemudi atau senger dibuat menyerupai patung-patung burung atau binatang lainnya. Hiasan ataupun pengecatan perahu Galate termasuk "glamour", kaya dengan kementerian. Tali-tali antara tiang layar ke cangga (patampa) lajar dihias dengan janturan benang gelantung warna-warni diselingi bendera-bendera hiasan warna memukau.

Asal kata "glaate" atau "glate", telah kabur. Apa dari kata burung gelatik, apa dari "teggalla ate" tempat hati, apa dari pisau belati, gelati, tidak seorangpun berani "memastikan". Perahu Galate termasuk jenis perahu yang lumayan besarnya, sehingga awak perahunya sampai mencapai 17 orang. Perahu Galate sebagai perahu glamour pada masa kini bahkan diberi "pengeras suara" 24 inc. Mungkin untuk panggilan-panggilan di tengah laut yang memang memerlukan suara keras, tetapi tidak jarang untuk "bersenang-senang". (Lihat gambar nomer 22).

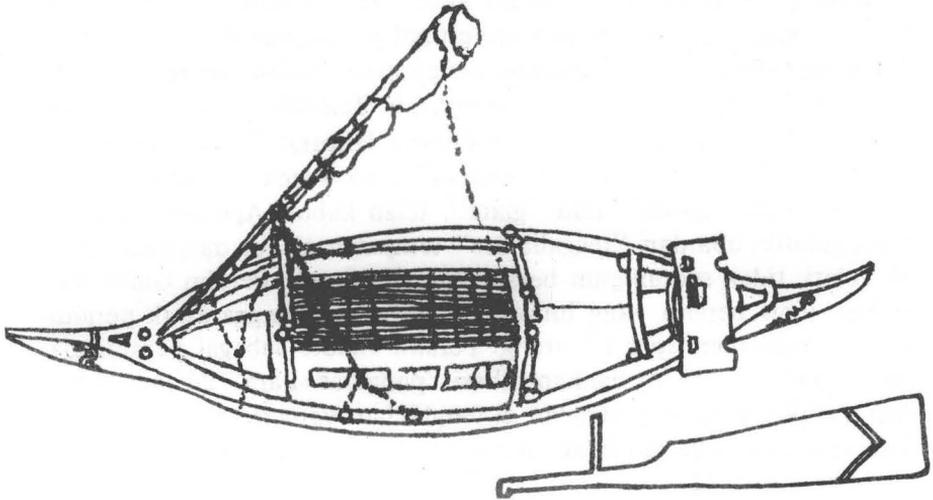
33. PARAO LETE' GOLE'AN.

Perhatikanlah gambar gole'an di bawah ini yang diambil di Sapudi, dilihat dari sudut depan dan dari samping :



Gambar 104

Perhatikan pula tampak atasnya pada gambar 105, sehingga diperoleh gambaran kasar yang lengkap tentang perahu "lete' gole'an" ini :

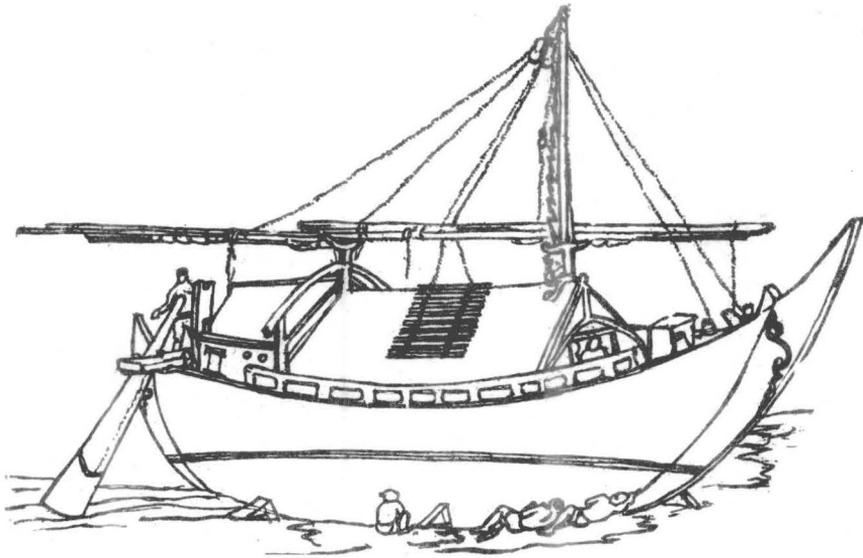


Gambar 105

Sebutan "parao lete' " atau "te' lete' " sebenarnya sebutan dari Madura bagian Barat untuk perahu dari Madura Timur ini, yaitu perahu gole'an besar.

Membicarakan perahu Lete' Gole'an berarti membicarakan perahu gole'an, tetapi gole'an yang hanya dipergunakan untuk perdagangan, bukan untuk menangkap ikan. Perahu Lete' hanya untuk perdagangan, angkutan barang dan orang.

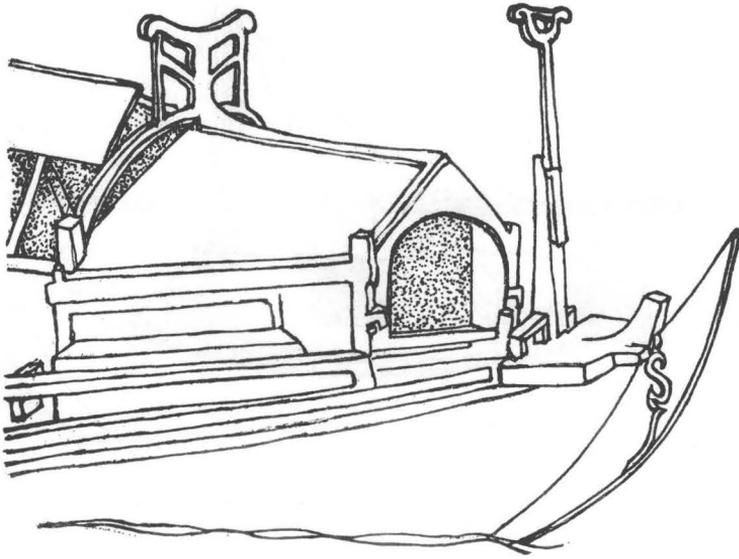
Menurut pengertiannya, lete' berarti kecil. Oleh karena itu orang Kebondadap menamakan sampan kecil Sakoci Raas sebagai parao Lete'. Tetapi Lete' disini berarti kecil di tengah lautan yang luas, karena perahu Lete' sebenarnya adalah perahu besar. (Gbr. 106)



Gambar 106
Perahu Lete' Gole'an di Gili genting.

Perahu Lete' Gole'an mempunyai banyak ukuran, dimulai dari belasan ton sampai 100 ton. Penulis pernah menyaksikan pembuatan perahu Lete' ini di Sapudi, yang besarnya hampir bertonase 100 ton di desa bagian barat pada tahun 1979. Apabila gole'an memiliki ukuran yang agak kecil sampai 16 ton, maka "Tige'-lete'" merupakan perahu pengangkutan barang yang dianggap standar di Madura bagian Timur. Pada umumnya perahu Lete' memiliki monte' atau losongan di belakangnya. Perahu Lete' merupakan perahu ngaddang besar yang kadang-kadang oleh orang Kebondadap disebut "encerran".

Keistimewaan perahu Lete' Gole'an hanyalah pada magun tengkemnya, dengan bentuk sebagai berikut :



Gambar 107

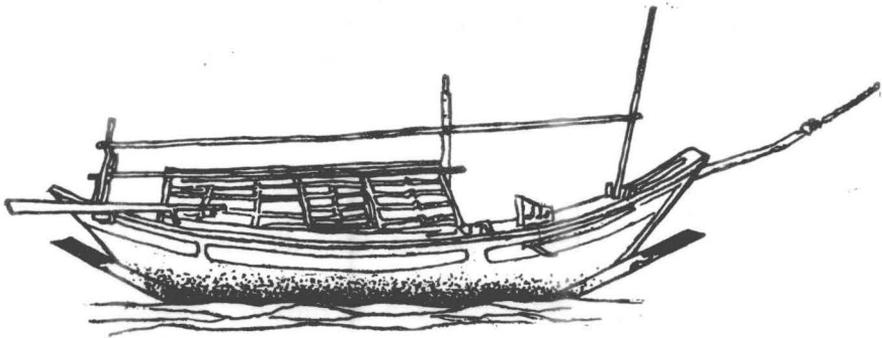
Dari gambar di atas, tampaklah bentuk magun yang khas dari perahu jenis Lete' Gole'an ini. Gambar tersebut diambil di Gerse' Pote Kalianget.

Perahu Lete' Gole'an termasuk perahu yang tidak mendapat keseragaman dalam penamaan. Sedang awak perahunya karena termasuk perahu besar, belasan orang. Demikian pula untuk uraian selanjutnya tentang awak perahu ini bisa berubah, ditambah atau menurut keperluan.

Pada jaman Jepang perahu Lete' ini ada yang menyebut sebagai perahu "botay", yang berukuran kecil banyak diperbaiki di Pabian-Marengan (Sumenep). Panjang perahu Lete' sampai mencapai 17 M. Di pelabuhan Kalianget sering berlabuh perahu Lete' dari kepulauan Madura Timur dengan ukuran besar demikian, terutama di bagian Talango-Puterannya. Perahu Lete' Gole'an ini mudah didapatkan di pulau-pulau, ataupun di Kalianget dan Marengan, sehingga cukuplah diamati dari gambar-gambar tersebut di atas, tidak perlu fotonya.

34. PERAHU PEGON

Perahu "Pegon" bentuknya sebagai berikut :

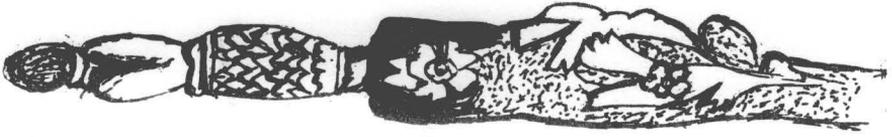


Gambar 108

Lihat pulalah foto nomer 24 di belakang. Dari foto tersebut jelas bahwa perahu Pegon termasuk perahu besar. Apabila sampai kecocornya panjangnya mencapai 20 M. Daya muat sampai 30–50 ton. Perahu Pegon banyak terdapat di Madura bagian Barat. Di Tanlok Sampang, perahu ini setiap hari dapat kita temukan. Perahu ini adalah perahu untuk perdagangan, memuat barang dagangan. Dari Sampang dapat memuat genteng Karangpenang yang termashur itu. Perahu pegon adalah termasuk jenis les-ales yang besar. Daya muatnya yang cukup besar itu sesuai dengan panjangnya.

Kata "pegon" mungkin seperti halnya magun, ada hubungannya "wagon", berarti rumah kecil, sebuah ruangan yang cukup untuk penumpang atau barang. Atau dapat pula berarti "penarik muatan", dibandingkan dengan "pedati pegon", yang bertugas mengangkut barang. Jadi perahu pegon bukan untuk menangkap ikan.

Dari gambar dan foto di atas dapat dilihat bahwa beda antara les-ales dan pegon hanyalah pada cocor. Pada perahu pegon terdapat cocor depan yang berukir. Cocor ini kadang-kadang sebagai pengikat layar, bendera-bendera, ataupun tali-tali. Cocor dapat dilepas. Bentuk ujung cocornya sebagai berikut :



Gambar 109

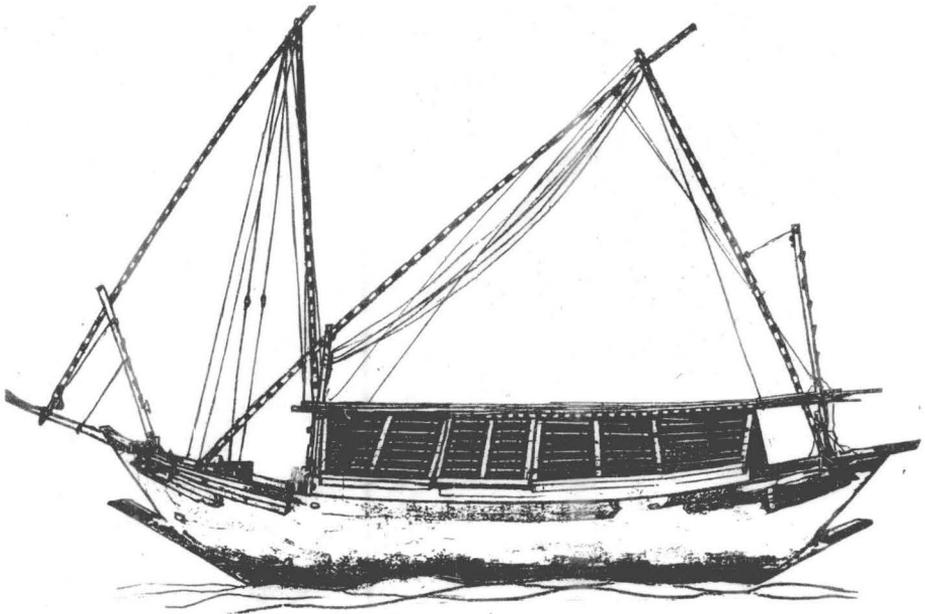
Topengan pada pegon, yaitu bidang datar di bagian depan, cukup luas, sehingga ukiran padanya cukup banyak dan baik bila dibandingkan dengan les-ales. Topengan pegon ini rupanya sudah merupakan ukiran yang khas, serupa saja dengan topengan pada perahu "janggolan". Untuk jelasnya dapat dilihat pada foto nomer 25. Dari foto tersebut dapat dilihat bahwa ukiran topengan pada perahu pegon (juga les-ales dan janggola) mengenal garis lurus. Kemungkinan pengaruh luar, Kalimantan, sangatlah besarnya. Lihat pulalah warna khasnya, merah dan hitam.

Ruangan-ruangan pada pegon terbagi dua, satu untuk tempat barang muatan, yang lain untuk awak perahu atau penumpangnya. Perahu pegon termasuk perahu besar, oleh karena itu bagian-bagian atau komponen perahunya serba kuat, umumnya terbuat dari kayu jati. Hal ini berbeda dengan perahu Lete' yang tulang-tulang perahunya dibuat dari banyak kayu nyamplong. Perahu Pegon pada umumnya dibuat di Jawa (Pasuruan - Probolinggo).

35. PARAO JANGGOLAN.

Perahu Janggolan termasuk perahu besar, merupakan perahu Pegon yang besar. Karena Janggolan ini dari Pegon jauh lebih besar, maka panjangnya dari cocor depan sampai ke belakang mencapai 28 M.

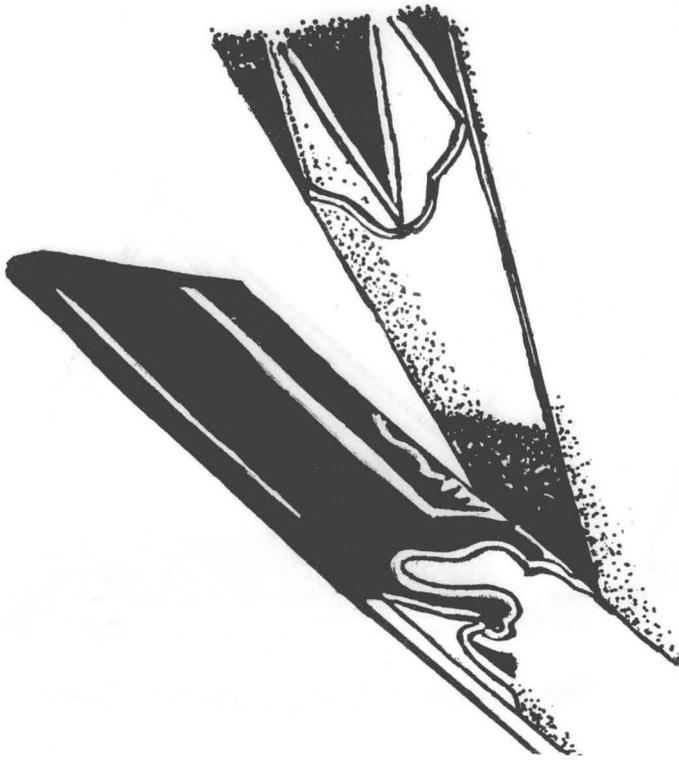
Sampai yang paling besar, Janggolan ini dapat berdaya muat hampir 200 ton. Untuk ukuran 125 ton kadang-kadang masih kita temukan di Tanlok atau Madegan Sampang. Perahu Janggolan khusus untuk muatan barang dagangan. Radius pelayarannya ke tempat-tempat yang jauh seperti Jakarta, bahkan ke luar negeri. Bentuknya seperti lembaran gambar 110



Gambar 110: PARAO JANGGOLAN

Perahu Janggolan dapat diketemukan antara Sampang dan Kamal, tetapi dengan jumlah yang relatif kecil. Apabila tidak kita temukan di tempat tersebut, suatu tanda bahwa perahu tersebut dalam pelayaran. Apabila terdapat mungkin sedang menembel kebocoran ataupun memperbaharui catnya.

Perahu Janggolan seperti perahu besar lainnya, memiliki tempat-tempat yang besar, tempat air (di bagian depan), tempat barang dan tempat orang. Semuanya diatur dengan baik. Di Panggung (Pasuruan) dimana banyak orang Madura tinggal, perahu jenis Janggolan banyak dibuat. Perahu ini memiliki dua tiang layar yang kokoh, agar pelayaran lebih cepat. Kekhasan lainnya ialah adanya lokeran pada antek atau cantek, yang gambarnya sebagai berikut :



Gambar 111

Untuk jelasnya perhatikan pulalah foto-foto nomer 25 di belakang. Perhatikan pulalah topengannya dan warna khasnya.

36. PERAHU-PERAHU LAINNYA

(KALOTOK—KATINGTING—LAMBUT)

Uraian bab perahu lainnya ini hanyalah sebagai pelengkap, bahwa perahu-perahu yang belum tertampung dalam buku ini disatukan dalam uraian berikut. Pertama karena penulis berpendapat banyak perahu-perahu yang belakangan ini muncul, tetapi bukan perahu Madura lagi, merupakan assembling dari banyak pengaruh. Perahu Kalotok misalnya, adalah sejenis perahu biasa yang kadang-kadang bagian buritannya "depag" dipotong lurus menyerupai kursin. Kalotok adalah sebutan yang umum di Masalembu, kampung Raas. Perahu ini untuk tumpangan, tidak untuk mencari ikan. Perahu Kalotok termasuk versi baru sebagai perkembangan adanya mesin atau motorisasi. Mung-

kin karena perahu ini bermesin berbunyi "tok-kalottogan", kemudian dinamakan "kalotok". Perahu macam ini banyak terdapat di luar Madura, di Kalimantan dan Sulawesi. Di Raas ada perkembangan ke arah pembuatan Kalotok ini. Bentuknya adalah bentuk kapal, dengan daya muat sampai 15 ton. Selain memakai mesin, memakai layar juga.

Lain halnya dengan perahu atau sampan Katingting, yang oleh orang Masalembu dianggap sampan dari luar. Perahunya tetap tak diubah (gole'an kadang kursin), tetapi bermesin. Biasa dari Kalampes dan Arosbaya pada musim-musim menangkap ikan. Besarnya hanya dengan daya muat sampai 5 ton saja. Anehnya perahu yang sama sebutannya yaitu "Katengteng" di Kangean-Arjasa lain lagi. Di Kangean ini perahu Katengteng termasuk perahu kecil gole'an untuk menangkap ikan. Perahu Katingting memakai mesin dan layar.

Perahu atau kapal jenis lain yang disebut "Lambud" atau "langbud", berasal dari kata "long boat", sangat terkenal di pantai utara Madura bagian Barat. Tiang layarnya yang condong ke depan dengan kayu-kayu ke samping untuk keseimbangan. Barangkali sudah waktunya mendokumentir perahu-perahu bentuk kapal 5 ton ke atas, yang di Madura kini telah cukup banyak ragam jenis bentuknya. Di tiap-tiap pelabuhan sekarang ini dengan mudah mendapatkannya. Hanya saja perahu-perahu tersebut tidak termasuk perahu tradisional Madura, tetapi termasuk perahu Madura generasi Pembangunan. Mungkin jumlahnya tidak kalah banyak dengan perahu tradisional. Untuk itu alangkah baiknya dibukukan tersendiri.

Perahu-perahu lainnya yang sering kita dapatkan di pelabuhan-Kalianget seperti perahu Pinisi, perahu Sope', adalah perahu luar Madura (Bugis - Sulawesi), jadi tidak perlu dibicarakan dalam buku ini.

PEMBUATAN PERAHU MADURA

Di mana saja di Madura, pembuatan perahu merupakan suatu kejadian penting. Seperti halnya pembuatan rumah, perkawinan, dan kematian, pembuatan perahupun menjalani aturan-aturan tertentu. Urutan singkatnya sebagai berikut :

(1) Mula-mula dipersiapkan segala bahan perahu seperti kayu jati menurut keperluan, disesuaikan dengan jenis perahu apa yang akan dibuat. Apabila akan membuat perahu atau sampan jenis "Panjaringan" versi Kebondadap dengan enam larikan dan memakai "dek", maka bahan kayu yang harus disediakan maksimal 4 M³. Bahan kayu

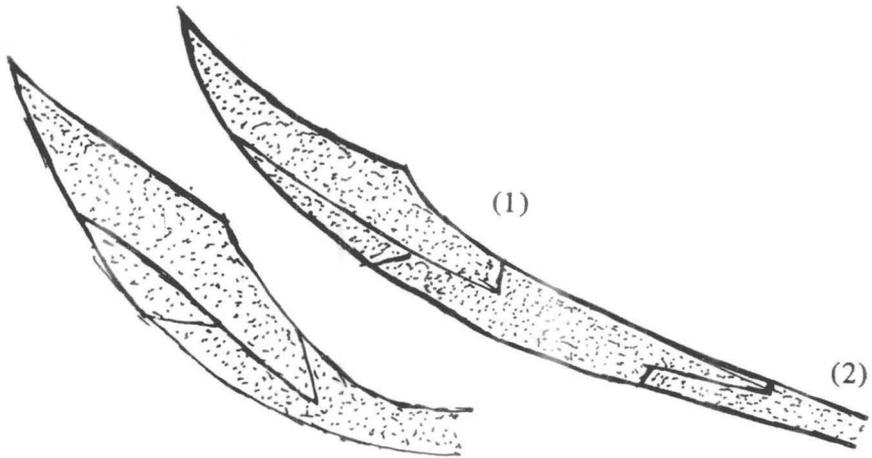
untuk larikan dibeli dari Perhutani, sedang kayu untuk tulang-tulang kerangka perahu dibeli dari pasar kayu di Pabian Sumenep. Kadang-kadang "tulang-tulang" ini dipersiapkan dan dikumpulkan satu-per-satu sejak bertahun-tahun sebelumnya. "Tulang-tulang tersebut seperti: jumekar, sarengan, seko rabunan, seko polangan, selor, bading, seko tedung, sakang ada', sakang budi, pardu, lenggi dan lonas. Macam kayu tersebut diuraikan di belakang dalam uraian "pasar kaju". Kayu-kayu dipilih agar tidak melanggar "pantangan". Kayu-kayu yang banyak ber"mata" atau "barukbuk" jangan dipakai, demikian pula kayu yang kena petir. Kayu-kayu yang dilarang dalam arsitektur Madura, juga dilarang dalam pembuatan perahu. Setelah bahan kayu lengkap, maka dirembuklah dengan tukang pembuat perahu, hari kapan akan dimulai pekerjaan sesuai dengan perhitungan saat, menurut ketentuan primbon. Setelah segalanya putus mufakat, maka hari yang ditentukannya dimulailah tahap pelaksanaan.

(2) Tahap pelaksanaan. Saat mempertemukan lenggi dan lonas (makabin lenggi ban lonas) merupakan tahap pekerjaan yang sangat penting, untuk menentukan lancarnya pekerjaan dan keselamatan perahu itu sendiri. Pada saat pekerjaan ini biasanya diadakan "rasolan", selamatan dan doa bersama. Diundang seorang kyai untuk memberi doa dihadiri oleh semua yang bersangkutan, tukang perahu dan sanak keluarga dan tetangga. Hidangannya nasi tumpeng (rasolan) dengan segala lauk-pauknya, beserta "jajan pasar", kue-kue yang dibeli dari pasar.

Lunasnya menurut ukuran. Kalau calepag panjangnya 4 M, kalau pakesan antara $5\frac{1}{2}$ M dan $7\frac{1}{2}$ M.

Pada saat makabin lenggi dan lonas ini, terjadi pekerjaan "a rasop" dan "e kanceng", artinya memasang pada tempatnya dan kemudian dikancing dengan pasak. Apabila kayu lengginya tidak mendapatkan yang utuh, hal ini memang biasa terjadi demikian maka untuk lenggi ini dipergunakan beberapa kayu yang disambung-sambung rapi dengan cara tertentu.

Sambungan-sambungan tersebut nantinya kalau telah bersatu dengan tubuh perahu dan didempul akan "hilang" karena "samar" Perhatikan bentuk sambungan lunas-lenggi pada gambar 112:

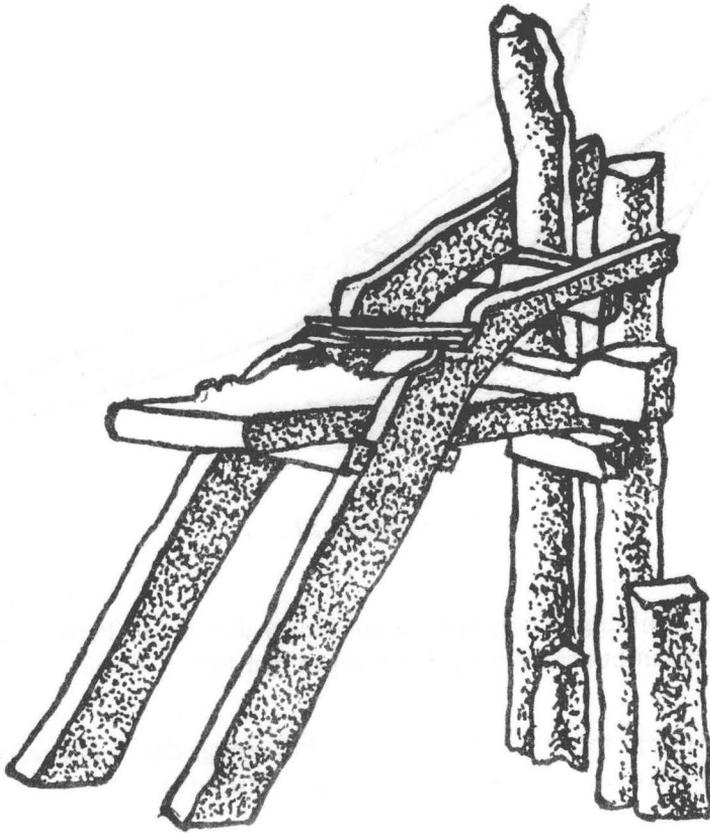


Gambar 112

Bentuk sambungan dan pertemuan lenggi dan lunas. Perhatikan pula dua cara sambungan lenggi. Keterangan gambar: 1. lenggi, 2. sebagian lunas.

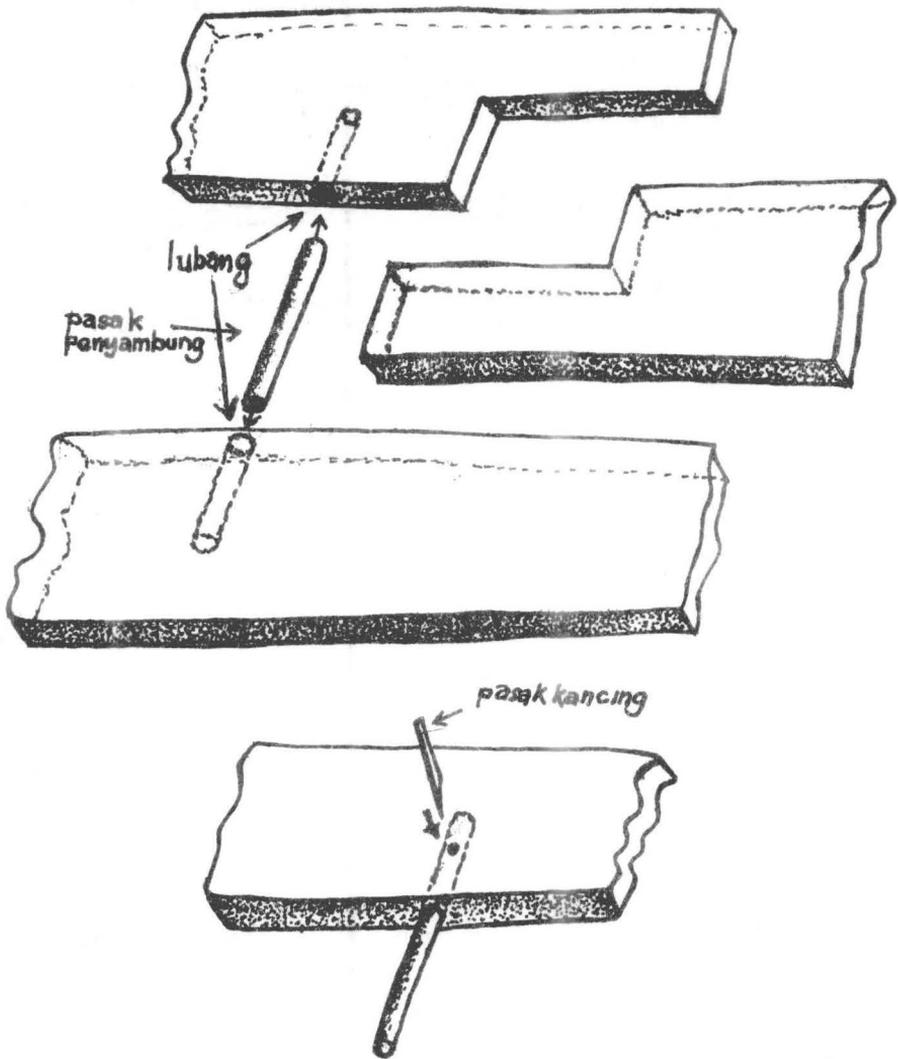
Tidak jarang, setelah pekerjaan makabin lenggi dan lonas selesai, pekerjaan selanjutnya untuk "sementara waktu ditunda".

Tahap selanjutnya adalah pemasangan "serap", yaitu keping papan jati. Papan-papan jati disambung dan disusun larik demi larik sejumlah keperluan menurut perahu apa yang akan dibuat. Apabila membuat panjaringan larikannya 4 buah, kalau membuat pakesan kecil 5 larik, kalau pakesan besar 9 larik. Papan-papan ini pemasangannya terlebih dahulu di "perro", dibengkokkan sambil dipilin di atas api (di parapen, pemanggangan), untuk dijadikan "perut perahu". Bentuk perapen atau pamanggangannya sebagai berikut :



Gambar 113

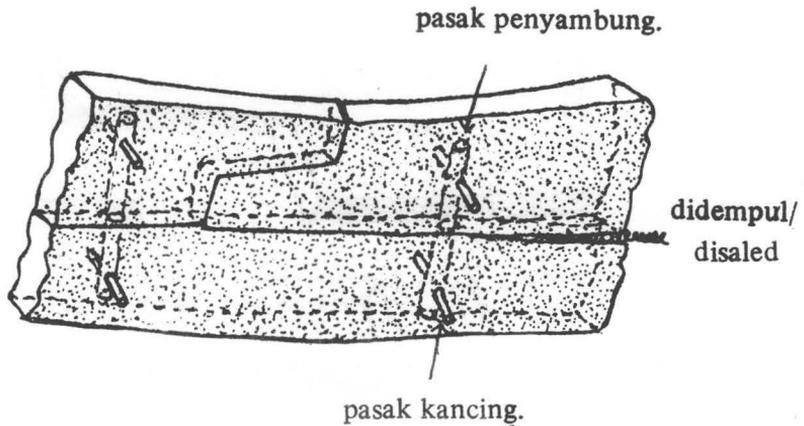
Papan-papan larikan yang telah di"perro" setelah cocok disambung dengan cara keduanya dibor, kemudian dimasukkan kayu pasak penyambung, dan kayu pasak penyambung ini kemudian dikancing dengan kayu pasak kancing dari luar. Penyambungan dua papan dengan cara silang segi. Gambar penyambungan larikan kelarikan yang lain tersebut seperti berikut :



Gambar 114

Jarak pasak penyambung ke pasak lainnya "sakelan" (= 20 Cm)

Dari gambar di atas, telah jelas bagaimana cara menyambung. Gambar di bawah ini menunjukkan bagaimana "rapeddanna" setelah selesai disambung, seperti berikut :



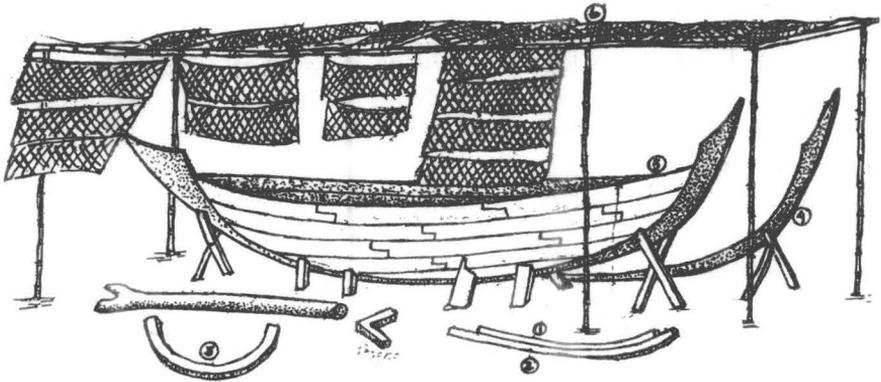
Gambar 115

Kalau ada "barukbuk" (cela kayu, lubang, kerapuhan), harus dibedah samasekali, kemudian ditutup dengan kayu lain secara bentuk per-segi.

Tahap selanjutnya adalah pemasangan tulang-tulang, seperti yang disebutkan di atas: sakang-ada' sakang budi, tajuk, dan seterusnya, ditutup dengan pardu. Dalam pemasangan tulang jangan sampai tulang-tulang tersebut ditutup oleh tajuk. Jadi tulang-tulang kerangka perahu justru dibuat setelah larikan selesai artinya perahu tersebut mulai berbentuk. Tulang-tulang gunanya untuk menguatkan. Oleh karena itu papan-papan tersebut di"lekat"kan dengan pasak-pasak pada tulang sedemikian rupa sehingga "menyatu". Tulang-tulanganya dibentuk menyesuaikan diri dengan bentuk larikan. Pengerjaannya di tempat yang kadang-kadang sangat sederhana di lapangan terbuka beratap "kajang" atau daun kelapa. (Gbr. 116)

Pada gambar tersebut terlihat : (4). lenggi yang telah dipertemukan dengan lunas, (1) telep, (2) pardu, (3) tajuk (5) lima larik papan yang telah tersusun dan (6) atap "kajang" dari anyaman daun kelapa.

Tahap selanjutnya pemasangan dan penyempurnaan: —man-tamanan, —por-dapor, —tiang dan cangga lajar, dan lain-lainnya. Gambar bagian-bagian ini dapat dilihat pada uraian nama-nama bagian perahu Madura di belakang.



Gambar 116

Tempat pembuatan sampan di lapangan terbuka dengan atap daun kelapa.

Tahap selanjutnya adalah "adandane", yaitu mempercantik dan memberi gelang pada bagian-bagian yang memerlukan. Pada tahap ini dibuat minyak dempul, yaitu bubuk kapur dengan minyak nyamplong atau minyak dempul. Kadang-kadang untuk dempul yang baik dibuat dari rautan bambu yang halus, dicampur dengan minyak dempul. Mula-mula di sela-sela papan tampar "e celledagi" dimasukkan, kalau memakai rautan bambu "e cecece" ditusuk-tusuk masukkan. Kemudian dempul-dempulnya dijejalkan pada sela-sela sambungan agar tidak terjadi kebocoran. Pekerjaan mendempul ini dilakukan celah demi celah secara berurutan.

Tahap selanjutnya adalah tahap pengecatan. Pengecatan ini warnawarnanya telah tertentu. Pada tiap lokal pewarnaannya tidak sama. Suatu contoh kalau akan mencat Panjaringan di Kebondadap, warna yang diperlukan adalah 4 warna.

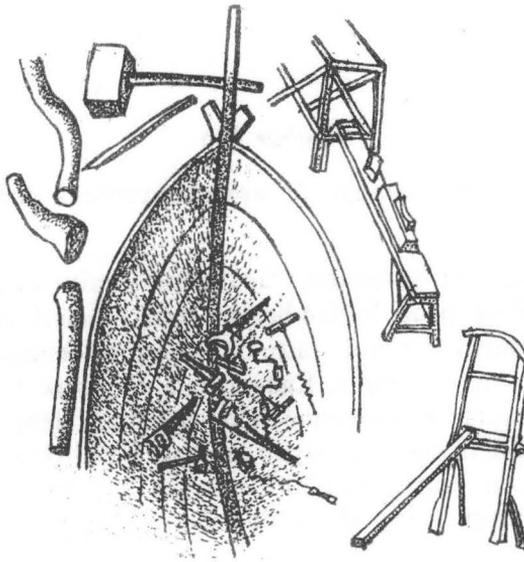
Warna-warna tersebut adalah:

- Putih (pote) : 1½ Kg.
- Kuning (koneng) : ¼ Kg.
- Hijau daun (biru) : ¼ Kg.

– Merah (mera) : $\frac{1}{4}$ Kg.

Setelah selesai dicat, dibubuhi andangan atau lels-lesan maka perahu itupun selesailah.

(3) Tahap peluncuran. Untuk "menurunkan" perahu dipilih saat-saat yang tepat berdasarkan perhitungan primbon. Cara-caranya seperti waktu "makabin lenggi ban lonas", diadakan upacara selamatan. Pada umumnya saat yang dipilih sesudah jam 12, "leccer duhur". Perkakas yang dipergunakan dalam pembuatan perahu ini sederhana antara lain: –patel, –pa'a' –gergaji, –bor, –engkol, –kellengan –rajang, –rantay, –jangka, –sepadan, dan sebagainya. Sebagian gambarnya sebagai berikut: (Gbr. 117)



Gambar 117

Setelah selesai biasanya para tukang dan pekerjaanya (panjak) diberi hadiah-hadiah. Bahkan kalau perahu besar, setiap ada rezeki para tukang tersebut dihadaahi baju dan sebagainya. Di Kebondadap ini sangat banyak tukang perahu, sebab tempat pembuatannya lebih dari 20 buah, yang pada tahun 1980 kuat memproduksi 1000 perahu tiap tahunnya. Tempat-tempat atau kelompok kerja tersebut lokasinya sepanjang sungai Sarokah.

Waktu yang dipergunakan untuk membuat perahu memakan waktu yang cukup lama. Contoh : pembuatan panjaringan 7 larik oleh tukang Kebondadap 4 orang menelan waktu 3 minggu, jadi 3 perahu dalam 2 bulan. Tetapi kalau dikerjakan secara "massal" lebih cepat.

Di seluruh Madura cara-cara pembuatan perahu pada garis besarnya sama saja. Yang berbeda adalah bentuknya dan bahannya. Kebondadap dan Gili suka pada kayu nyamplong, sedang tempat-tempat seperti Sapeken-Sukolilo-Pasongsongan-Sapulu lebih suka pada jati, tetapi yang terbaik adalah kayu "lebban" dari Kalimantan yang dapat menghancurkan karang.

BEBERAPA UPACARA

Uraian pendek ini dimaksudkan untuk melengkapi buku ini agar beberapa upacara yang dimaksud mendapat penelitian tersendiri karena hubungannya dengan "perahu" cukup erat. Upacara yang dimaksud adalah selamatan rokat tase' (selamatan laut). Selamatan ini dianggap "keharusan" agar segala sesuatunya dapat berjalan lancar. Suatu misal saja, yaitu apabila dalam saat "matoron parao" atau sampian, apabila tidak mengikuti saat tradisional, dianggap "menyinggung" tradisi setempat, sehingga perahunya "tidak bisa turun". Hal ini akibat "sihir" dengan "botol", atau kalau pekakas tukangnyanya "dibuang" perahu yang bersangkutan dapat "tenggelam". Oleh karena itu tradisi selamatan rasolan dan "e rokat" suatu yang tak terpisah dari kehidupan perperahuan Madura. Selamatan ini ada yang diadakan tiap tahun ke tengah laut, dinamakan "rokat tase'".

Di Legung dalam mengadakan rokadan ini malam sebelumnya diadakan pengajian "hataman" oleh 7 orang atau 11 orang. Upacaranya dengan mengadakan kerap sapi di pinggir laut "sape-ocolan". Pada waktu itulah sang pemimpin upacara mengadakan selamatan. Lok-alok "sape" yang menyerupai kata-kata mantra, sastra magis, diucapkan. Doa yang dibaca adalah doa "rojung" dan doa "sapu jagad". Semua keluarga yang memiliki jukung berkumpul untuk mengadakan makan bersama nasi rasolan. Sisa makanan yang tidak habis kebanyakan ditaruh di perahu jukung masing-masing sebagai tanda keselamatan. Kadang-kadang di darat yang memiliki sapi yang biasanya untuk membajak kemudian diadu (tok-tok).

Lagu yang dibawakan pada waktu itu adalah lagu Demmung "Pa'dammong Kanduridan", suatu lagu magis biasa. Setelah itu ada

pembantu yang membawa bara api untuk me"nyonson", mengasapi" kemenyan dan bahan upacara. Upacara tersebut diakhiri dengan menaburkan beras kuning ke cipitan air laut di pantai.

Waktu slamedan dengan doa rojung dan sapujagat itu, makanan yang disediakan oleh masyarakat nelayan setempat adalah :

1. Lembur, yaitu minuman parutan besar kelapa muda yang biasanya ditempatkan pada pennay atau jembung.
2. Kue wad-buwadan, terdiri dari kopeng bali, kocor, ros-koros pang-lempong, leppet, topa', dan jajan pasar lainnya.
3. Kembang, beraneka ragam, terutama kembang mangle.
4. Nasi tumpeng loncong, bentuknya seperti contong (bukan seperti piramid). Kalau seperti piramid disebut "rasol".
5. Ayam panggang ditusuk diikat ke belakang (juko' ajam mekar da-da).

Apabila yang mengaji 7 orang dalam selamatan tersebut disebut "rampadan".

Tidak jarang pada jaman dahulu waktu malam rokat tase' diadakan pula keramaian "tanda", ronggeng Madura, terutama pada jaman penjajahan. Pada masa sekarang ini telah "tak ada gairah" soal "tanda" ini.

Di Ambunten – Pasongsongan upacara rokat tase' disebut pula seamatan laut. Yang mengadakan adalah masyarakat nelayan setempat dengan jalan "sumbangan tradisional". Pelaksana upacara ini telah turun temurun dari satu keluarga, sehingga "kecakapan" magis ini tidak turun kepada orang lain. Boleh dikatakan keluarga atau famili pelaksana ini adalah keluarga "tersembunyi". Doa mantra yang "dinyanyikan" adalah "sandi rang-rang", sandi reng-reng" dan "sape dabuk".

Pelaksanaannya dilakukan dengan duduk dan berdiri menari. Di sana upacara semacam ini disebut "pantil" atau "sandur pantil". Apabila sedang duduk adalah pantilnya, bila menari merupakan sandurnya. Tarinya sederhana sekali. Tujuannya untuk mengiringi doa minta keselamatan. Tentang pantil ini telah banyak diketahui orang, bahkan Abdul Hadi WM pernah membawanya ke Taman Ismail Marzuki Jakarta. Dalam uraian ini penulis tidak akan banyak mengulas.

Di Talang - Pamekasan upacara rokat tase' ini juga diadakan sama seperti waktu peluncuran perahu ataupun selamatan mulai bekerja. Waktu itulah sajen-sajen atau sandingan, bu'sobu' pohon pisang, tebu hitam, makanan dan hiasan kertas disediakan. Waktu

rokat tase', selamatannya diadakan secara sumbangan tradisional bersama. Biasanya selamatannya demikian dilakukan di dekat kuburan "buju' ", yaitu cakal-bakal masyarakat setempat. Waktu upacara tersebut dibuat getek atau rakit (gitek) dengan kemudinya. Gitek tersebut diberi cocor daro pohon pisang yang berbuah. Ayam hitam atau putih polos dijadikan sandingan, ditaruh dirakit setelah "disembelih". Juga diberi boneka atau yang menyerupai "penjaga keselamatan" dari tanah liat, buaatannya sederhana sekali. Rakit tersebut juga dilengkapi dengan kepala kambing, yang disembelih untuk keperluan rokat tase', termasuk tebu hitam. Setelah itu rakit tersebut diberi bendera atau layar yang dibubuhi tulisan hurup arab berbunyi "selamat menuju tase' beddi" (selamat menuju laut pasir). Upacara tersebut, dimulai sejak pagi-pagi yang cerah, sampai puncaknya pada jam 15.00 atau jam 3 sore. Rakit mulai diseret ke tengah diikuti oleh semua perahu yang ada dengan muatan penuh orang. Gamelannya juga dibawa ke tengah untuk mengiringi gending "maskumambang". Kidung yang dibawakan adalah kidung "sukma ilang". Alangkah baiknya uraian yang mendetail dibukukan tersendiri yaitu tentang upacara-upacaa ritual dengan segala kidungnya, karena hal ini termasuk bagian yang menarik dari sastra kuno yang berpakem pada mantra.

BAB IV BAGIAN-BAGIAN PERAHU

Kalau pada bab terdahulu, hanya diuraikan bentuk-bentuk perahu secara bentuk dasarnya, maka di bawah ini akan diuraikan bagian-bagian perahu secara lebih terperinci.

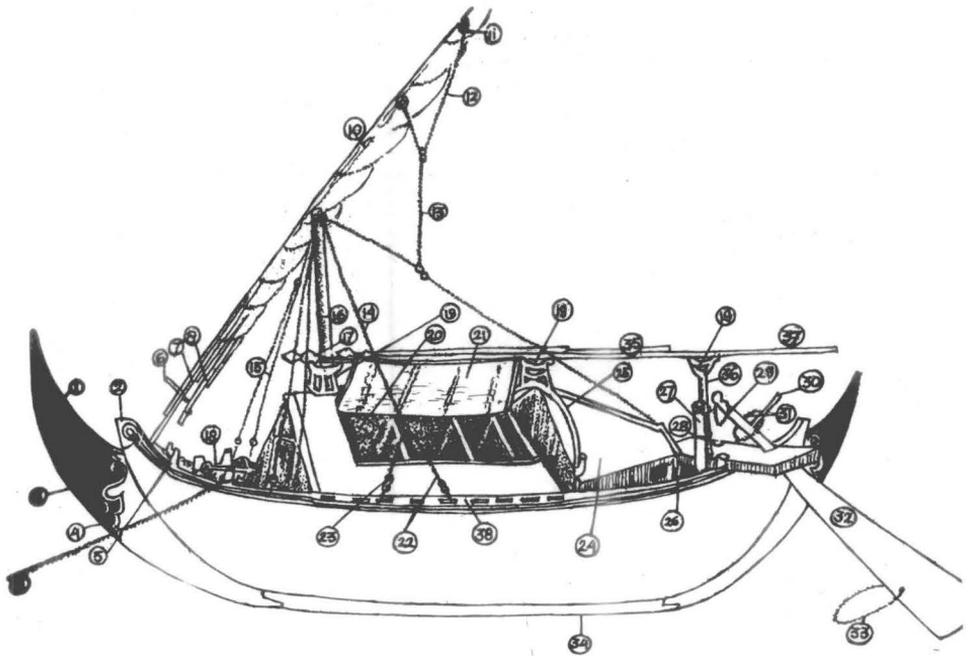
1. BAGIAN-BAGIAN PERAHU MADURA.

Perahu Madura yang sangat banyak macamnya itu banyak memiliki nama-nama spesifik yang pada umumnya sama, baik di pantai utara maupun pantai selatan, di Madura bagian Timur maupun Madura bagian Barat.

Dalam uraian nama-nama bagian atau perkakas perahu Madura, diusahakan memakai atau disertai gambar-gambar visual, bukan penjelasan verbal. Oleh karena itu apabila dalam daftar kata tidak terdapat, hanya mungkin dapat dicari dalam gambar-gambar.

Dalam gambar 118 di bawah ini dapat diperhatikan gambar-gambar bagian perahu Gole'an atau perahu Lete'. Nama-namanya antara lain:

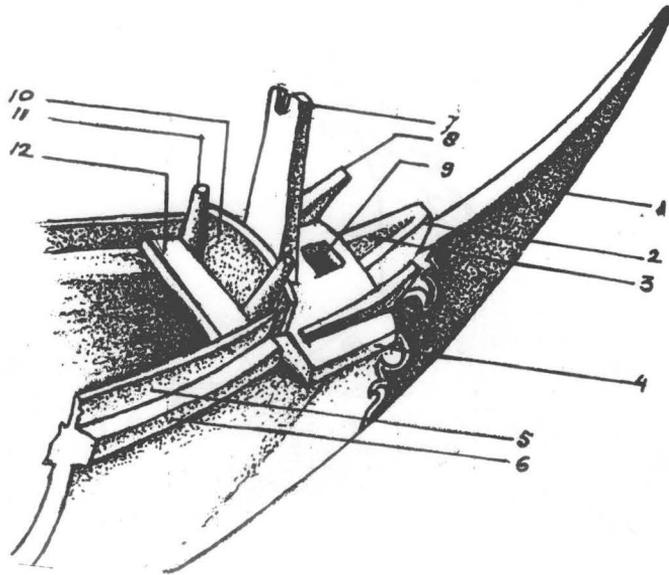
- | | |
|-------------------------------|----------------------------|
| 1. lenggi | 20. bak, kokop |
| 2. pakes | 21. ata' |
| 3. cetongan atau lokerran, | 22. olang |
| 4. lo'-calo', | 23. antol |
| 5. taju' semmar atau pamennor | 24. magun, ata' magun |
| 6. panyempolan | 25. penyekkat cangga lajar |
| 7. pambaun | 26. pamanggeran kellad |
| 8. panggiling | 27. gul-tonggul |
| 9. tale tol-antolan | 28. tale rambit |
| 10. satinggi | 29. tale raet |
| 11. tale bau atau ora-ora | 30. calaga |
| 12. tale jampang | 31. tale panyenceng |
| 13. tale kellad | 32. kamoddi |
| 14. bubudan | 33. tale onceng |
| 15. labrang | 34. lonas |
| 16. takal, 16. tiang | 35. babatang |
| 17. dajung | 36. cangga lajar |
| 18. palabbu, jangkar, manggar | 37. blandang |
| 19. patampa | 38. panalar |



Gambar 118. Perahu Gole'an atau Lete' gole'an

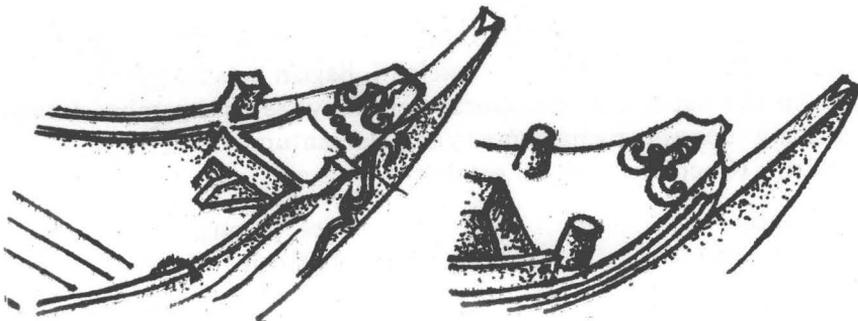
Nama-nama tersebut adalah istilah Madura Timur untuk perahu Gole'an, yang oleh orang Madura Barat disebut "Lete' ", sehingga dalam buku ini disebut "lete' gole'an". Bagian belakang perahu yang disebut por-dapor atau padaporan bentuknya sebagai gambar di balik belakang dengan nama-nama yang tercantum nomernya sebagai berikut : (Cocokkan dengan gambar).

- | | |
|-------------------------------|------------------|
| 1. lenggi, | 2. pakes, palong |
| 3. man-tamanan | 4. bangkalan |
| 5. papan ko'ong | 6. pordu |
| 7. gul-tonggul | 8. bunto' keddi' |
| 9. lubang un tuk cangga lajar | 10. ba'-tamba' |
| 11. taju' semmar | 12. ganlog. |

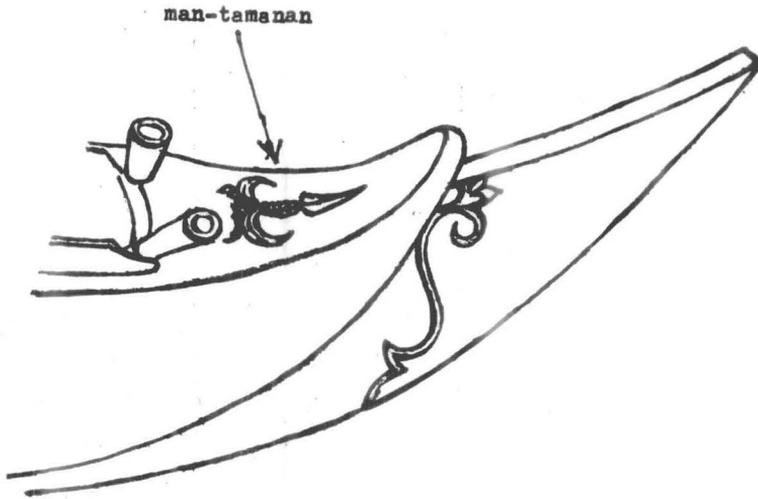


Gambar 119

Mungkin dengan kata por-dapor ini kemudian dalam masyarakat yang berkebudayaan timbul istilah "dapur" dalam arsitekturnya. Por-dapor dalam jukung disebut "serrang". Dari gambar di atas terdapat istilah (3) man-tamanan, yang biasanya di banyak tempat diukir atau digambari secara khas. Beberapa bentuk man-tamanan sebagai berikut :

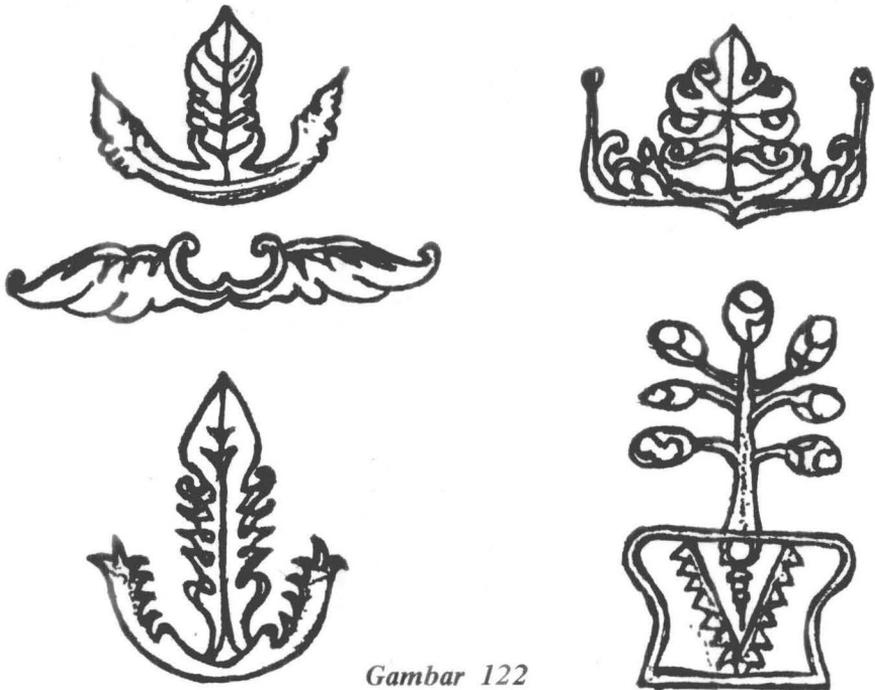


Gambar 120



Gambar 121

Di Tanjung-Saronggi motif ukiran man-tamanan ini berupa daun sukun. Motip-motip lainnya sebagai gambar di bawah ini, berupa bunga cengkeh, daun pepaya dan pot kembang :



Gambar 122

Istilah man-tamanan adalah untuk perhiasan, menutup bagian yang dipandang "tidak estetik", sehingga dihias sebagai "taman".

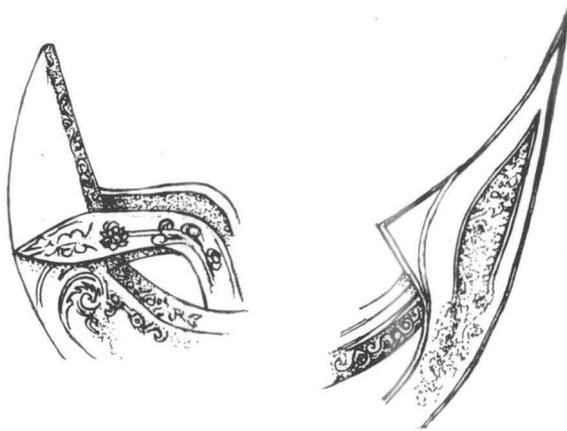
Tentang lenggi telah dijelaskan di depan, sebagai bagian depan perahu untuk melindungi badan perahu dari berbagai benturan ombak dan benda-benda. Lenggi duduk tegak bersambungan dengan lunas, sehingga kokoh serpa benteng terdepan, dan justru tegaknya perahu bersandar kepada lenggi ini. Untuk tidak mengulang penjelasan di depan maka di bawah ini hanya diberikan contoh-contoh saja, misalnya lenggi kote'an Jaba'an yang kecil dibandingkan dengan lenggi gole'an Madura yang besar :



Gambar 123

Bandingkan pulalah dengan lenggi "gambringan", "eder" dan "glate" yang lebih besar lagi, seperti digambar di depan. Bandingkan pula dengan lenggi perahu "pajangan Madura'an" di bawah ini yang sedikit berbeda dengan perahu yang biasa. Seperti disebutkan di depan, bedanya karena ada bagian lenggi yang mencuat ke belakang. Lenggi bagian belakang tidak demikian, tetapi dari jauh berbaur dengan senger, merupakan paduan yang seakan saling menguatkan.

Bentuknya sebagai berikut : (*Gambar 124*).



Gambar 124

Lain halnya dengan lenggi jukung pajangan Salopeng-Legung yang dapat dibongkar pasang berukir indah. Bentuknya sebagai berikut :



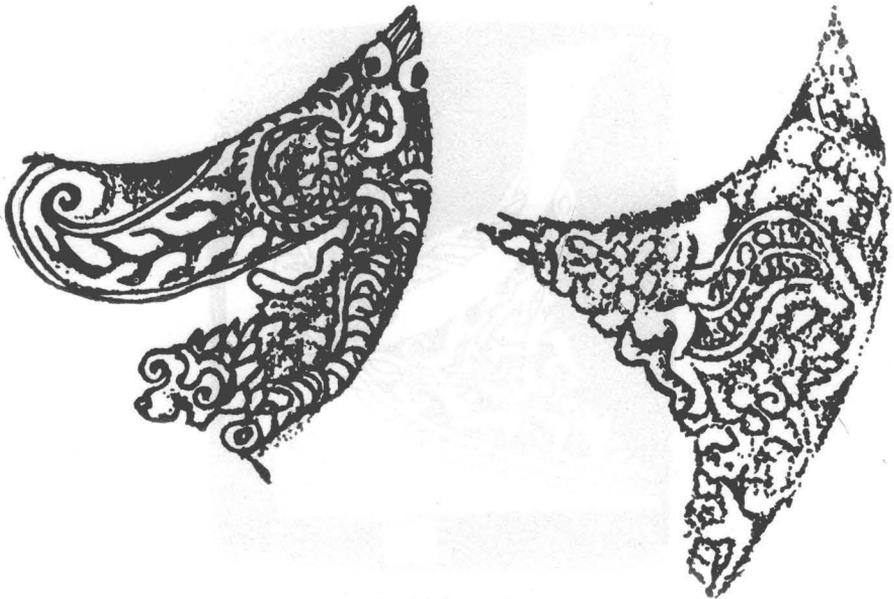
Gambar 125



Gambar 126

sekarang lenggi-lenggi seperti tersebut "semakin berkurang". Yang unik lagi adalah ukiran pada "mulut" lengginya yang ternyata beragam pula. Contoh ukiran tersebut antara lain sebagai gambar 127:

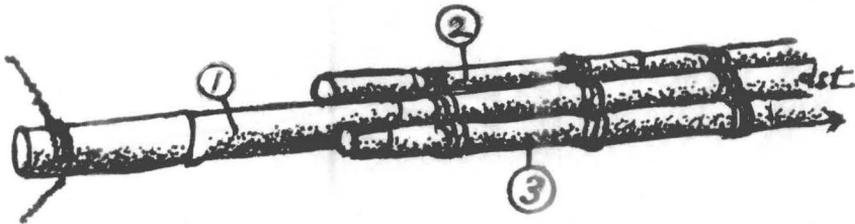
Lenggi jukung pajangan ini menarik sekali dengan warna-warni menyolok. Pada jaman lampau lengginya lebih glamour lagi, ukirannya tinggi terawangan sampai sekuat kayu penopangnya. Gambar 126 adalah lenggi peninggalan kuno tersebut yang masih tersimpan dalam koleksi Edy Setiawan SH. Lenggi-lenggi tersebut apabila berangkat majang di Salopeng ditanggalkan, terkecuali pada hari-hari raya atau perayaan lainnya. Di lenggi-lenggi ini dilekatkan walaupun sedang majang sehingga tampaknya lebih menarik di Legung daripada di Salopeng. Pada masa



Gambar 127

Lenggi merupakan kebanggaan pemilik perahu. Pada perahu Glate lengginya dihias dengan sotongan dan rumbai-rumbai sehingga kelihatan "mewah semarak". Bandingkan dengan topengan pada perahu jenis les-ales.

Kayu pembebar layar yang biasanya dibuat dari bambu rangkap tiga, disebut pambaun pada panggiling. Bambu tiga tersebut diikat dengan rotan tiga putaran setiap "sakelan" (= 25 cm), sehingga kadang untuk sampan yang lumayan besarnya (15 ton) mencapai 31 ikatan lebih. Pambaun diapit oleh (2) pangker dan (3) panampa. Panampa dan pangker disebut "pangapet". Gambar (1) pambaun sebagai berikut :

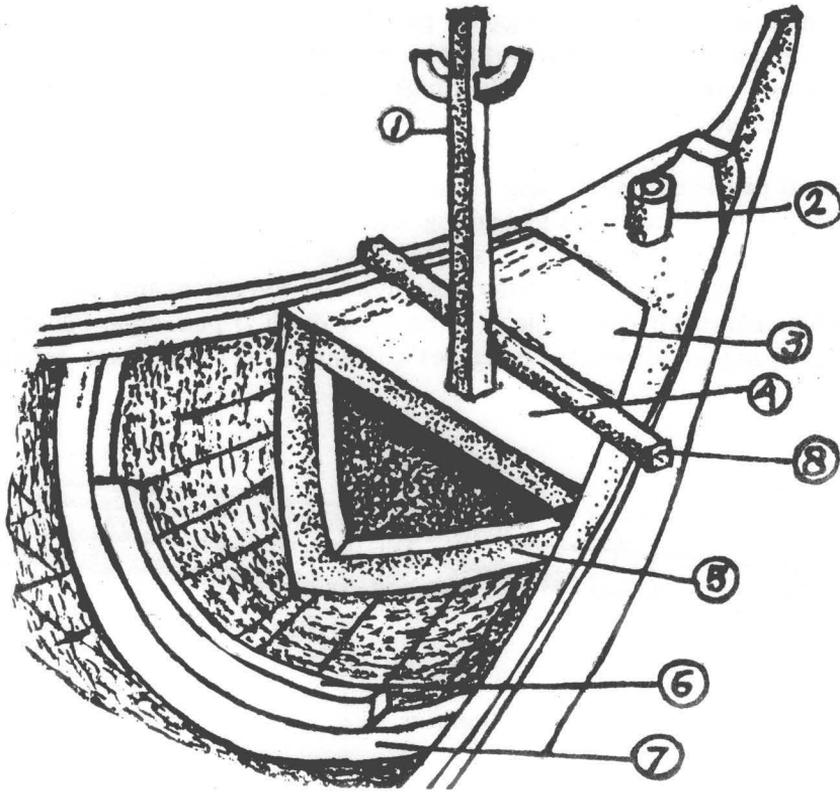


Gambar 128

Tali yang di bawah ada yang diikatkan ke tajuk semmar, tali-tali tersebut berhubungan dengan tali longgar.

Tali-tali pada jaman lampau dari "seppet", sabut kelapa, sekarang diganti tamar plastik. Tali-tali besar yang disebut "kellad", merupakan tali pilin empat.

Untuk mengetahui bagian dalam kita ambil sampan yang sederhana sehingga dimanapun kita berada di pantai Madura gampang melihatnya. Bagian-bagian pokok sederhananya sebagai digambar 129 dengan nama-nama menurut nomer sebagai berikut : (istilah Pasongsongan)

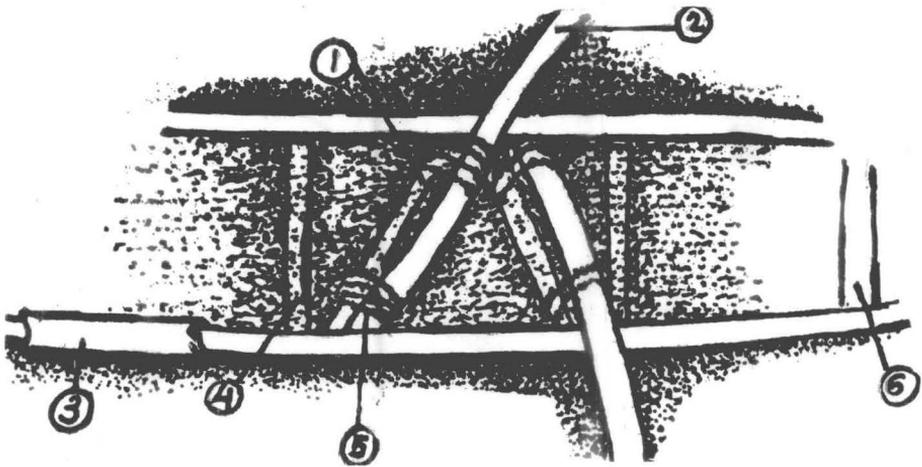


Gambar 129

1. cangga lajar, 2. sombi, 3. topengan, 4. guruwan/man-tamanan, 5. kang-jingkang, 6. enci' besatang, tajuk, 7. kolang, 8. tatab daporan.

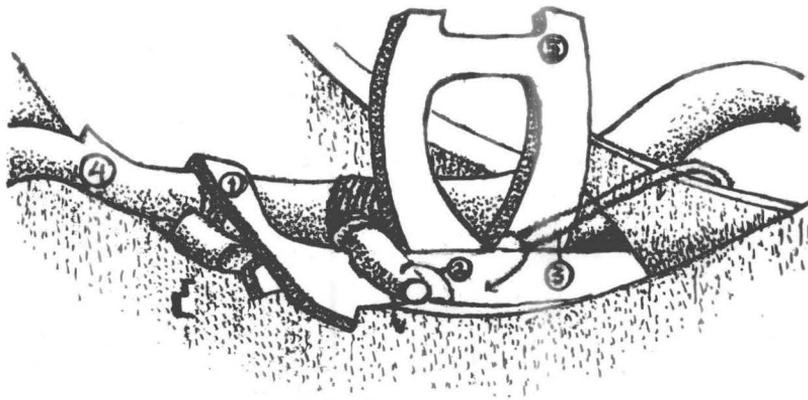
Pada ujung Pajangan Salopeng nama-nama bagiannya antara lain sebagian bagian dalamnya adalah : 1. sendeng bawah, 2. cecdi', 3. solpek, tojudan, untuk tempat duduk, 4. polangan, 5. tale panganter, 6. kaloba'an.

Gambarnya bila dilihat dari atas sebagai berikut : (Gambar 130).

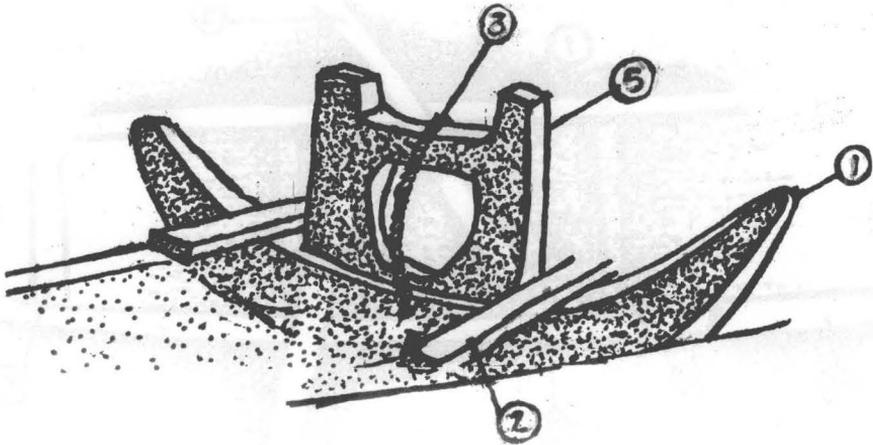


Gambar 130

Untuk nama-nama "por-dapor" (istilah Legung), yaitu bagian belakang jukung pajangan, terdapat perbedaan nama antara Legung dan Salopeng. Suatu contoh : (5) sombi di Salopeng, disebut (5) tatoonggul di Legung. Demikian pula (2) pangepet dan (2) pamecek, (1) por-dapor dan (1) palongan. Por-dapor di Salopeng berarti bagian kecil saja dari por-dapornya Legung. Untuk Salopeng dan Legung por-dapornya seperti gambar berikut :



Gambar 131a. Salopeng



Gambar 131b. Legung

1. por-dapor/palongan, 2. pangepet/pamecek, 3. rambit/rambit, 4. ceddi'/- 5. sombi/tatonggul

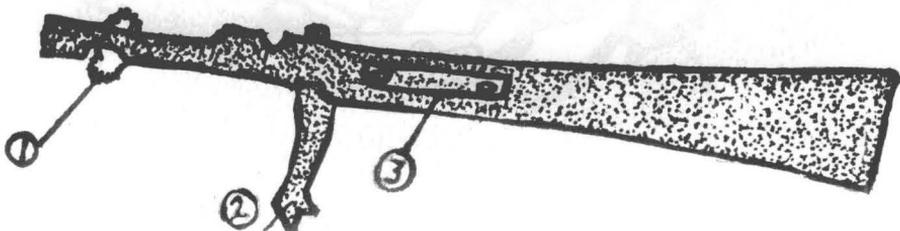
Sedang ceddi' atau cadiknya, nama bagiannya sebagai berikut :



Gambar 132

1 kelangke, 2. toleng, 3. sokomarmer, 4. tonjel. Ceddi' biasa dibuat dari kayu, sedang barajungan dari bambu.

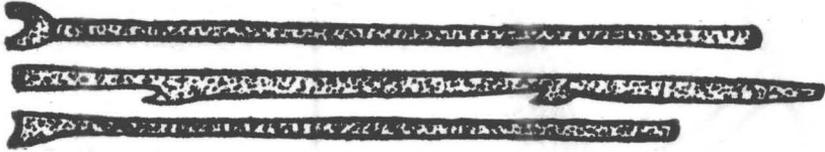
Gambar dayung kemudi, pancer atau kamoddi, seperti gambar 133.



Gambar 133

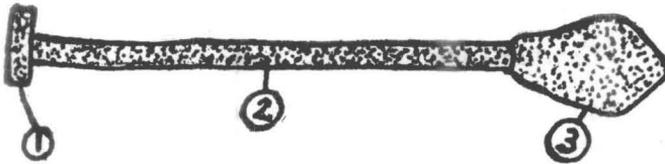
1. songkel (dari rotan), 2. calaga, 3. tampel.

Beberapa bentuk babatang atau sokongan, yaitu kayu-kayu untuk "menarik perahu/jukung dengan jalan didorongkan pada dasar laut", yang panjang disebut "pananggung", sedang yang kecil/pendek disebut "panyentek".



Gambar 134

Bentuk dayungnya sebagai berikut : 1. kopako, 2. dauran, 3. daunan.



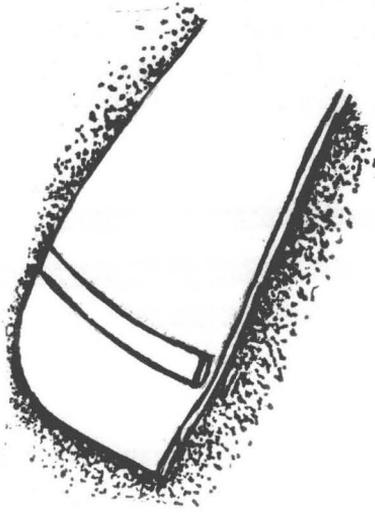
Gambar 135



Gambar 136a

Bentuk "kalettek" (takal, katrol) pada jukung pajangan sebagai gambar 136a tampar yang ke atas menuju layar disebut "tambirang", sedang yang ke bawah menuju ke kater/cadik.

Khusus tentang dayung kemudi kadang-kadang diperkuat ujung daunnya dengan kayu penguat yang disebut "Palang penguat". Bentuknya seperti gambar 136b. Da-



yang kemudi atau pancer ini calaganya ada yang panjang agar mudah dikepit di antara ketiak, hal ini banyak terdapat pada pancer perahu kepulauan, dan ada pula yang pendek. Calaga pendek ini terdapat pada perahu pajangan Pasongsongan.

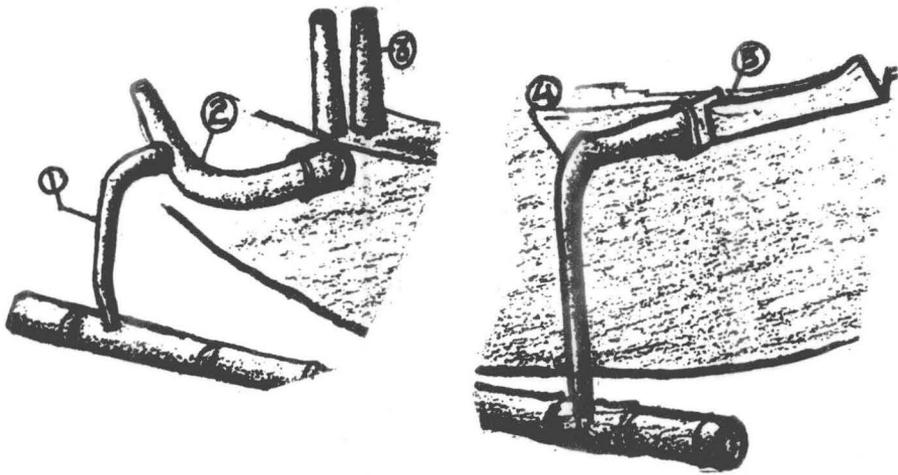
Gambar 136b

Pancar perahu-perahu Pasongsongan ini bedanya karena banyak yang digambari dengan bagus, seperti motip naga serta ornamen-ornamen lainnya. Tentang kamoddi sakoci Raas sangatlah praktisnya melekat dan lebar. Bentuknya sebagai berikut :



Gambar 137

Pada jukung lajangan Ambat-Pamekasan, nama bagian jukungnya yang pokok adalah :



Gambar 138

Pada bagian belakang: (1) tonjel, (2). cecdi', (3). taju', sedang pada bagian depan atau serang: (4). barajungan, dan (5). rong-sarong.

Nama-nama bagian perahu Kaci' Talang-Pamekasan (di Aeng Panas-Parenduan-Sumenep, ada satu), ada beberapa perbedaan. Perhatikan nama-nama berikut, yang mana yang lain dari nama-nama pada bagian perahu gole'an :

- | | |
|-----------------|------------------|
| 1. tale pronggo | 2. Tiang kene' |
| 3. Cenger | 4. serrang jalak |
| 5. patlak | 6. cocor |
| 7. nas-lanas | 8. katek |
| 9. po'-tapo' | 10. lenggi |
| 11. peng-topeng | 12. ngot-songot. |

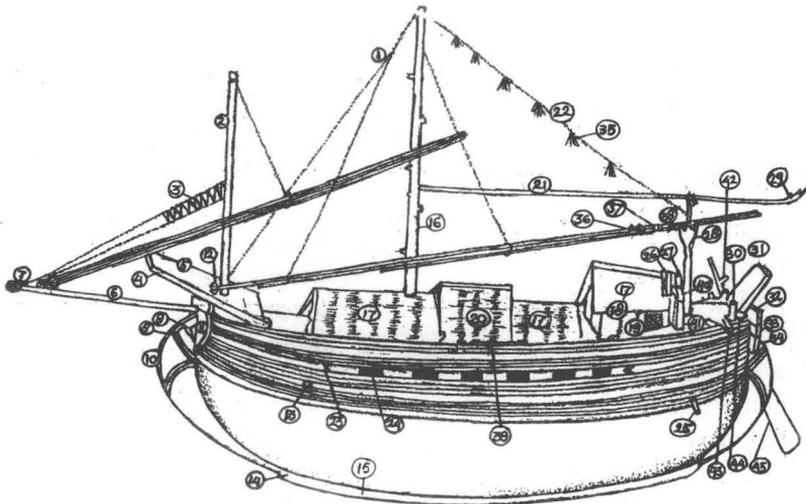
Cocokkan dengan gambar 139 bernomer di belakang ini :

Dari ke 12 nomer tersebut telah nampak perbedaan-perbedaannya, walau namanya sama seperti lenggi tetapi bendanya tidak sama. Selanjutnya perhatikan pula kelanjutannya :

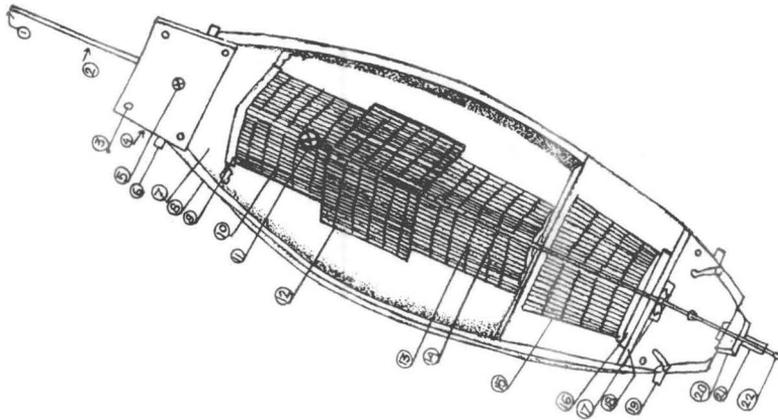
- 13. rong-corong
- 15. lunas
- 17. kokop
- 19. bing-tabing
- 21. blandang
- 23. papan kottong
- 25. lorok palangan
- 27. tonggulan
- 29. tong-centong
- 31. panyandaran
- 33. pangso
- 35. mainan
- 37. tale kellad
- 39. satinggi
- 41. duk bajang
- 43. bangkalan
- 45. pancer.

- 14. cocopo
- 16. tiang raja
- 18. magun
- 20. bak tengnga, tengkem
- 22. menorot
- 24. slorog
- 26. lorok
- 28. cangga lajar
- 30. sopetan
- 32. sakoci
- 36. tale ra-ora
- 38. tale satinggi
- 40. sandan
- 42. nyt-monyet
- 44. pe'-kepe'

Dari keterangan tersebut jelas bahwa perahu kaci' memiliki dua tiang layar, jadi berlayar dua. Gambar yang dilihat dari samping tersebut, bila dilihat dari atas beberapa letak bagian perahunya menjadi jelas. Perhatikan nama-nama berikut dan cocokkan dengan gambar 140 di belakang :

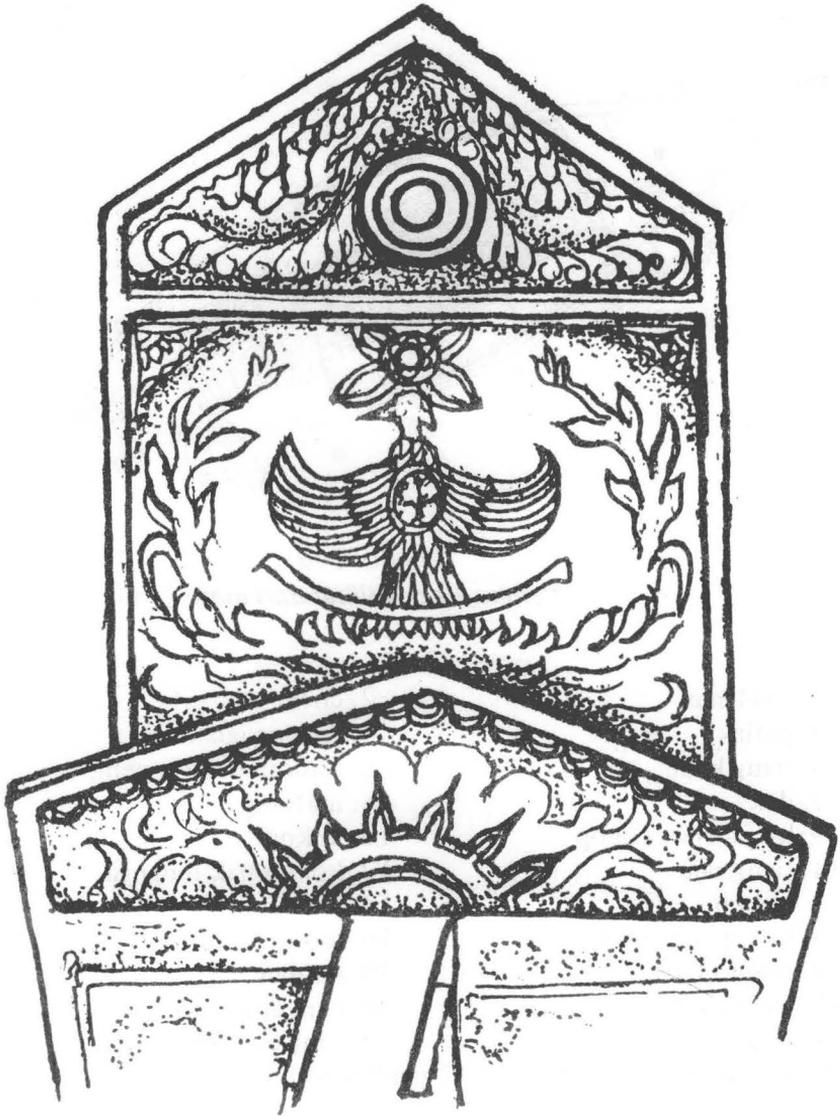


Gambar 139. Perahu Kaci' dilihat dari samping.



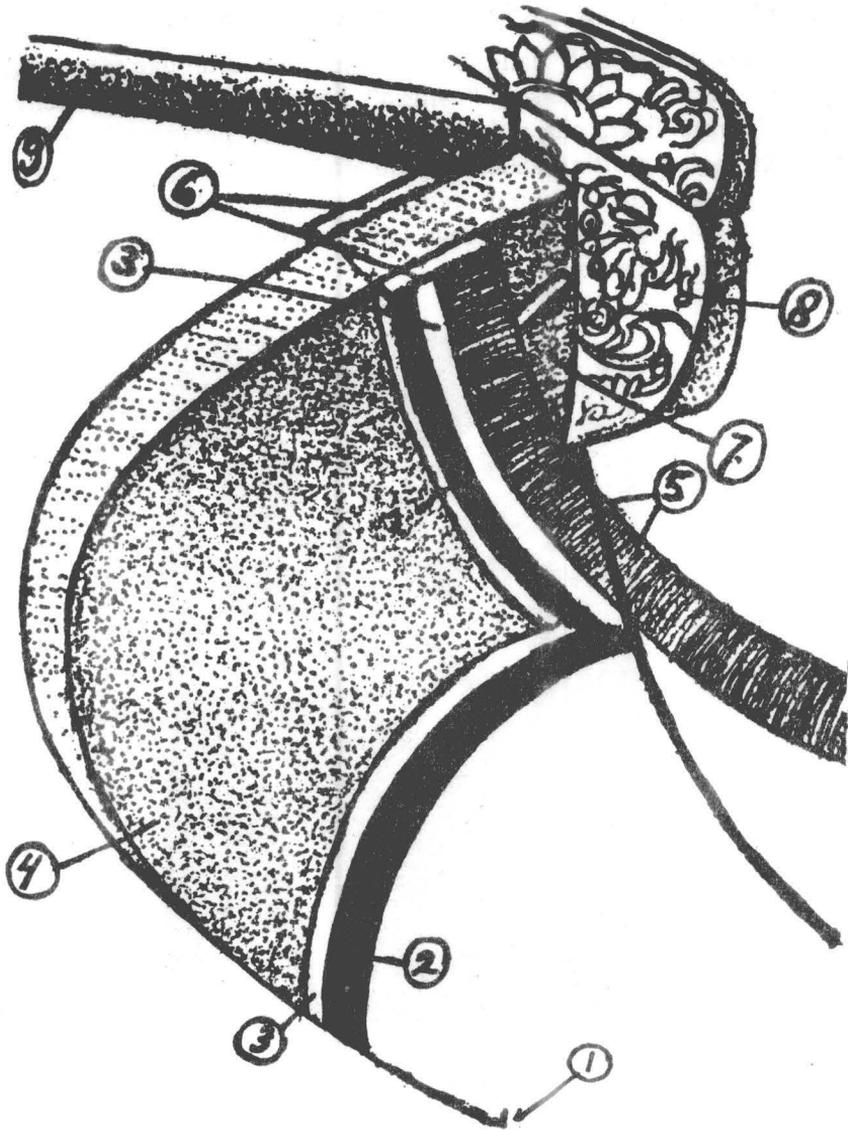
Gambar 140
Perahu Kaci' dilihat dari atas.

- | | |
|-----------------------|------------------------|
| 1. nas-lanas | 2. cocor |
| 3. patlak | 4. serrang jala' |
| 5. tiang kene' | 6. terusan peng-topeng |
| 7. dek | 8. mattang |
| 9 les palepet kokop | 10. kokop |
| 11. tiang raja | 12. kokop bak tengnga |
| 13 kokop | 14. blandang |
| 15. kokop kerre-kerre | 16. lorok |
| 17. cangga lajar | 18. sandan |
| 19. bangkalan | 20. panyandaran |
| 21 lenggi | 22. tong-centong |
- Bentuk panyandarannya sebagai gambar 141 :



Gambar 141

Untuk menjelaskan perbedaan lenggi perahu Kaci' dengan lenggi perahu lainnya, di bawah ini dicantumkan gambar 142 serta bagian lainnya yang berdekatan :



Gambar 142

Lenggi (4) tersebut warnanya "biru skrum", turkeys blue. Bagian lainnya adalah : 1. cacopo, 2. les merah, 3. les kuning, 5. les warna biru hitam, 6. katek, 7. po'-tapo', 8. peng-topeng, 9. cocor. Bentuk lenggi yang bagaikan lonjong telur tersebut merupakan kekhasan perahu Kaci' Talang Pamekasan.

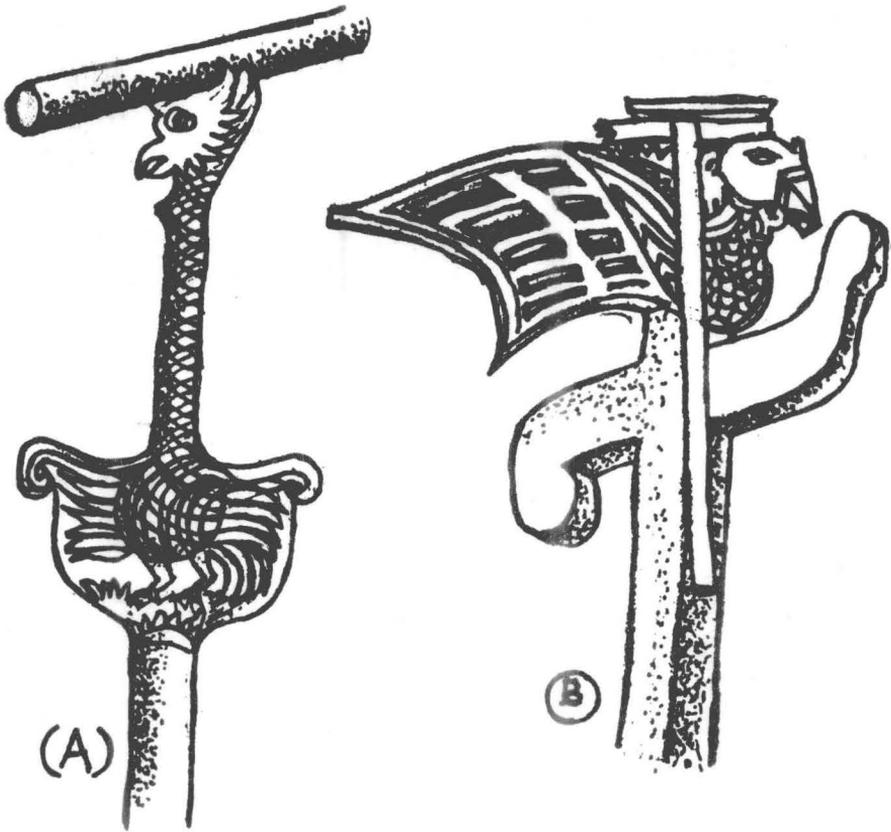
2. CANGGA LAJAR, PATAMPA LAJAR DAN SANGGAN.

Cangga lajar adalah tiang untuk tempat menaruh dan menyangga layar di perahu. Dikatakan "cangga" karena berhubungan dengan tiang. Cangga lajar, ada pula yang menyebut "patampa lajar" merupakan bagian penting dalam perahu Madura, sehingga banyak yang dihiasi dengan baik, dibuat dengan beberapa kekhasan tersendiri pada setiap lokal. Contoh cangga lajar perahu kuno Padduwang sebagai berikut : Gambar 143.



Gambar 143

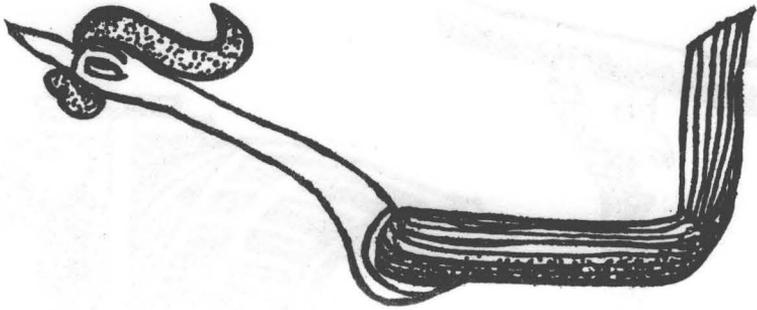
Pada umumnya cangga lajar perahu besar berukir indah. Motipnya bermacam-macam, ada yang berbentuk burung, ayam jago ataupun ular naga. Contoh cangga lajar perahu Kaci' Talang Pamekasan (A) dan cangga lajar perahu Glate Tanjung-Bandaran (B), sebagai gambar 144 di bawah ini :



Gambar 144

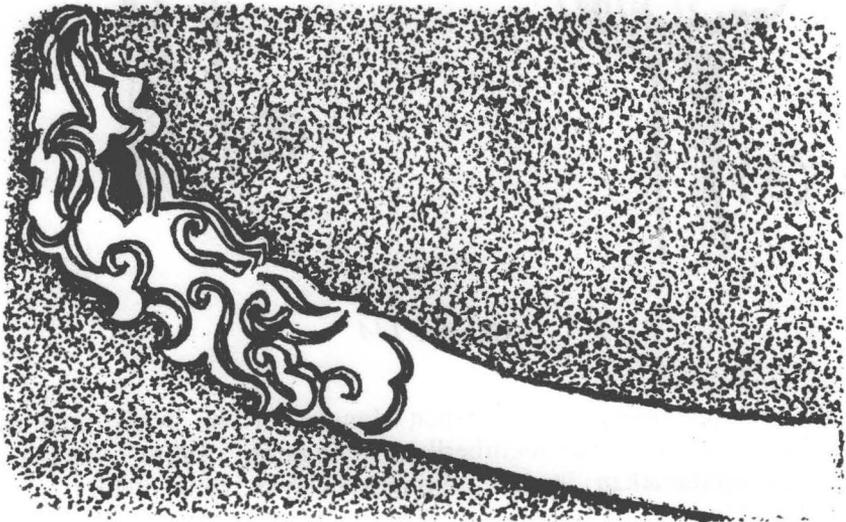
Madura mempunyai "keakraban dengan motif ayam jago"nya, karena ayam tersebut memberikan peringatan "waktu" yang tepat dalam menunaikan ibadah, sehingga nelayan yang melihat motif tersebut ingat akan banyak kewajibannya.

Cangga lajar pada jukung Pajangan diambil alih fungsinya oleh leng-alengan, seperti yang telah dibicarakan di atas. Leng-alengan Bawean pada jukung tengkongnya sebagai berikut :



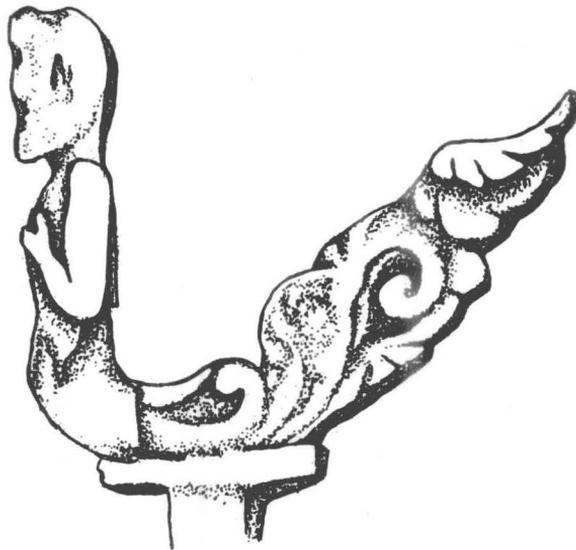
Gambar 145

Selain motif jagi, kadang motifnya aostrak seperti bulu-bulu berterbangan. Contoh diambil dari jukung Pajangan Legung kuno :



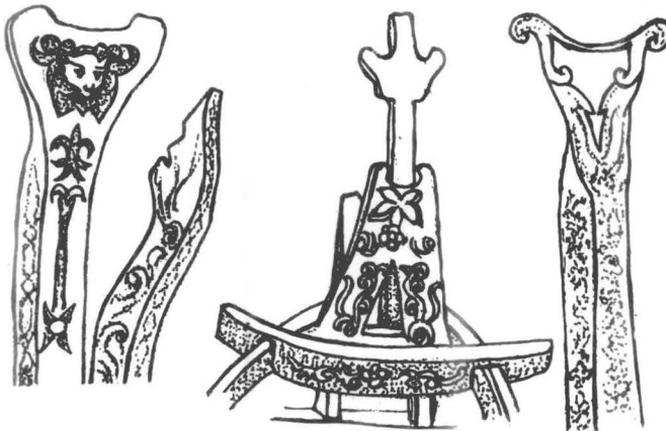
Gambar 146

Pada jaman lampau ada pula yang dibentuk dengan motif manusia dengan ekor gelung berukir. Pada jaman lampau motif semacam ini banyak terdapat di Ambunten, Legung, Salopeng, Pasean dan Tanjung-Bandaran. Contoh yang telah menjadi koleksi Edy Setiawan SH seperti gambar 147 :



Gambar 147

Beberapa cangga lajar sederhana tetapi dilukis dengan baik sangat banyak terdapat di Pasongsongan dan Ambunten (Gambar 148).



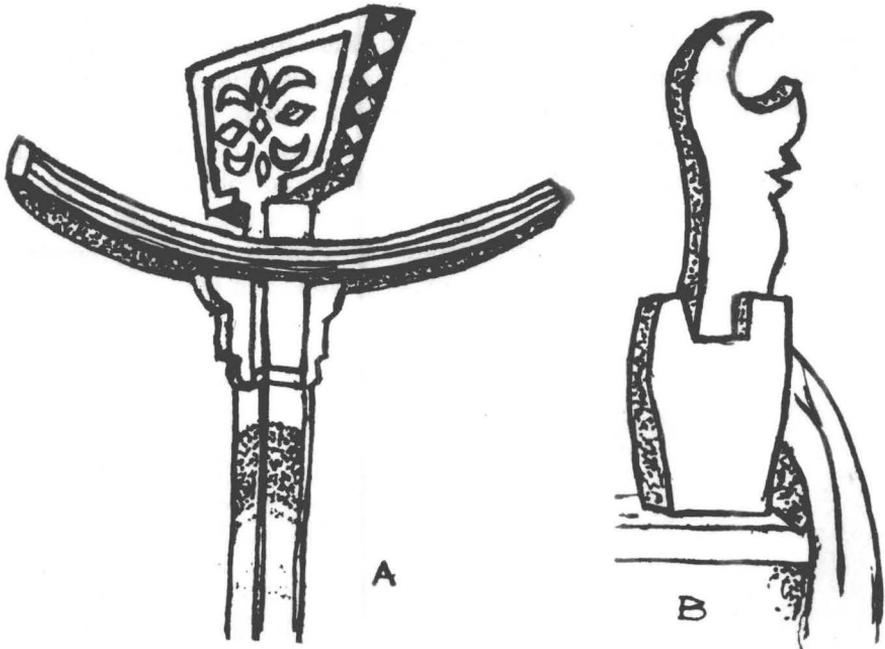
Gambar 148

Memang setiap nelayan di Pasongsongan adalah pelukis perahu. Ornamen-ornamennya dilukis dengan indahnya dengan warna biru skrum yang dominan. Bahkan sampan-sampan "jaba'an" yang banyak disana dilukis pula menyerupai perahu Madura'an. Cangga lajarnya banyak bermotip naga. Gambarnya sebagai berikut :



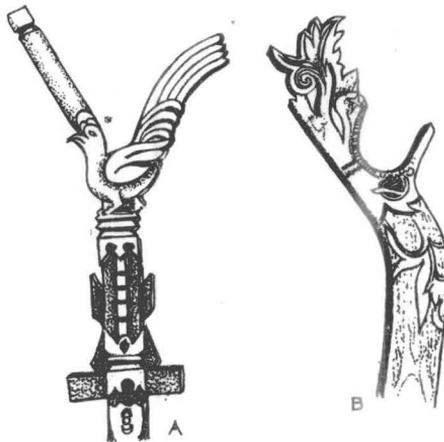
Gambar 149

Kadang cangga lajar dibuat sederhana : contoh dari Camplong (A) dan dari Batobintang (B) :



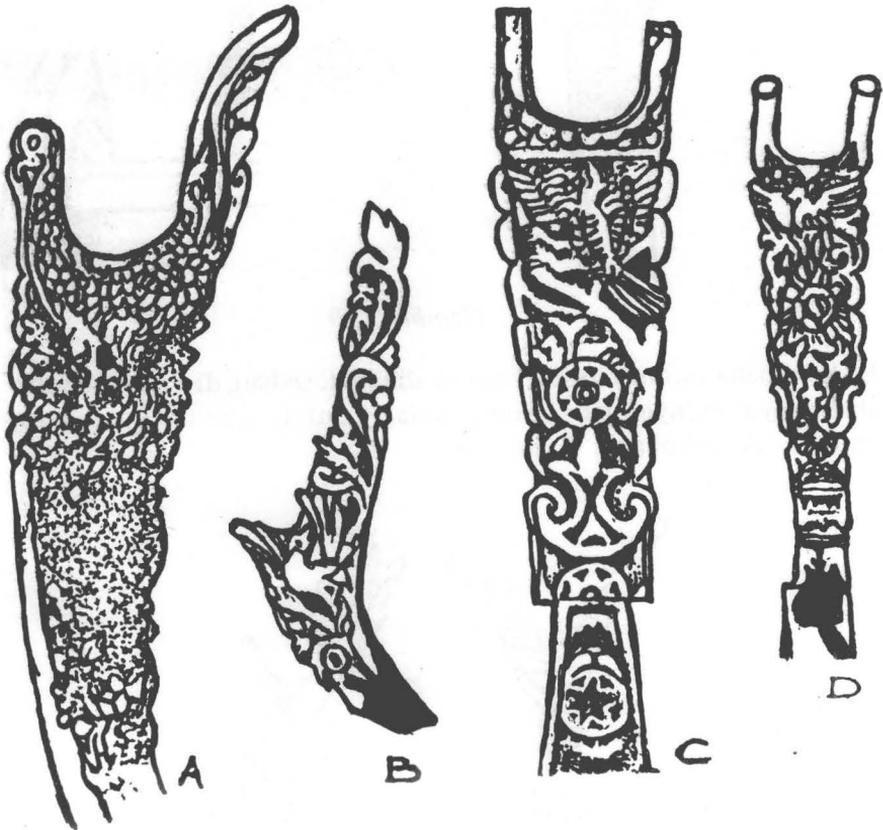
Gambar 150

Di Sokobana motif burung banyak didapat, sedang di Sareseh motif abstraknya menyerupai burung pula. Contoh gambarnya sebagai berikut : A. Sokobana, B. Sareseh :



Gambar 151

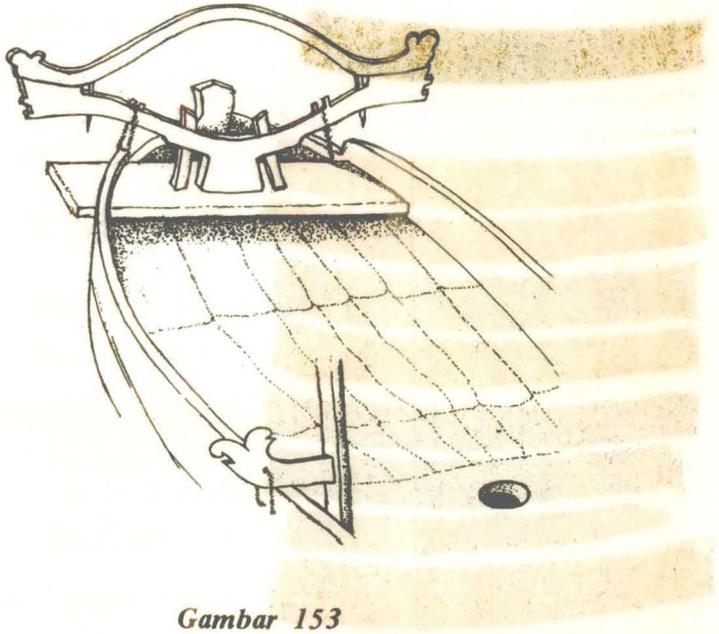
Beberapa cangga lajar di pantai-pantai Madura memang memiliki motif-motif yang "Abstrak", seakan-akan dibuat begitu saja senaknya. Barangkali hal ini karena mengikuti bentuk kayu yang didapat dan diukir apa adanya. Cangga lajar pada umumnya diukir dengan baik, ukiran terawangan. Di Tamberu kita dapati banyak sekali. Pada umumnya motif yang disukai adalah motif burung. Untuk motif burung ini baiklah sebagai contoh penulis sajikan gambar dua cangga lajar dari pantai utara (Ambunten) A dan B, dan dua cangga lajar dari pantai selatan (Lobuk) yaitu C dan D :



Gambar 152

Cangga lajar pada sampan-sampan kecil fungsinya diambil alih oleh sanggan. Lihatlah uraian sanggan ini pada penjelasan tentang sampan Kalela'an dan les-ales berikut gambarnya. Sanggan lebih rendah, tetapi cukup untuk menyangga layar, panggiling dan pambaunya. Tiap sampan pada umumnya masih menambah dengan cangga lajar atau patampa lajar.

Pada sampan Sapeken cangga lajar atau patampa lajar ini dibuat bagaikan busur panah yang sedang ditarik dengan pasangan yang serupa. Bentuknya sebagai gambar 153 :



Gambar 153

Pada sampan-sampan yang memiliki cangga lajar sederhana tidak penulis sertakan dalam uraian ini. Dalam buku ini sebetulnya tidak menampung bila macam-macam cangga lajar disertakan semua.

3. ANDANGAN ATAU LES-LESAN.

Andangan, samperan, les-lesan ataupun te-lente, adalah garis-garis tepi perahu di bawah pardu berwarna-warni, berfungsi sebagai takaran muatan.

Jumlah andangan tidak sama pada tiap perahu di suatu lokal Madura. Ketidak samaan tersebut terutama dalam hal :

- banyak garisnya,
- warna-warni garisnya:

Andangan ini adalah salah satu kekhasan dalam perahu Madura untuk setiap lokalnya. Pada jaman lampau andangan ini merupakan garis-garis "pakem" yang tabu untuk diubah.

Untuk menggambar penggambaran warna andangan, maka akan penulis seragamkan tanda-tandanya seperti berikut :



berarti warna HITAM,

berarti warna PUTIH,

berarti warna KUNING JERUK,

berarti warna KUNING TANAH
(orche)

berarti warna HIJAU DAUN,

berarti warna HIJAU PUPUS,

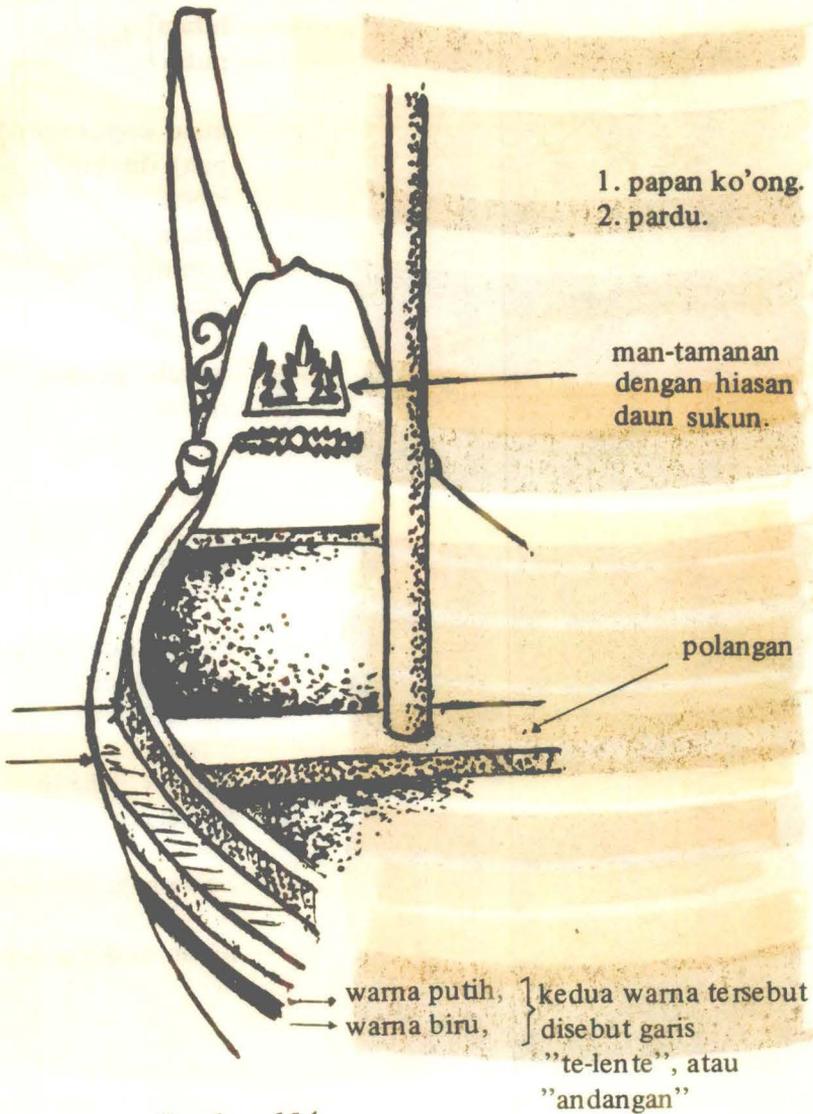
berarti warna BIRU (blue),

berarti warna BIRU SKRUM
(turkeys blue),

warna MERAH,

berarti warna COKLAT.

Adapun warna-warna andangan pada sisi badan perahu sebagai contoh sederhana kita ambil sampan Tanjung Sumenep, seperti gambar berikut : (Gambar 154).



Gambar 154

Kadang-kadang telah umum garis-garis tersebut dilakukan sejak pada pardu, jadi bukan di bawah pardu. Ada beberapa kebiasaan misalnya kalau warna kuning mesti garisnya tipis sekali, hal ini rupanya menjadi rasa "komposisi alam" di Madura. Suatu contoh andangan perahu Kaci' Talang Pamekasan yang telah "baku" 16 garis, dengan urutan sebagai berikut :



Gambar 155

Ada kebiasaan lokal yang menyebut les-lesan tersebut dari bawah, tetapi dalam buku ini penulis memulai dari atas untuk tidak mengaburkan bila akan dicocokkan dengan perahu yang dimaksud di suatu lokal di Madura.

Perhatikan gambar perahu Pasongsongan nomor 156 :

1. Cetongan, 2. tubir, 3. papan ko'ong/tengkem, 4. palutan, 5. andangan, (4 lajur), 6. jang tello', 7. jang empa', 8. pangapet, 9. lunas, 10. bang-kambangan (jang tello' dan jang empa') :



Gambar 156

Andangannya (5) adalah : merah – kuning – hijau – merah. Sedang andangan bawah yang disebut "bang-kambangan" adalah warna merah dan hitam.

Andangan sampan gole'an pantai utara lengkapnya sebagai berikut :



Gambar 157

Apabila kita bandingkan dengan andangan gole'an/pakesan Kebondadap (pantai selatan), maka andangannya sebagai berikut :



Gambar 158

Walaupun kelihatannya berbeda dalam jumlah, tetapi dalam urutan warnanya tidak ada perbedaan. Jadi sampan gole'an memiliki prinsip andangan yang sama.

Andangan sampan Eder Tanjung, urutan warnanya sebagai berikut :



Gambar 159

Warna les-lesan perahu Salopeng dapat digambarkan sebagai berikut :



Gambar 160

Untuk perahu Salopeng ini, batas muatnya bila air sampai pada warna "hijau". Apabila air tenang berani sampai "kuning". Pada umumnya batas muat perahu Madura 3 atau 4 les dihitung dari atas. Bila lebih berarti muatan sarat, untuk keselamatan harus dikurangi.

Andangan sampan les-ales dari Tamberu, yang paling sederhana adalah sebagai berikut :



Gambar 161

Sedang urutan warna andangan sampan les-ales yang lengkap, sebagai gambar di bawah ini :



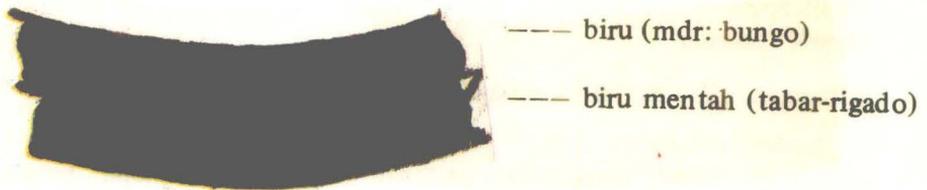
Gambar 162

Pada sampan-sampan yang berdaya muat 1 ton sampai 3 ton di Pasongsongan dan daerah sekitarnya, andangan pokok sebagai berikut :



Gambar 163

Di Legung banyak kita dapati les-lesan sederhana yang hanya terdiri dari 2 warna saja. Warnanya adalah :



Gambar 164

Lengkapnya andangan di Legung tersebut berwarna sebagai berikut :



Gambar 165

Andangan di Madura merupakan kelengkapan perahu, dan dikerjakan pada tahap akhir setelah perahu di "dandane". Karena les-lesannya banyak menyerupai pelangi atau spektrum warna, maka dinamakanlah "andangan". Kata "andang" dalam bahasa Madura berarti "pelangi".

Andangan selain berfungsi sebagai :

- takaran muatan,
- hiasan perahu dengan ciri tertentu sehingga merupakan tanda pengenal,
- juga menjaga agar perahu itu sendiri awet dipakai,
- warna-warna di Madura memiliki daya magis.

Andangan bagian bawah yang disebut "bang-kambangan" merupakan batas air laut kala perahu itu kosong tak bermuatan. Pada batas tersebut dibubuhi les-lesan yang pada umumnya berwarna merah atau hitam. Pada batas tersebut perahu mengambang, terapung, yang dalam bahasa Madura disebut batas "bang-kambangan". Kadang-kadang batas bawah ini tidak dibuat les-lesan, tetapi langsung cat polos hitam saja.

Perhitungan andangan dari bawah memiliki kepraktisan dalam soal muatan. Apabila muatan bertambah satu strip atau satu les

andang, maka jumlah muatan telah diketahui. Suatu contoh les pertama dari bawah misalnya 1½ ton, les kedua berarti 4 ton, les ketiga berarti 6 ton, dan seterusnya. Kebiasaan-kebiasaan dan pengalaman dalam hal muatan ini, membuat andangan semakin penting artinya. Kadang-kadang hanya fungsi hiasnya saja yang menonjol.

4. LOKERAN, CETONGAN, ATAU ONGELLAN.

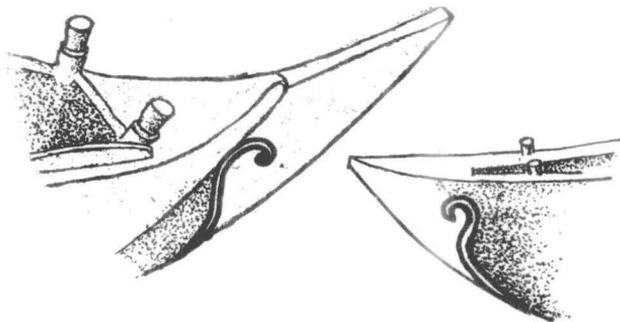
Lokerran, cetongan ataupun ongellan adalah istilah yang berbeda tetapi yang dimaksud sama, yaitu ukiran pada lenggi terdiri dari garis bersambungan dengan unsur pilin ganda, gigi walang atau cok rebbung, dan sulur lanjutan. Bentuk sederhananya seperti gambar 166.



Gambar 166

Bentuk tersebut diukirkan pada lenggi dan dicat. Bentuknya menyerupai kepala udang, wajah raksasa, ular naga, bahkan menyerupai manusia sendiri. Asal-usul lokerran ini di Madura memang tiada yang secara jelas menceritakannya. Tetapi bila kita meneliti abstraksinya mungkin ada hubungannya dengan segi kegaiban dan kebatinan.

Untuk tidak terlalu banyak pada soal dongeng, kita kemukakan saja cetongan atau lokerran yang paling sederhana dari sampan calepag, merupakan lokerran lepas sebagai gambar di bawah ini :



Gambar 167

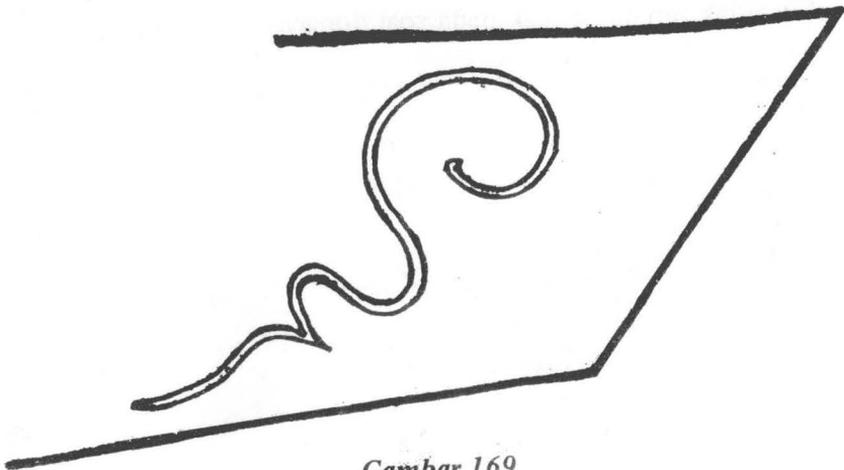
Cetongan atau lokerran lepas seperti di atas, lokerran lepas, merupakan lokerran khas calepag. Pada lain sampan kita tidak mendapatkannya di Madura. Pada sampan Pandan di Telaga Biru lokerran tersebut agak sedikit berbeda. Gambarnya seperti berikut :



Gambar 168

Pada urutan lokerran sampan jenis co'penco' Pandan tersebut ternyata merupakan lokerran yang telah "disamarkan", seperti tergambar penguraiannya di atas. Nanti akan kita bicarakan lagi tentang yang "disamarkan" ini.

Pada umumnya variasi pembuatan lokerran ini tidak banyak. Pada sampan di les-ales di Tamberu kadang kita dapati lokerran sebagai berikut :



Gambar 169

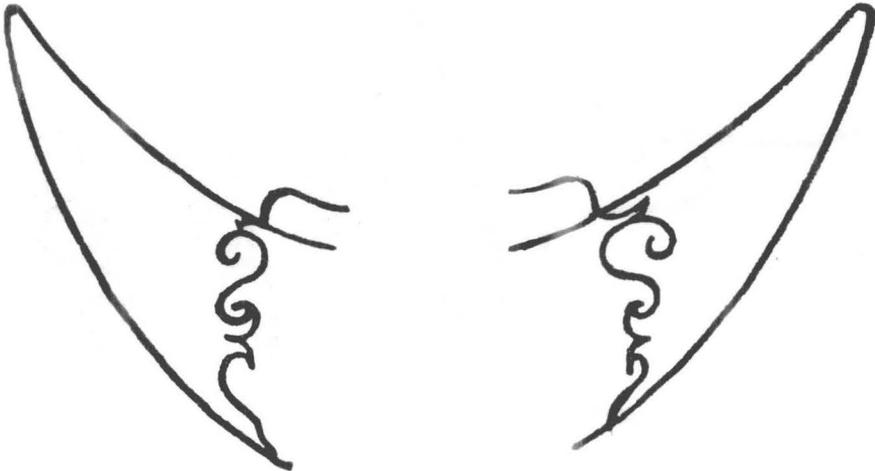
Bentuk tersebut memang sederhana, tetapi lebih sempurna dari pada lokerran pada calepag. Bentuk-bentuk yang sempurna hanya terdapat di Madura bagian Timur, kepulauan-pulau, pada perahu jenis gole'an.



Gambar 170

Sebagai contoh okel atau lokerran sempurna Madura Timur kita ambil dari Sepudi pada perahu gole'an besar atau "lete' ", yang bentuknya sebagai gambar 170. Gambar tersebut bagian atas menunjukkan hiasan terusan berupa bunga-bunga, kadang memang berupa bunga yang sebenarnya dengan berbagai versinya. Lokerran pada perahu gole'an diukirkan ke dalam lenggi, baru kemudian dicat putih hitam. Di atas sampai ke pucuk lenggi berwarna hitam merupakan rambut.

Penggambaran lokerran menghadap ke laut, jadi selalu memiliki hadap yang berlawanan pada tiap sisinya. Penggambaran berlawanan tersebut sebagai berikut :



Gambar 171



Pada perahu Eder Tanjung Bandaran, lokerran ini dibuat "rebah", sehingga bagi orang awam dalam soal perahu tidak menyangka bahwa lokerrannya ada, lagi pula telah dicat dengan warna khasnya, hitam dan kuning tanah. Lokerran pada perahu eder ini agak lurus letaknya dengan pakes dang-odang di belakangnya sehingga merupakan kesatuan. Perhatikan gambar 172 tersebut dan lihatlah bagai-

Gambar 172

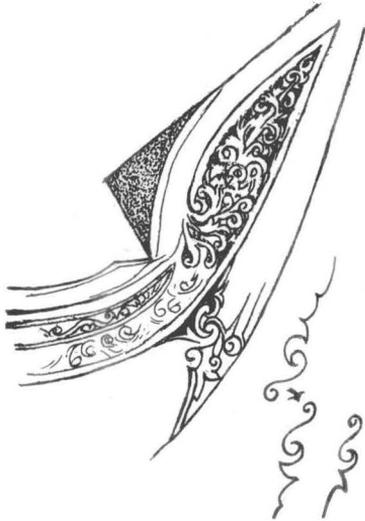
mana lokerrannya direbahkan. Dari gambaran tersebut maka dapat dinyatakan bahwa lokerran dapat ditempatkan secara bebas, di bagian mana saja pada lenggi.

Perhatikan pulalah lokerran-lokerran pada beberapa jukung di pantai utara antara Pasongsongan – Sokobanah, yang bentuknya sebagai berikut :

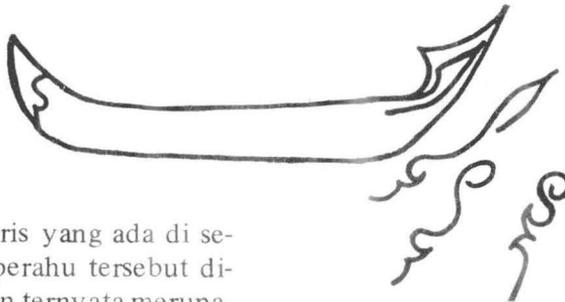


Gambar 173

Mari kita lihat bentuk dan letak lokerran dari pada perahu-perahu Madura lainnya. Pada perahu Pajangan Madura'an Pasongsongan-Pasoan bentuk lokerran tersebut banyak kita dapatkan, antara lain pada bagian depan lenggi seperti terlihat pada gambar 174. Lokerrannya dicat dengan ornamen yang indah kecil pada lenggi bagian depan bawah. Agak sulit juga melihatnya, karena kalah menarik dengan ornamen lenggi di atasnya yang lebih besar dan terang menyolok. Lokerran semacam ini telah termasuk lokerran yang telah disamarkan atau disembunyikan. Lokeran-lokeran yang "tersembunyi" ini memang cukup banyak di Madura di"lekatkan pada perahunya. Perhatikan bentuk keseluruhan perahu pajangan Madura'an yang digambar menurut kepentingan ini :



Gambar 174



Gambar 175

Apabila garis-garis yang ada di sepanjang tubuh perahu tersebut disusun, maka akan ternyata merupakan bentuk lokerran. Untuk itu periksalah foto nomer 18 di belakang.

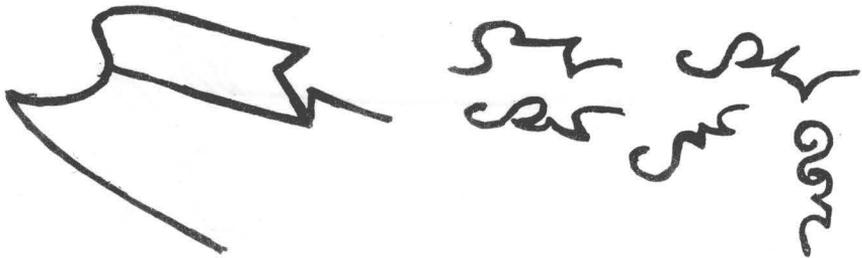
Alur garis menurutkan pola tertentu, yaitu pola lokerran. Pola lokerran "tersembunyi" ini dapat ditemukan di perahu Madura. Pada umumnya nelayan-nelayan atau tukang pembuat perahunya me-

nyatakan tidak mengetahui asal usul bentuk-bentuk tersebut. Mereka telah diwarisi keadaan seperti tersebut "apa adanya" dan harus "berbentuk begitu" dengan "garis yang demikian", tanpa alasan dan komentar, habis, titik! Perhatikan gambar 176, lokerran yang terdapat pada antek atau cantek perahu besar "janggolan" dan "pegon". Bentuk lokerran tidak pada lenggi, tetapi pada "pengganti" lenggi, yaitu cantek jabaran.



Gambar 176

Lokerran jukung Pajangan Salopeng-Legung memang "bukan ukiran atau lukisan", tetapi merupakan bagian depan jukung (serang) dekat leng-alengan, yang dinamakan "lokerran". Bagian tersebut bentuknya sebagai berikut, yang apabila diikuti pola tepi dari lokernya ternyata merupakan bentuk lokerran biasa. Lokerran tersebut adalah "lokerran jelas yang tersembunyi". Perhatikan gambar rekaannya yang tercantum di samping gambar 177.



Gambar 177



Gambar 178

Pada perahu Glate lokerran ini tidak kita dapatkan pada perahunya secara biasa, tetapi pada songan, yaitu hiasan lepas dari rotan tampo serta rumbai-rumbai pada lenggi bagian depan, yang bentuknya seperti gambar 178.

Alur gambarnya kalau diikuti merupakan alur lokerran yang biasa. Warna-warninya sangat menarik, kadang-kadang lingkaran lokerrannya dibubuhi cermin. Cermin ini dalam beberapa hal menurut kepercayaan Madura lama merupakan salah satu tolak balak. Perhatikanlah foto nomer 23 di belakang, sotongan lokerran pada dua lenggi perahu Glate sangat bagusnya.

Pada jukung "sampan polangan" Sapulu Bangkalan, bentuk serangnya atau bagian depannya merupakan bentuk lokerran tersembunyi. Bentuk dan rekaannya sebagai gambar di bawah ini :



Gambar 179

Bentuk-bentuk lokerran perahu Madura tidak sama dan tidak serupa. Yang sama hanya prinsipnya, adanya lokerran merupakan tolak balak. Hal ini sudah tak disadari lagi sebab telah integral dengan perahu. Sedang tolak balak yang diketahui dengan sadar adalah "kayu gadding pote yang dibubuhi suratan jampi" dilekatkan kepada tubuh perahu, dan beberapa "babacan" yang telah "dihayati".

Lokerran sebagai hiasan merupakan "kepantasan" yang telah mapan secara tradisional, sehingga perahu Madura yang tidak "dihias" de-

ngan lokerran rasanya sangat janggal dan tidak pantas. Orang awam biasa membandingkannya dengan bentuk-bentuk binatang, ikan ataupun bentuk samaran lainnya. Ada yang beranggapan bentuk lokerran itu adalah kepala udang, binatang ular naga, wajah raksasa. Bahkan ada yang beranggapan dari tulisan "muhammad" oleh yang berpandangan Islam. Dalam buku ini penulis tidak akan memperpanjang tentang lokerran ini, karena hal lokerran ini memerlukan penyelidikan yang jauh lebih lama dan teliti.

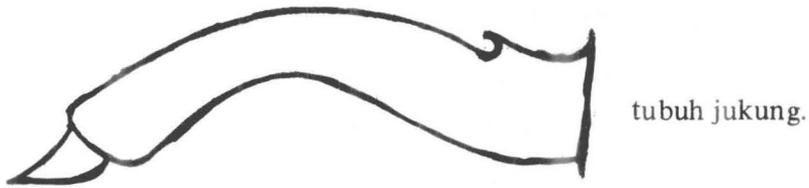
5. CADIK

Persoalan cadik merupakan persoalan jukung. Terkecuali perahu "padduwang" yang telah lenyap, tidak ada "perahu" Madura lainnya yang bercadik. Yang bercadik adalah jukung, yaitu kategori perahu pologan. Dalam bahasa Madura cadik ini ada dua, yaitu "ceddi'" dan "barajungan".

Yang dimaksud dengan ceddi' adalah batang kayu "melengkung", penghubung antara tubuh jukung dengan kater. Kater ini merupakan batang bambu utuh untuk pengambang dan penyeimbang jukung. Sedang barajungan adalah batang bambu sedikit melengkung, sebagai penghubung antara tubuh jukung dengan kater. Letak ceddi' di bagian belakang, sedang letak barajungan di bagian depan. Ceddi' masuknya pada kater biasanya pada lubang yang dibuat pada kater, sedang masuk atau terikatnya barajungan pada kater hanya diikat biasa dengan tali.

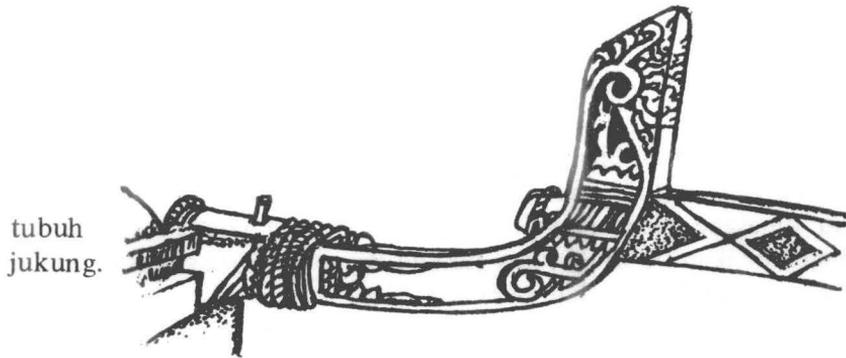
Nama-nama bagian ceddi' ini telah disebutkan di depan, dalam buku ini hanya akan dikemukakan "bentuk sambungannya" saja, dan hal inipun hanya khusus untuk ceddi' bukan barajungan.

Cadik sebagai bagian dari jukung Madura merupakan bagian yang vital, bahkan seperti telah dikemukakan di atas bahwa di daerah Sapeken untuk memasangnya diadakan selamatan tersendiri dengan mantra-mantra doa disertai nasi ketan kuning. Cadik ada yang dibuat terusan utuh satu kayu, dan lebih banyak lagi yang disambung-sambung untuk mendapatkan bentuk cadik tertentu. Cadik yang dari kayu utuh lebih sukar mendapatkan kayunya, sehingga cadik yang demikian hanya terdapat pada jukung Pajangan Salopeng-Legung. Bentuknya sebagai berikut :



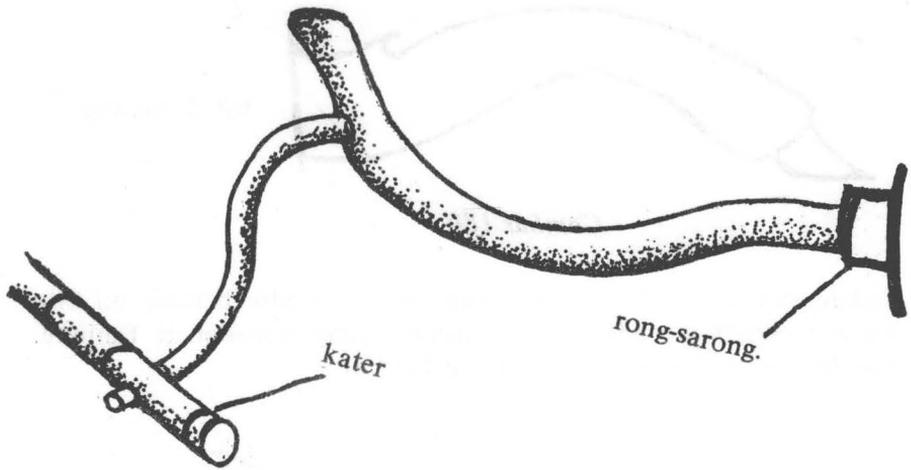
Gambar 180

Kadang-kadang cadik ini ada yang berukir, Cadik berukir ini kita dapat melihatnya pada jukung lajangan yang terdapat di Tanjung-Sampang. Bentuknya sebagai gambar berikut :



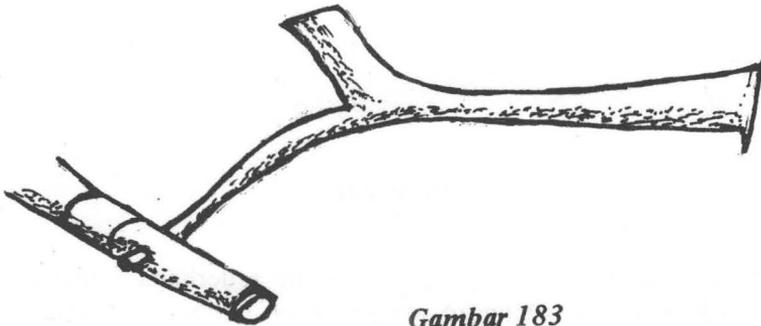
Gambar 181

Cadik banyak dibuat dari kayu yang "cukup sederhana" tampaknya tetapi "kekuatannya" dianggap ampuh. Oleh karena itu walau tampaknya "kurang menarik", tetapi para nelayan atau pembuat jukung melihat dari sudut yang lain, bukan dari "keindahannya" tetapi dari sudut "selamat dan menyelamatkan". Contoh-contoh Cadik sederhana semacam tersebut banyak kita dapatkan pada jukung-jukung Madura. Pada jukung Lajangan - Ambat Pamekasan, cadik masuk pada rong-sarong sebelum ke tubuh jukung. Bentuknya sebagai gambar berikut :



Gambar 182

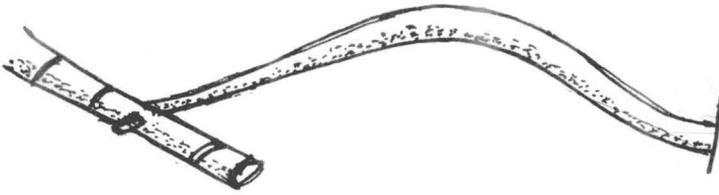
Bentuk yang khas seperti tersebut pada pula dipulau-pulau Kangean dengan versi sedikit berbeda, dan di atasnya sering dipakai untuk atau dipasang blandar, yaitu anyaman bambu jarang-jarang untuk menjemur ikan. Bentuk cadik jukung Pancengan yang umum adalah sebagai berikut : (Gambar 183).



Gambar 183

Bentuk seperti gambar di atas banyak juga di Ambat-Pamekasan. Kayu banyak didapat dari Jumiang-Pamekasan. Jumiang adalah daerah pinggir pantai yang indah banyak pepohonan, terletak agak terpencil di sebelah timur Pamekasan.

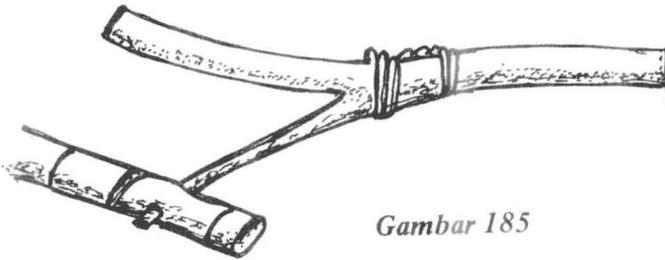
Pada jukung pajangan dan patetedan, baik di Legung maupun di pantai utara barat, bentuknya sederhana sebagai berikut :



Gambar 184

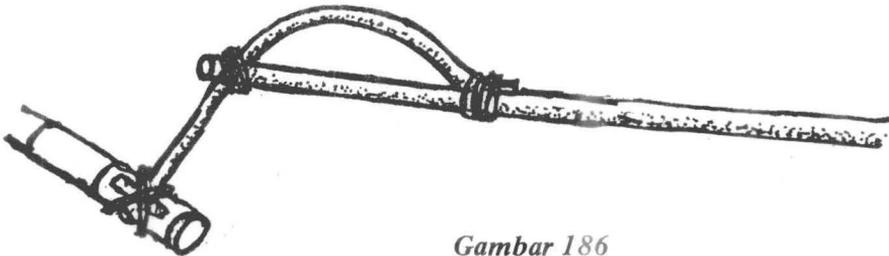
Kayu cecdi'nya utuh tidak bersambung. Oleh karena itu memerlukan waktu untuk mencari kayu yang berbentuk demikian. Pada umumnya pembuat jukung patetedan ini telah "menyimpan" jauh sebelumnya kayu-kayu cadik seperti bentuk tersebut. Atau dalam hal-hal mendesak dapat dibeli di pasar kayu Pabian Sumenep, suatu pasar kayu khusus bakal perahu apa saja.

Bentuk cadik "sampan polangan" di Sapulu ataupun jukung pancengan gambar cadiknya sebagai berikut :



Gambar 185

Kayu cadiknya ada yang utuh, kadang ada pula yang bersambung. Pada jukung "roda tiga" di kepulauan Madura sebelah timur, Sapeken, Sakala dan sekitarnya, cadik merupakan sesuatu yang istimewa. Seperti disebutkan di muka, untuk "merakit"nya diadakan selamatan tersendiri dengan doa mantra lautan. Makanan yang dihidangkan adalah nasi ketan kuning, yang di sana disebut "soso kuneh". Bentuknya sebagai gambar berikut :



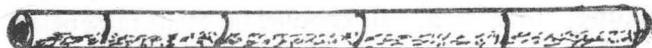
Gambar 186

Mengikatnya dengan simpul khusus, simpul cadik. Cadik semacam ini sama dengan cadik jukung "sande" dari Sulawesi (Mandar) hal ini mungkin memang berasal dari satu daerah budaya. Sebab di kepulauan di sekitar Sapeken sendiri banyak penduduknya berbahasa Mandar, contoh di Masalembu, dan sebagainya.

Sebetulnya soal cadik ini akan panjang bila kita teruskan, misalnya apabila kita membicarakan cadik sampan Karoman ataupun cadik perahu Padduwang yang "berkater rangkap" itu. Tetapi sayang perahu Padduwang dan perahu Karoman ini telah lenyap dari peredaran, sehingga sebagai bukti pembicaraan kurang nilainya, padahal buku ini hanya akan menyajikan fakta yang sedikitnya ada bukti bendanya.

6. PERLENGKAPAN PERAHU LAINNYA.

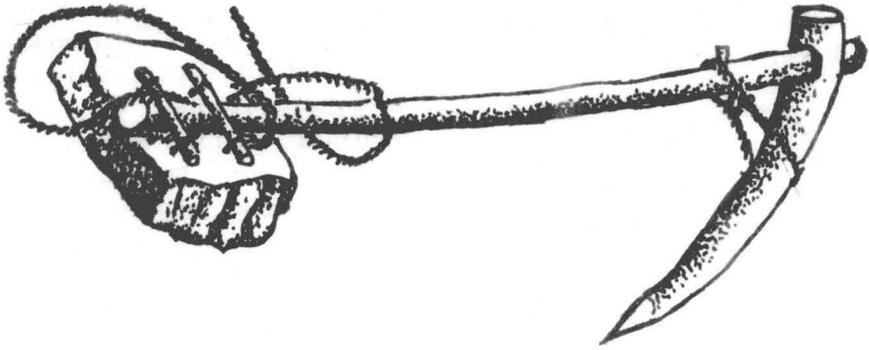
Beberapa perlengkapan perahu Madura lainnya yang mesti ada pada tiap perahu adalah: "babatang", "tale", dan "manggar". Babatang disebut juga "gala" atau "dauran", adalah galah panjang dari bambu. Gunanya untuk mendorong sampan bila berangkat, kandas ataupun sebagai rem. Babatang dimanfaatkan pula sebagai pelampung apabila sampan tenggelam atau terbalik. Kalau diberi kaitan dimanfaatkan untuk menarik barang di laut, atau menolong orang tenggelam. Bentuknya sebagai gambar 187.



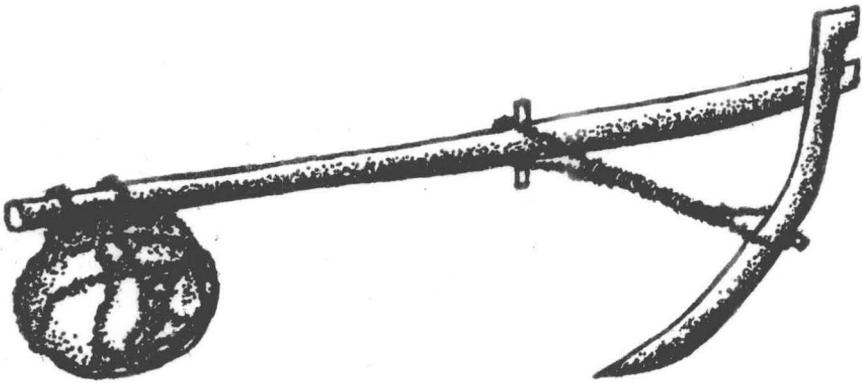
Gambar 187

Perlengkapan lainnya adalah tampar, tali, yang disebut "raet", "kellad" dan sebagainya. Ada yang berpilin dua, tiga, dan empat. Pada umumnya dibuat dari "luwek", kulit pohon waru ataupun sabut. Kekuatannya melebihi tali dari plastik.

Pada umumnya sampan-sampan berhenti agak "jauh dari tepi". Agar sampan tidak dibawa arus, maka diturunkanlah "manggar" semacam jangkar tradisional. Bentuk "manggar" sebagai gambar berikut: (Gambar 188 dan 189).



Gambar 188



Gambar 189

Pembuatannya cukup gampang. Batu yang cukup besar diikatkan pada kayu, berpengait runcing, terjadilah manggar. Manggar dari kayu dan batu sedang jangkar dari besi dan berasal dari Eropah.

Sampan-sampan yang berlayar malam hari selain memakai lampu petromak, juga memakai lampu "patteng", yaitu lampu biasa yang

walaupun tidak terang cukup menjadi tanda bahwa ada sampan. Patteng ini ditaruh di tempat lampu yang disebut "tlamangan". Biasanya tlamangan ini berukir indah, banyak kita dapatkan di pantai utara pulau Madura.

Tlamangan sampan les-ales Tamberu ke barat bentuknya bermacam-macam. Salah satu bentuknya adalah seperti gambar 190.



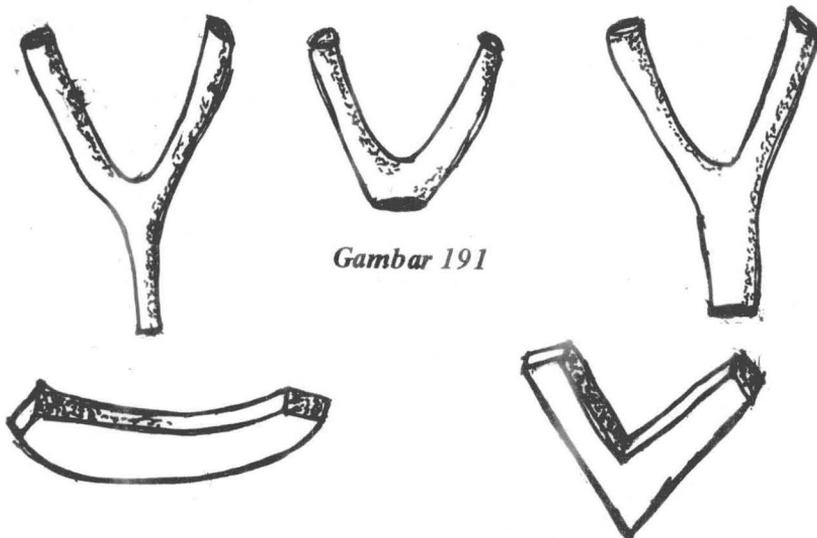
Gambar 190

Alat-alat lain yang berkaitan dengan perahu Madura sangat banyak barangkali dapat dibukukan tersendiri. Dalam buku ini hanya sebagai tambahan saja.

7. PASAR KAJU.

Pasar kaju adalah nama yang telah mapan dari pasar kayu bakal perahu, yang lokasinya di desa Pabian di sebelah timur kota Sumanep. Pasar ini menjadi "jaya" karena di tempat tersebut pada jaman Jepang (sampai tahun 1942) menjadi pusat pembuatan perahu Jepang, dimana yang dikerahkan sebagai "romusa"-nya adalah tukang-tukang dari Kalianget dan Kebondadap, dan banyak lagi tukang-tukang dari Madura lainnya. Kayu-kayu didatangkan dari seluruh Madura, bahkan kayu nyamplong yang berasal dari Sapudi didatangkan. Akhirnya sampai sekarang kalau terpaksa orang Sapudi membeli bahan perahu dari pasar kaju ini.

Pengusaha yang masyhur adalah Haji Muhammad, merupakan pengusaha yang sejak jaman tersebut sampai sekarang telah banyak merasakan banyak pengalaman dan keuntungan. Di pasar kaju tersebut pada umumnya yang dijual adalah bahan bakal perahu yang sulit dicari atau tidak cepat didapat. Bahan-bahan demikian yang tersulit adalah berupa bahan tulang dan rusuk perahu. Bahan bakal "tolangan" ini bentuknya bermacam-macam, antara lain gambar kayunya sebagai berikut :



Gambar 191

Gambar 192

Adapun nama-nama bahan bakal perahu yang biasa dijual di pasar kaju adalah :

- tolangan : -- jumeckar,
 -- sorengan,
 -- seko rabunan,
 -- seko polangan tengnga,
 -- solor,
 -- bading,
 -- seko tedung,

polangan,
 sakang ada',
 sakang budi,
 pardu,
 lenggi, dan
 lonas

Di pasar kaju, kayu-kayu yang tersebut di atas, dengan berbagai ukuran diletakkan, diberdirikan begitu saja baik panas maupun hujan, karena kayu-kayunya memang "tahan cuaca".

BAB V. PENUTUP.

Dalam uraian penutup ini perlu ditekankan secara singkat bahwa perahu Madura adalah sebagian budaya bangsa yang perlu diberi wadah yang semestinya.

Perahu Madura adalah :

1. Perahu yang ada di Madura, dibuat oleh orang Madura dan memiliki ciri-ciri Madura.
2. Perahu Pajangan di Pasongsongan-Pasean, yang biasa disebut pula "Madura'an".

Definisi pertama adalah secara makro, sedang yang kedua secara mikro.

Kegunaan dan fungsi perahu Madura secara singkat adalah :

1. Fungsi ekonomis.
2. Fungsi komunikatif.
3. Fungsi magis religis.
4. Perahu sebagai tema kegiatan cipta.

Perahu Madura sangat beraneka, baik digunakan untuk pelayaran antar pulau maupun pelayaran samudera.

Perahu Madura dalam kehidupan bermasyarakat ada pengaruhnya, terutama dalam hal :

- | | |
|-------------------------------|---|
| 1. Seni arsitektur, | 2. Seni lukis, |
| 3. Seni musik/tembang/gending | 4. Seni Kaligrafi Arab, |
| 5. Sastra | 6. percakapan sehari-hari. |
| 7. Magis kebatinan | 8. Bentuk-bentuk lainnya dari barang-barang Madura. |

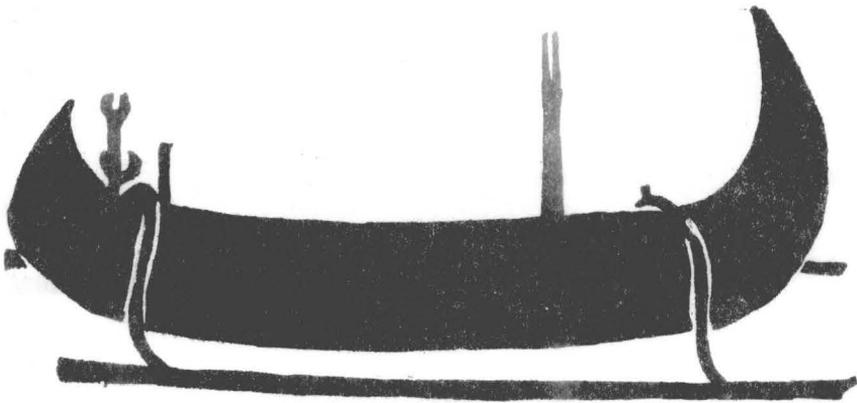
Perahu Madura dibagi menjadi 4 kategori :

1. Kategori jukung.
2. Kategori sampan.
3. Kategori perahu.
4. Kategori perahu besar.

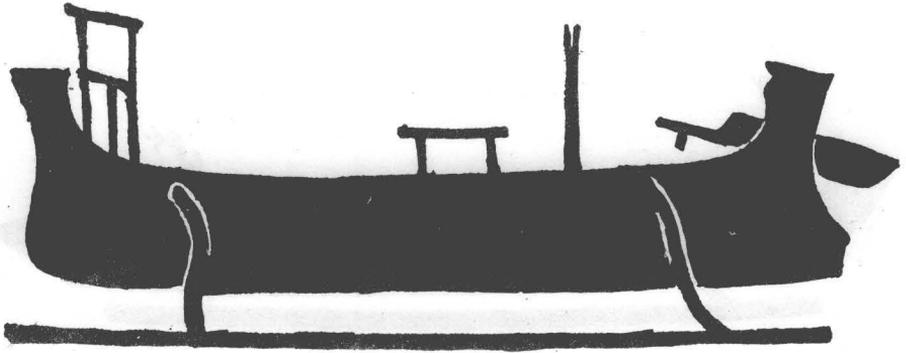
Adapun jenis-jenis perahunya sebagai berikut, dilengkapi dengan silhouttenya :



1. Jukung Pajangan Salopeng-Legung.



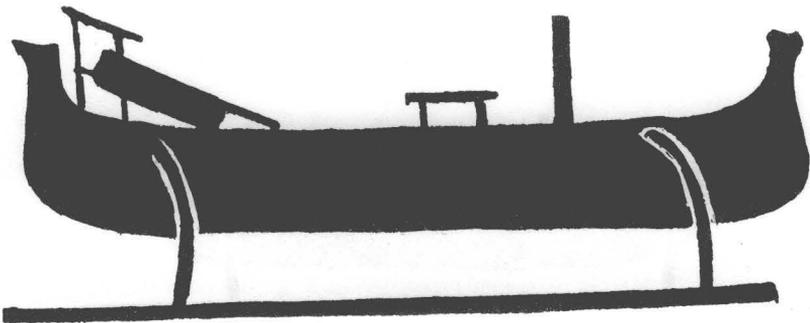
2. Jukung Gambringan/Lajangan Gili-Sepudi :



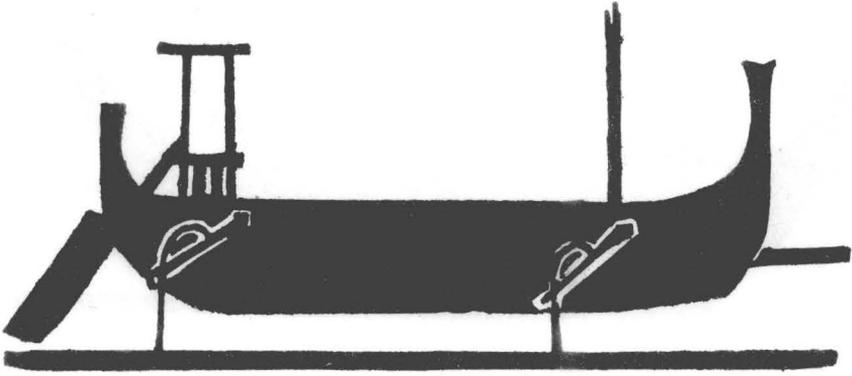
3. Pagur Sepudi :



4. Gambringan Kalowang :



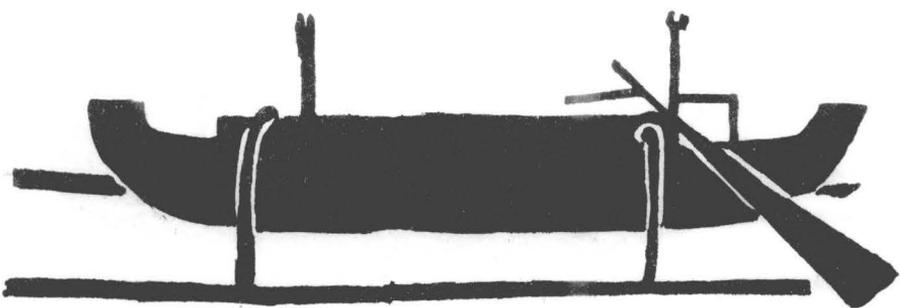
5. Jukung Kateran Sapeken :



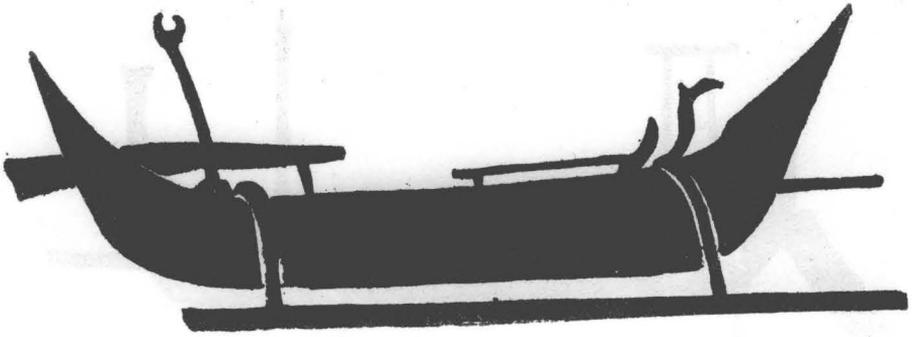
6 Jukung Tiga roda Sapeken-Sakala :



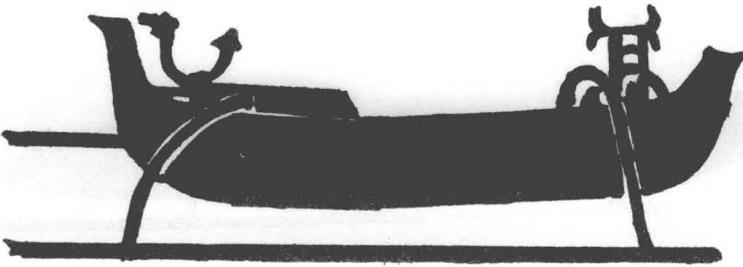
7. Jukung Lajangan Ambat :



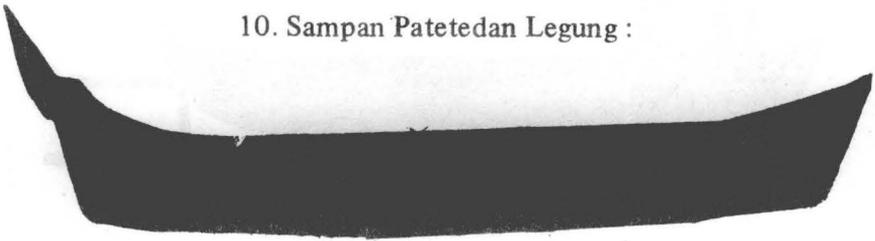
8. Jukung Tengkongon Tarebung :



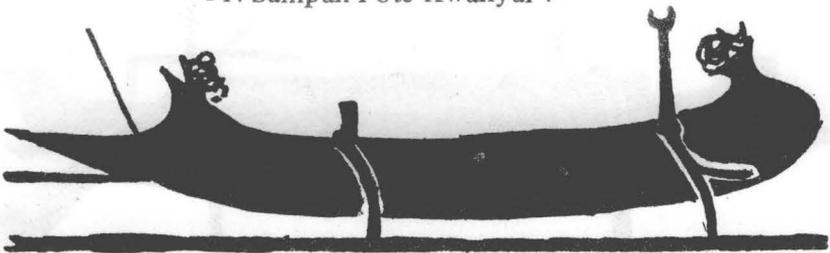
9. Jukung Kateran Legung :



10. Sampan Patetedan Legung :



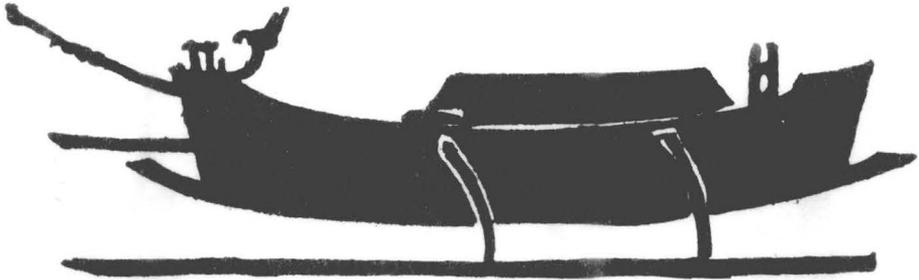
11. Sampan Pote Kwanyar :



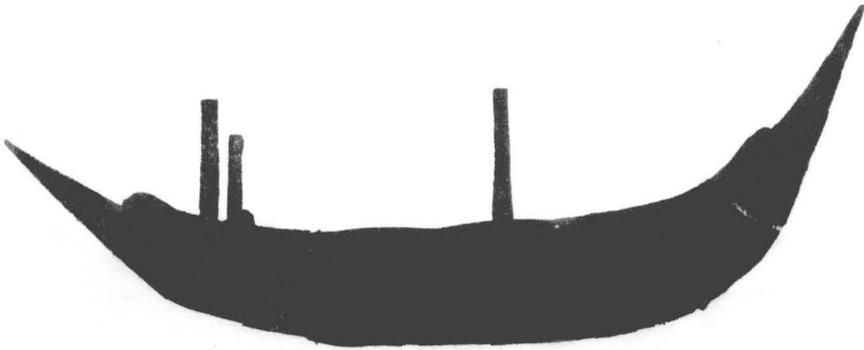
12 Sampan Polangan Sapulu :



13. Jukung Monte' :



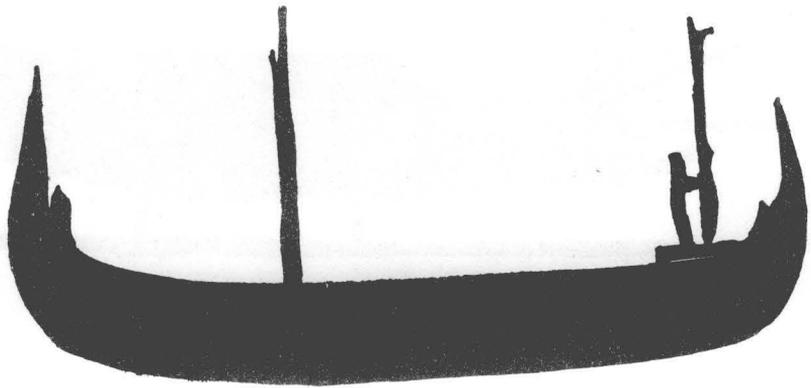
14. Sampan Karomanan Legung :



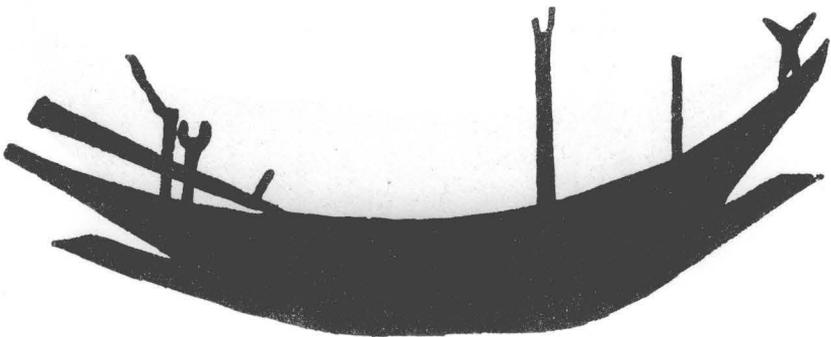
15. Sampan Pajala'an Kebondadap :



16 Sampan calepag Marengan Pinggir Papas :



17. Sampan Eder Tanjung-Bendaran :



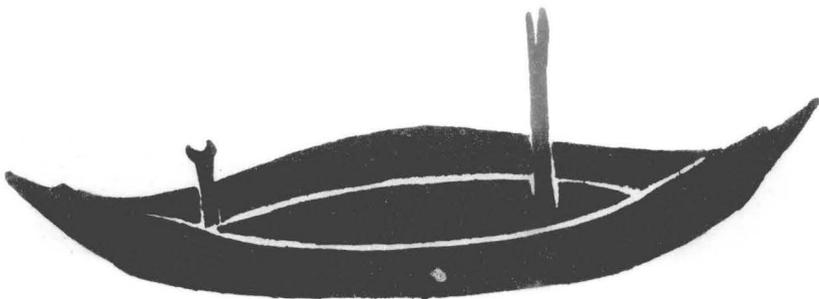
18. Sampan les-ales/jabaran Ketapang-Klampes :



19. Sampan Pattedan Kote'an Bato bintang :



20. Sampan Pakesan Kebondadap :



21. Sampan Panjaringan Raas :



22. Sampan Sakoci Raas .



23. Sampan Tambangan Kalianget – Kamal :



24 Sampan Pandan Tlaga biru :



25. Sampan Kursin Klampis :



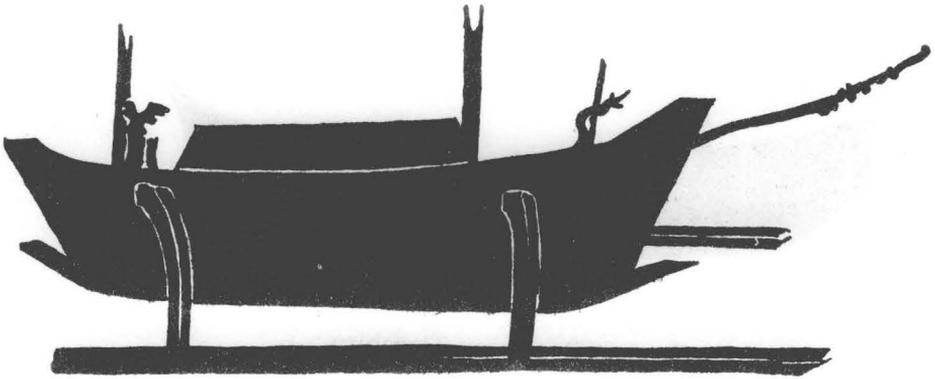
26 Sampan Bantingan Tlagabiru :



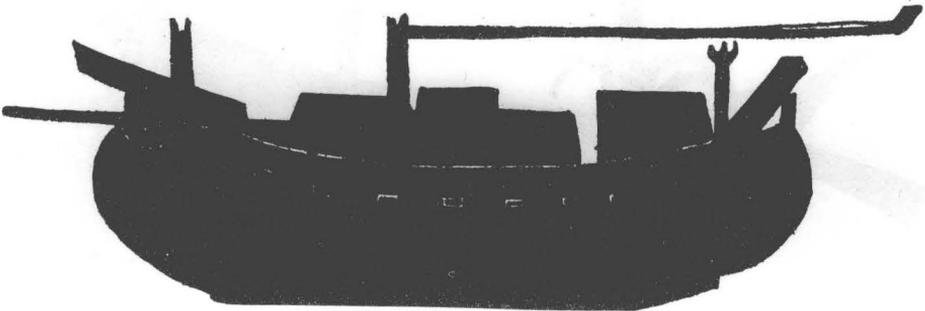
27. Sampan Conet Ambunten :



28. Sampan Kalela'an Sukolilo :



29. Perahu Padduwang Legung :



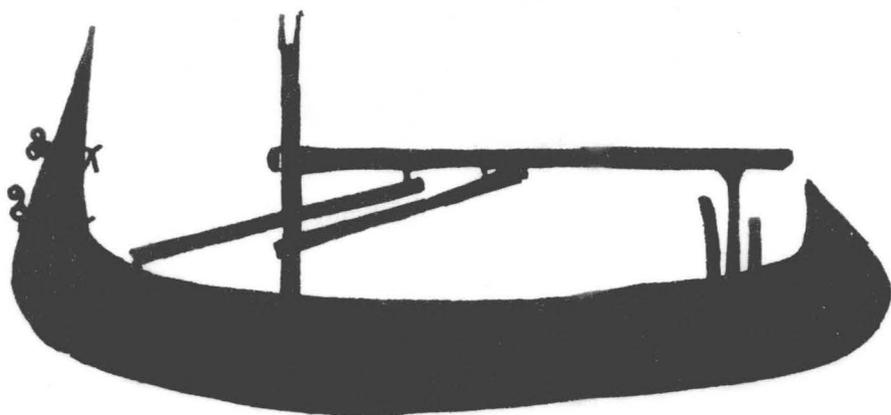
30. Perahu Kaci' Talang :



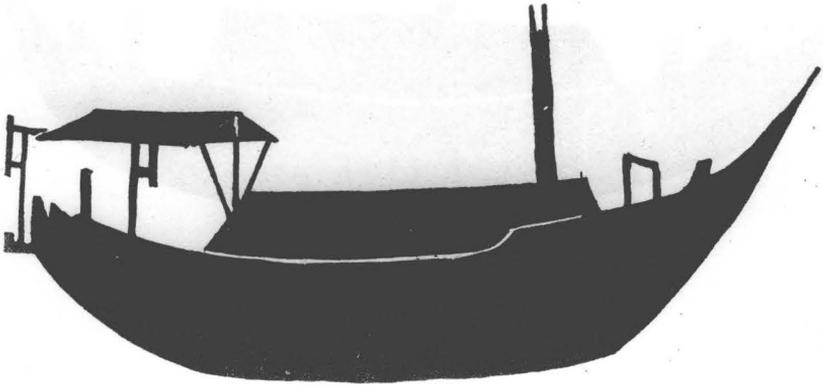
31. Perahu Magun Raas Sapeken :



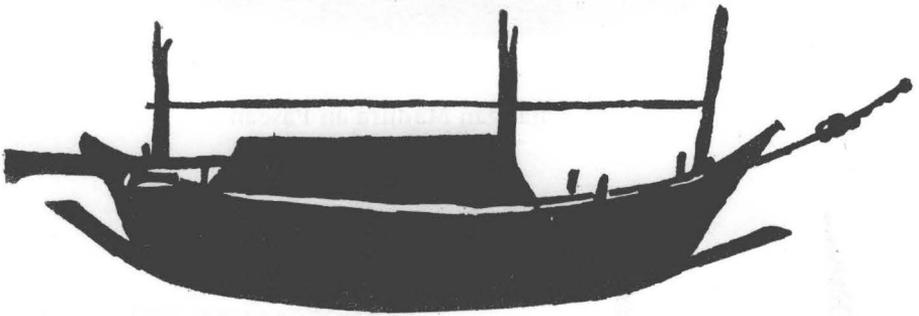
32. Perahu Pajangan Madura'an Pasean :



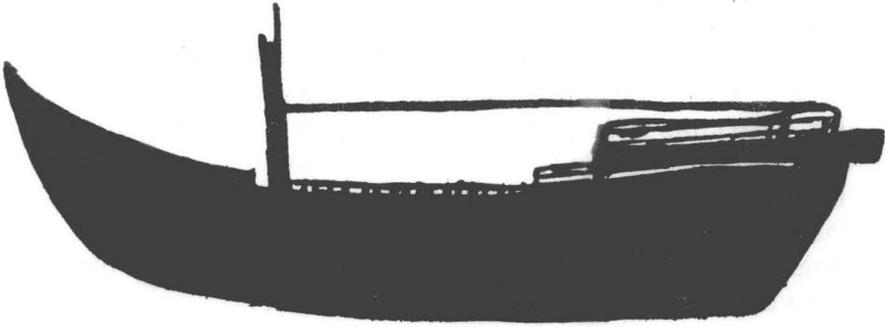
33 Perahu Galate :



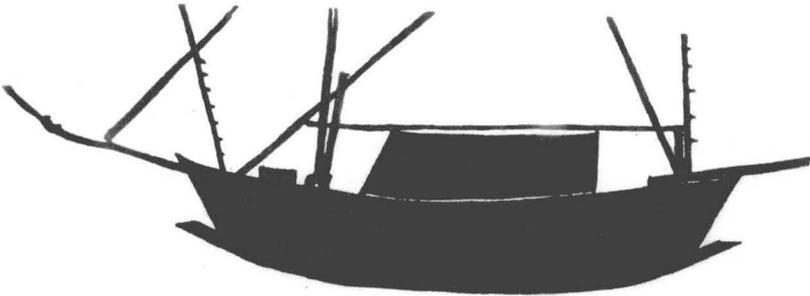
34 Perahu Cole'an Madura Timur :



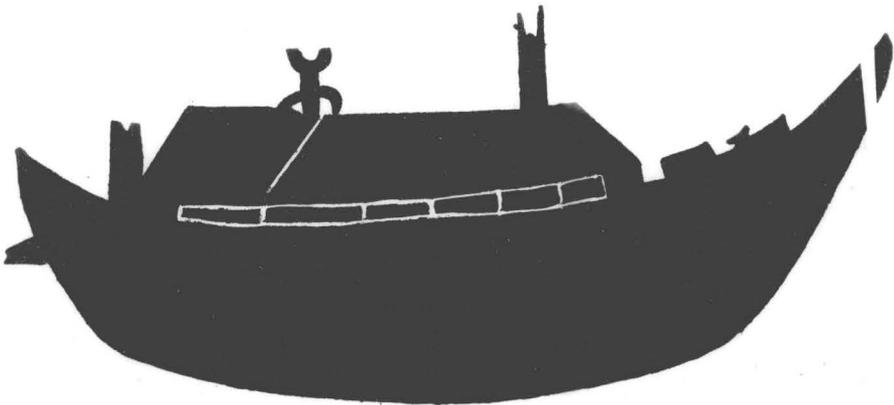
35. Perahu Pegon Tanlok Sampang :



36. Perahu Kalotok :



37. Perahu Janggolan Tanlok Madegan :



38. Perahu Lete' Gole'an :

(Semua perahu tiang layarnya dipotong. Silhouette tersebut dibuat secara kasar saja).

Perahu Madura dapat dibagi secara dua-dua atau diketomi :

- a. Perahu jantan atau perahu betina/perempuan.
- b. Perahu Madura (Madura'an) dan perahu luar Madura (Jaba'an).
- c. Perahu tradisional dan perahu modern/bermesin.
- d. Perahu bercadik dan perahu tak bercadik.
- e. Perahu penangkap ikan/majang dan perahu dagang.

Pembagian tersebut dipandang dari sudut-sudut kepentingan dan kegunaannya.

Perahu Madura memiliki sejarah yang panjang, secara tradisional diturunkan dari generasi ke generasi. Ada kecenderungan bahwa perahu Madura akan menuju motorisasi dengan segala resiko perubahan bentuknya.

Banyak perahu Madura yang telah menjadi langka dan lenyap dari peredaran, untuk itu harus ada usaha menyelamatkannya, dan alangkah baiknya kalau diselamatkan diangkat ke museum-museum sebagai kekayaan budaya bahari bangsa kita.

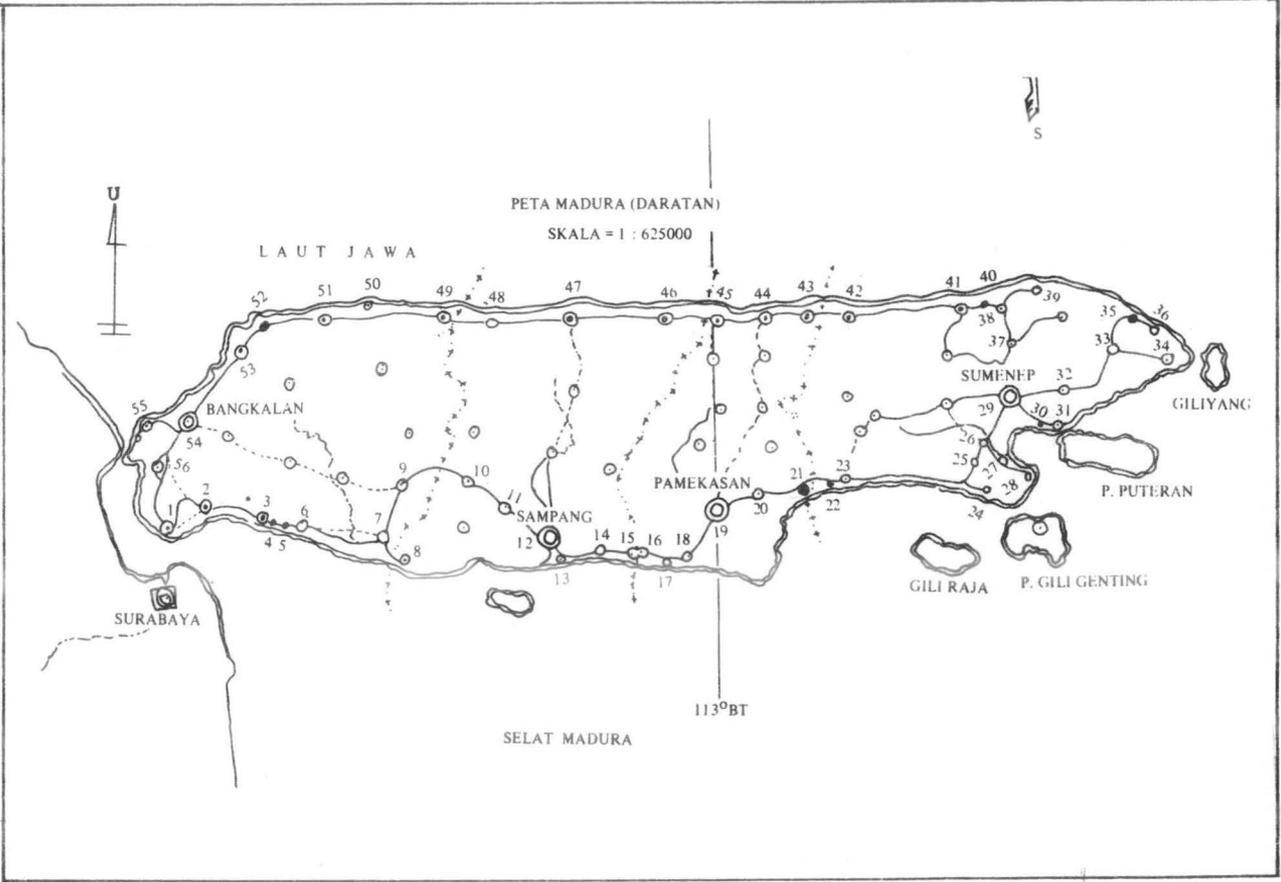
Nama-nama bagian perahu Madura merupakan khasanah kata tersendiri yang cukup kaya. Alangkah baiknya kalau khasanah tersebut dimasukkan ke dalam kamus-kamus bahasa Madura yang ada.

Sebagai uraian yang hanya mengetengahkan fakta-fakta saja maka buku perahu Madura ini menunjukkan kekurangan dalam hal :

- a. Penjelasan detail,
- b. Perbandingan dengan perahu luar Madura.

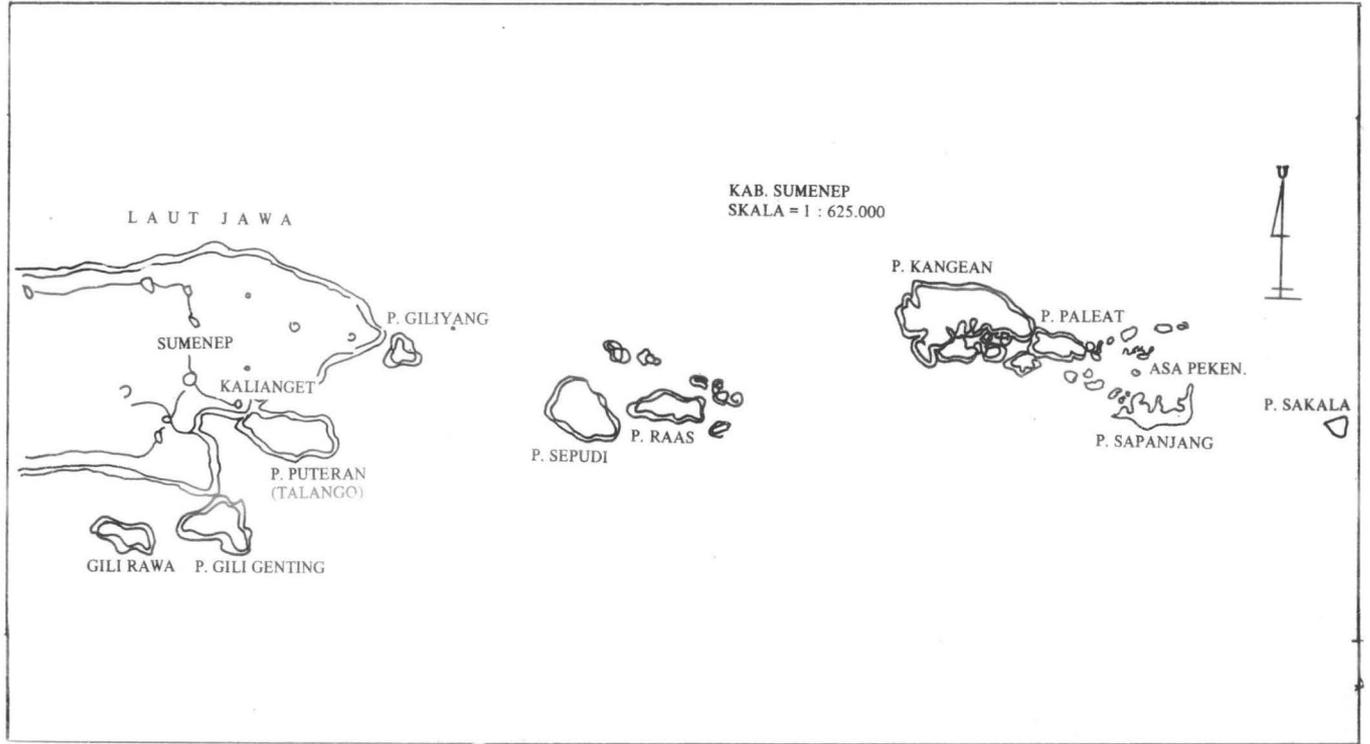
Kedua kekurangan tersebut memang penulis tinggalkan, antara lain dengan terbatasnya halaman yang disediakan.

Perahu Madura sebagai obyek penyelidikan dapat ditimba dari berbagai kepentingan, dan untuk itu merupakan sumber yang tak akan kering.



KETERANGAN PETA :

- | | | |
|----------------------|-------------------|----------------------------------|
| 1. Kamal | 21. Talang | 41. Ambunten |
| 2. Sukolilo | 22. Aengpanas | 42. Pasongsongan |
| 3. Kwanyar | 23. Parenduan | 43. Pasean |
| 4. Pesangrahan | 24. Lobuk | 44. Sotabar |
| 5. Batal Barat | 25. Bluto | 45. Tamberu |
| 6. Modung | 26. Saronggi | 46. Sokobanah |
| 7. Kadungdung | 27. Kebondadap | 47. Ketapang |
| 8. Sareseh | 28. Tanjung | 48. Banyuates |
| 9. Blega | 29. SUMENEP | 49. Telagabiru |
| 10. Jrengik | 30. Marengan | 50. Sapulu |
| 11. Torjun | 31. Kalianget | 51. Klampis |
| 12. SAMPANG | 32. Gapura | 52. Buluk agung |
| 13. Tanlog - Madegan | 33. Batang-batang | 53. Arosbaya |
| 14. Camplong | 34. Dungkek | 54. BANGKALAN |
| 15. Tanjung | 35. Legung | 55. Sambilangan-
Tanungpiring |
| 16. Bandaran | 36. Lombang | 56. Socah |
| 17. Ambat | 37. Manding | |
| 18. Branta | 38. Dasuk | |
| 19. PAMEKASAN | 39. Sergang | |
| 20. Larangan | 40. Salopeng | |



DAFTAR KATA DAN ISTILAH

agebber	: berlayarnya perahu memakai setengah layar sehingga tidak terlalu cepat.
andangan	: warna-warni les tepian perahu yang tetap, sebagai ukuran batas muat.
antek	: cantek; kayu terusan lunas pada sampan les-ales, menonjol keluar sebagai bumper.
arongan	: lautan luas, tengah laut.
babatang	: bambu-bambu galah pada perahu.
babatton	: besi pemberat onjem agar sedikit tenggelam.
babulun	: umpan untuk memancing ikan dari bulu ayam
bangkalan	: balok papan landasan kemudi.
bantingan	: jenis perahu pengantar barang/orang ke dan dari kapal di Telagabiru.
barajungan	: cadik kayu tempat tertambatnya kater.
calaga	: kayu pegangan pada pancer (dayung kemudi).
cantek	: lihat : antek.
ceddi'	: cadik.
cocor	: tanggalangan; kayu berukir mencuat ke depan di atas lenggi perahu.
co'-penco'	: jenis sampan kecil berbentuk segi empat.
dang-odang	: dua tonjolan (taju') kecil dekat lenggi sampan eder bersebelahan dengan lokernya.
dauran	: tangkai dayung.
eder	: jenis perahu Tanjung-Bandaran.
gambringan	: jukung berlenggi tinggi di Kalowang Sapudi di Gili disebut lajangan, berkater.
gandrung	: jaring untuk menangkap udang.
gebber	: buka layar separuh.
galate/glate	: perahu eder besar berlenggi lebar tinggi di Tanjung-Bandaran.
gubid	: lenggi bagian belakang.
gul-tonggul	: tonjol-tonjolan kayu untuk pengikat tali.
janggolan	: jenis perahu les-ales besar, dengan kapasitas muat mencapai 200 ton.
jeppitan/jepitan	: Sampan berlenggi kecil buatan "jaba'an" Tuban. Disebut pula "kote'an".
kaci'	: jenis perahu khas Talang Pamekasan, berbentuk biji mangga.

kaloto'/kalotok	: jenis perahu tumpangan bermesin Masalembu Raas-Panarukan.
kallettek	: takal, katrol tempat tali berputar kencang.
kopako	: pangkal dayung.
karoman	: perahu jukung berkater kuno di Legung.
katengteng	: sampan kecil di Kangean.
kater	: bambu utuh yang diikatkan pada cadik sebagai pengimbang.
katingting	: perahu bermesin yang datang dari luar (istilah Masalembu).
Katiran	: jenis jukung Sapeken/Sepeken, berkater sebelah.
kelangke	: tonjolan pada cadik bagian atas.
kote'an	: 1. istilah sampan pakesan Sarokah di Legung. 2. Sampan jepitan.
lajangan	: 1. nama jukung Ambat-Pamekasan. 2. nama jukung Giligenting. 3. sampan kote'an.
leng-alengan	: hiasan jukung pajangan salopeng-Legung dengan ukiran motip ular naga.
lenggi	: kayu bagian depan/belakang perahu, bersambung dengan lunas, sebagai bumper.
les-ales	: jenis perahu/sampan yang memiliki lunas terusan menonjol ke depan/belakang disebut antek, bertopengan.
lete'	: perahu gole'an besar Madura Kepulauan.
loker	: ongellan; cetongan; hiasan khas lenggi berupa pilin ganda, gigi walang dan terusannya.
losongan	: monte'; jukung kecil diikat pada perahu besar
magun	: bangunan serupa rumah kecil di atas perahu gole'an besar.
mennoran	: hiasan berjambul pada sanggan sampan les-ales/jabaran.
momot	: muat; sampan untuk muatan rumput di Sareseh.
monte'	: lihat losongan.
nas-lanas	: hiasan ujung cocor perahu Kaci' Talang.
ngancet	: teknik menangkap ikan dengan jukung panjang kateran.
nyambalang	: memancing dengan multi kail/mata kail, me-

	makai perahu cepat.
ombang	: kayu landasan barajungan.
onjem	: "rumah" ikan buatan dari daun nyiur.
padaporan	: por-dapor; penyangga perangkat layar dan sebagainya, bagian belakang.
padduwang	: perahu berkater rangkap jaman kuno di Legung.
pagur	: jenis jukung Sapudi berkater sebelah.
palongan	: bagian padaporan yang menonjol ke samping.
pambaun	: rakitan bambu-bambu penguat layar.
pancer	: dayung kemudi.
panggiling	: rakitan bambu-bambu untuk pembuka layar.
pantil	: tari sandur berisikan doa tolak balak di Ambun-ten – Pasongsongan.
pardu	: papan kayu besar bagian penutup larikan terakhir.
patetedan	: sampan jukung berkater khas Legung. Lihat pula "kote'an", sampan berlenggi kecil.
pegon	: jenis perahu les-ales yang besar, berdaya muat sampai 30 ton.
peredan	: bagian ujung atas sampan les-ales, di bawahnya ada topengan. Di atasnya ada sanggan.
polongan	: sampan dibuat dari kayu utuh, disebut jukung.
pote	: putih; sampan jenis co'penco' khas Pesanggrahan Kwanyar berwarna putih.
rambit	: tali berpilin pengikat bagian perahu.
roda tiga	: tiga roda; jenis jukung cepat berkater Sapeken Sakala.
rokadan	: selamatan laut dan perahu.
rokat tase:	: selamatan laut tiap tahun.
rong-sarong	: tempat masuk barajungan atau cadik.
salandang	: nama-jaring di Aengdake penangkap ikan kecil rekket ataupun nener.
samperan	: lihat andangan.
sanggan	: sejenis penyangga layar.
sengker	: pengganti bangkalan untuk perahu Pajangan Madura'an Pasean, juga pada sampan conet. Gunanya untuk landasan kemudi.
serang	: bagian depan jukung.
seser	: nama jaring untuk menangkap nener di Salopeng
sokongan	: tongkat perahu menekan pada dasar laut dibuat

- dari bambu galah.
- solpek : tutup tepi jukung dari bilah bambu untuk duduk
- songkel : tali penjalin di hulu dayang kemudi.
- sottal : jaring untuk menangkap udang di Salopeng.
- sotong : rambu-tambu kain, benang sebagai hiasan lenggi perahu galate, terdiri dari rumbai-rumbai serta lengkungan-lengkungan ornamen.
- tarep : kayu tepi jukung pada sampan kateran Legung.
- tanggalangan : lihat cocor.
- tengkem : tutup atap perahu, tutup magun, biasanya dibuat dari ikatan bilah bambu.
- tonjel : ujung cadik bagian bawah.
- topengan : 1. bagian datar depan berukir pada perahu jenis les-ales.
2. bagian cangga lajar untuk meletakkan pang-giling dan pambaun.

DAFTAR FOTO

1. SAMPAN (JUKUNG) POLANGAN DARI SEPULU DAN LENGGI PADA SERANG DEPAN.
2. DUA LENGGI JUKUNG PAJANGAN (DARI SALOPENG DAN LEGUNG – SUMENEP).
3. JUKUNG PAJANGAN PENDEK ATAU KATERAN (DARI PASEAN KE ARAH BARAT).
4. SAMPAN KATERAN LEGUNG DAN BATOLENGER. YANG DI ATAS BERLENG-ALENGAN, YANG DI BAWAH TIDAK.
5. JUKUNG LAJANGAN, WAKTU MENDARAT DI UDARA (AMBAT – PAMEKASAN).
6. JUKUNG PAGUR : PAGUR LEGUNG DAN SEPUDI (PODAY)
7. JUKUNG KATERAN DARI SAPEKEN ; BANDINGKAN DENGAN PAGUR.
8. KOMPANCENGAN (JUKUNG PANCENGAN) DARI BANYU-SANGKA.
9. JUKUNG TIGA RODA (SAPEKEN DAN SEKITARNYA).
10. SISA-SISA PERAHU (JUKUNG) KAROMAN DI LEGUNG.
11. CO'PENCO' : SAMPAN POTE DAN SAMPAN PANDAN (DARI KWANYAR DAN TELAGA BIRU).
12. SAMPAN CALEPAG PINGGIR PAPAS (DIAMBIL WAKTU UPACARA NYADAR).
13. SAMPAN PATETETAN/JABA'AN (PASONGSONGAN KE KETAPANG)
14. DUA SAMPAN EDER ATAU JO-IJO DENGAN DUA MACAM PENGECATAN YANG KHAS (TANJUNG – BANDARAN).
15. DUA SAMPAN JABARAN/LES-ALES (DARI TAMBERU KE KLAMPES)
16. SAMPAN LES-ALES KELELA'AN (DARI SARESEH KE SUKOLILO).
17. KURSIN, SEBUAH SAMPAN BERMESIN GENERASI BARU (KLAMPES).
18. "PARAO PAJANGAN" MADURA'AN (PASONGSONGAN – PASEAN).
19. SENGKER PADA BAGIAN BURITAN PARAO PAJANGAN.
20. "PARAO KACI" KHAS TALANG PAMEKASAN.
21. BAGIAN BURITAN PARAO KACI' (TALANG).
22. DUA "PARAO GLATE" (TANJUNG – BANDARAN).
23. DUA LENGGI PARAO GLATE.

24. "PARAO PEGON" (TANLOK MADEGAN KE BARAT).
 25. TOPENGAN DAN ANTEK. PADA PARAO JANGGOLAN (TANLOK – MADEGAN).
 26. PELUKIS AFFANDI SEDANG MELUKIS PARAO MADURAN DI PASONGSONGAN.
-



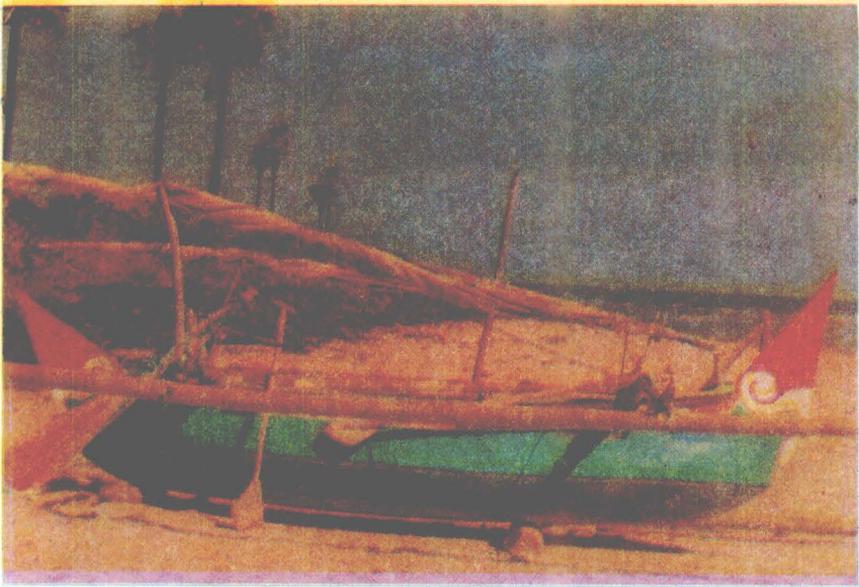
FOTO : 1.
SAMPAN (JUKUNG) POLANGAN DARI SEPULU DAN LENGGI PADA
SERANG DEPAN



FOTO : 2.
DUA LENGGI JUKUNG PAJANGAN DARI SALOPENG DAN LEGUNG.



FOTO : 3.
JUKUNG PAJANGAN PENDEK (KATERAN) DARI PASEAN KE BARAT.



*FOTO : 4.
SAMPAN KATERAN LEGUNG DAN BATOLENGER, YANG SATU BER-
LENG-ALENGAN YANG LAINNYA TIDAK.*

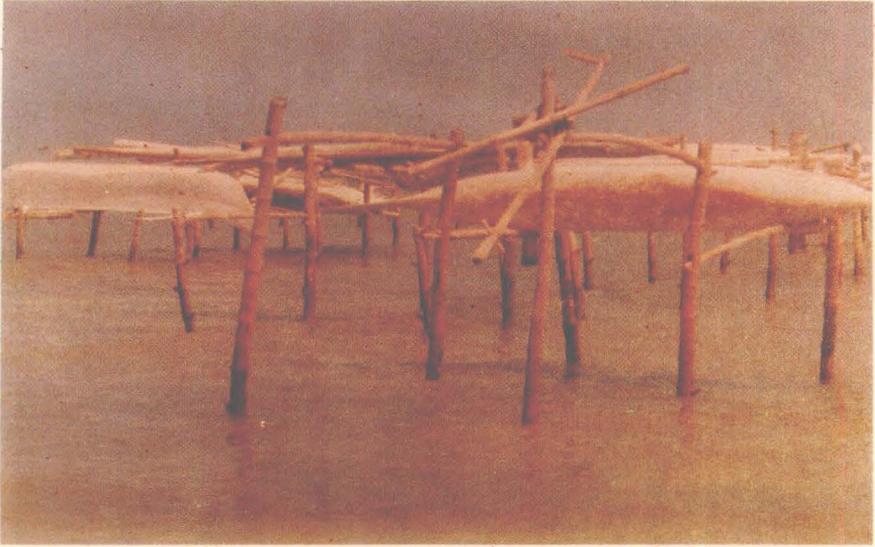


FOTO : 5.
JUKUNG LAJANGAN DARI AMBAT. WAKTU MENDARAT DI UDARA



FOTO : 6.
JUKUNG PAGUR : PAGUR LEGUNG DAN PAGUR SEPUDI (PODAY).



*FOTO : 7.
JUKUNG KATERAN DARI SAPEKEN; BANDINGKAN DENGAN PAGUR.*



*FOTO : 8.
JUKUNG PANGENGAN/KOMPANGENGAN (BANYUSANGKA).*



FOTO : 9.
JUKUNG TIGA-RODA (SAPEKEN DAN SEKITARNYA).



FOTO : 10.
SISA-SISA (JUKUNG) KAROMAN DI LEGUNG.



*FOTO : 11.
CO'PENCO' : BANDINGKAN SAMPAN POTE DAN SAMPAN PANDAN.*



*FOTO : 12.
SAMPAN GALEPAG DARI PINGGIR PAPAS PADA WAKTU NYADAR.*



FOTO : 13.
SAMPAN PATETETAN / JABA'AN (PASONGSONGAN – KETAPANG).



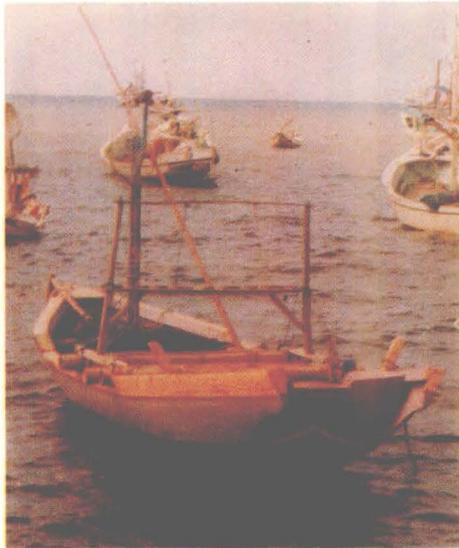
*FOTO : 14.
DUA SAMPAN EDER/JO-IJO (TANJUNG – BANDARAN) DENGAN
DUA MACAM PENGECATAN KHAS.*



*FOTO : 15.
DUA SAMPAN JABARAN/LES-ALESAN (TAMBERU – KLAMPES).*



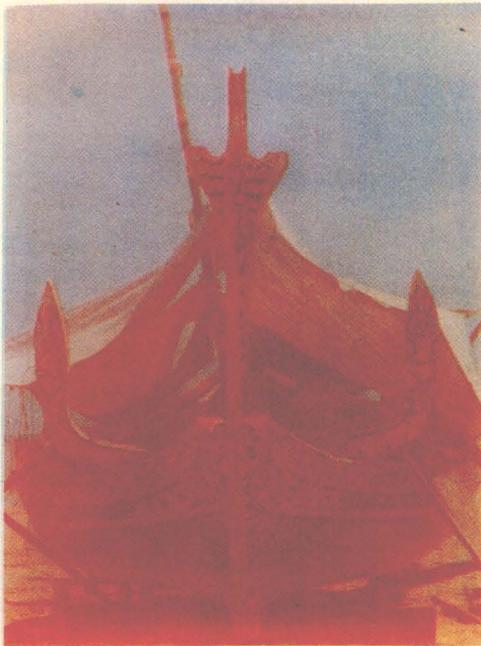
*FOTO : 16.
SAMPAN LES-ALES KELELA'AN (SARESEH – SUKOLILO).*



*FOTO : 17.
KURSIN, SEBUAH SAMPAN BERMESIN GENERASI BARU (KLAMPES).*



*FOTO : 18.
PARAO PAJANGAN MADURA'AN DARI PASEAN DAN PASONGSONGAN.*



*FOTO : 19.
SENGKER PADA BURITAN PARAO PAJANGAN.*

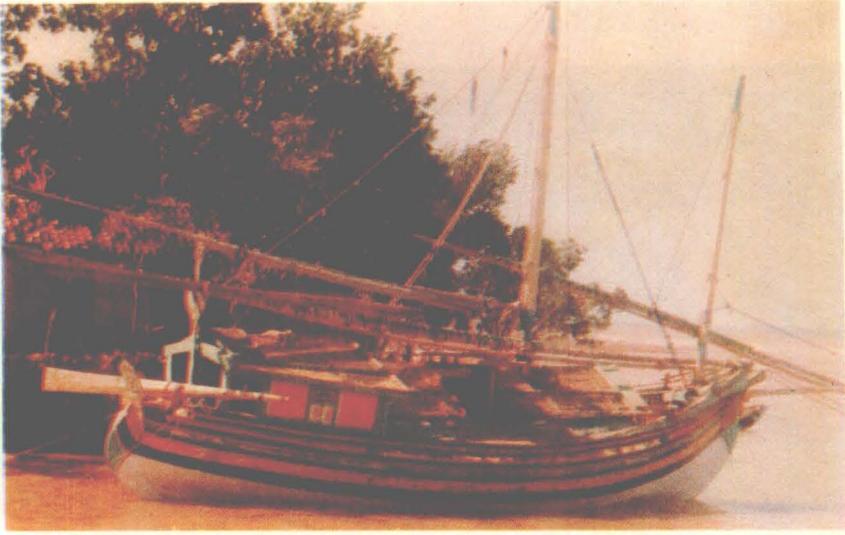


FOTO : 20.
PARAO KACI' DARI TALANG PAMEKASAN DAN AENGPANAG SUMENEP.

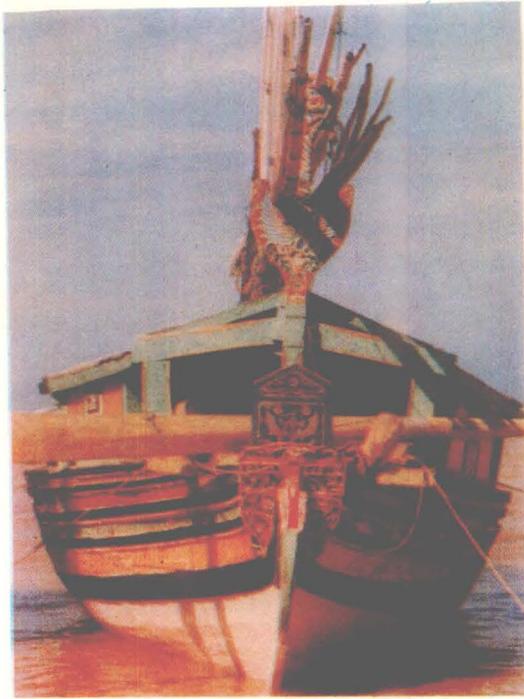
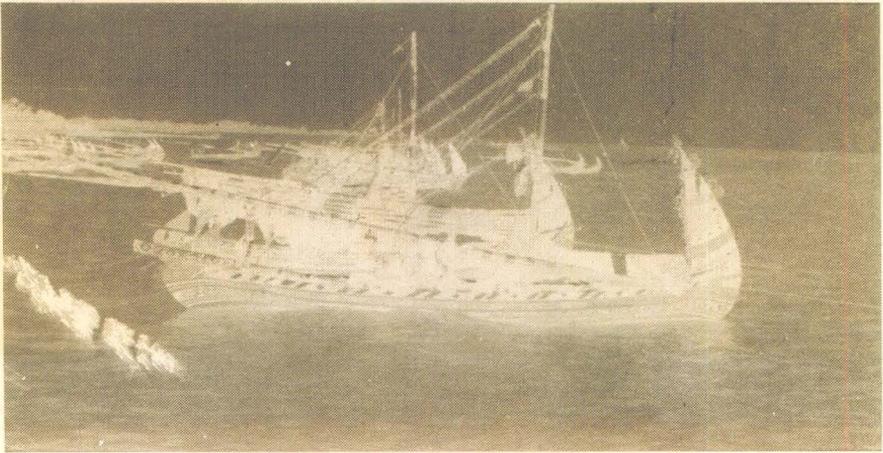
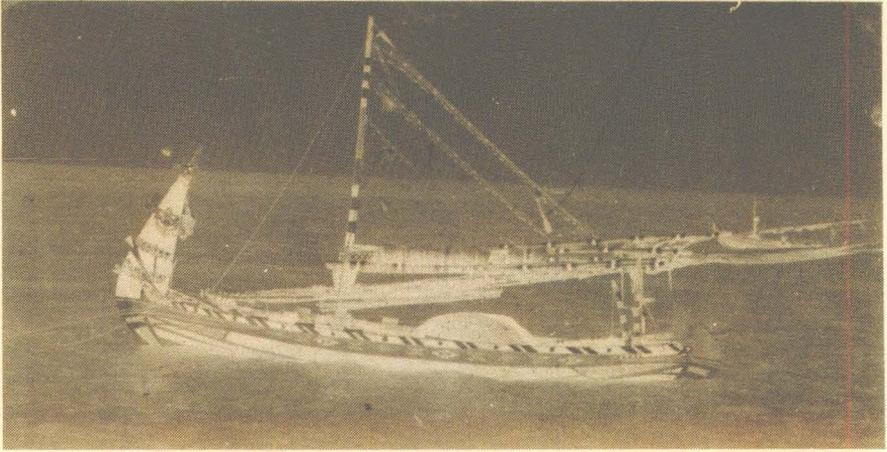
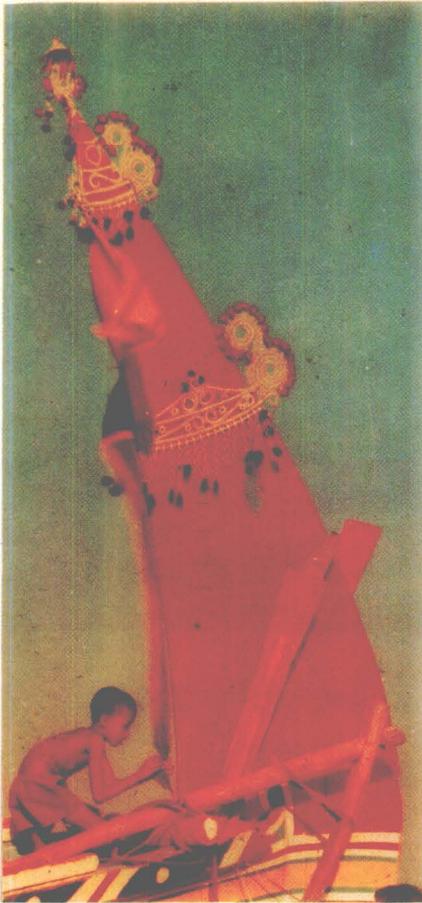


FOTO : 21.
BAGIAN BURITAN PARAO KACI' TALANG.



*FOTO : 22.
DUA PARAO GLATE (TANJUNG – BANDARAN).*



*FOTO : 23.
DUA LENGGI PARAO GLATE.*



*FOTO : 24.
PARAO PEGON DARI TANLOK - MADEGAN SAMPANG.*

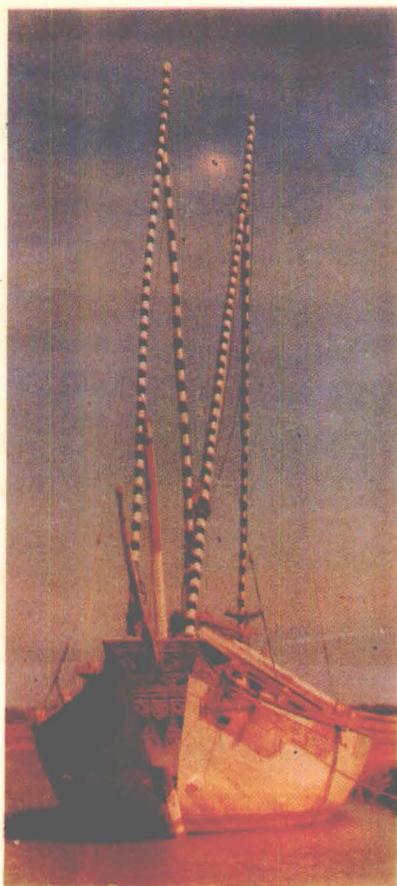


FOTO : 25.
TOPENGAN DAN ANTEK PADA PARAO JANGGOLAN.
(TANLOK – MADEGAN).



*FOTO : 26.
PELUKIS AFFANDI SEDANG MELUKIS PERAHU MADURA'AN
PASONGSONGAN*

KEPUSTAKAAN

- Sulaiman, BA. "Appresiasi Seni - Kebudayaan Madura dalam Gambar" jilid I s/d XXIII - Bengkel Pendidikan, Sumenep, 1978 - 1981.
- Werdisastra, R. "Babad Songenep", jilid I dan II, terbitan Balai Pustaka, Jakarta 1921.
- Wongsosewojo, R.A., "Gebruiken bij Bouw en tewater leiding van een prauw in het Sampangsche" (Kebiasaan-kebiasaan pada pembuatan dan penurunan ke air dari perahu di daerah Sampang), jawa, VI, 1926 halaman 262-265.
- Zainal Fatah, "Sedjarah Tjaranja Pemerintahan di Daerah Kepulauan Madura dengan Hubungannya".

Tidak diperdagangkan untuk umum