

PERAHU TRADISIONAL DALAM DINAMIKA SEJARAH MARITIM REMBANG SETELAH ABAD KE-10

R. Ahmad Ginanjar Purnawibawa
rpurnawibawa@undiksha.ac.id
Universitas Pendidikan Ganesha, Singaraja

Artikel info

Keywords:

*dinamika, perahu, Rembang, sejarah
maritim*

Abstrak. Sebagai bandar tua di pesisir utara Pulau Jawa, Rembang tidak dapat dilepaskan dari perjalanan sejarah maritim di Nusantara. Berbagai bukti arkeologi telah ditemukan untuk mendukung pendapat tersebut, mulai dari temuan Perahu Kuno Punjulharjo dan muatannya, hingga bukti-bukti terbaru mengenai perdagangan di Plawangan sejak masa prasejarah. Namun demikian, dinamika sejarah maritim (terutama tradisi perahu tradisional) di Rembang seolah berhenti pada periode klasik saja. Jarangnya eksplorasi lebih lanjut dan terbatasnya sumber data membuat penulisan mengenai perahu di Lasem dan Rembang kurang banyak dilakukan. Artikel ini berusaha untuk mengisi kekosongan pengetahuan tersebut, terutama pada periode setelah abad ke-10. Pendekatan yang digunakan dalam artikel ini adalah penelusuran sejarah dari sumber-sumber primer dan sekunder serta wawancara kepada sejarawan lokal dan masyarakat yang masih beraktivitas pada sektor maritim. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sejarah maritim, khususnya perahu, terus mengalami dinamika dari masa klasik hingga masa kemerdekaan.

Corresponden author:

Email: rpurnawibawa@undiksha.ac.id

Pendahuluan

Sejarah maritim merupakan salah satu cabang ilmu sejarah yang secara khusus mempelajari interaksi antara manusia dengan laut. Bidang yang masuk ke dalam cabang ilmu ini relatif luas,

termasuk didalamnya antara lain: sejarah pelayaran, pembuatan perahu, navigasi, perdagangan laut, hingga kehidupan masyarakat pesisir (Dokras, 2020). Mengingat luasnya wilayah laut Indonesia, sejarah maritim seharusnya merupakan

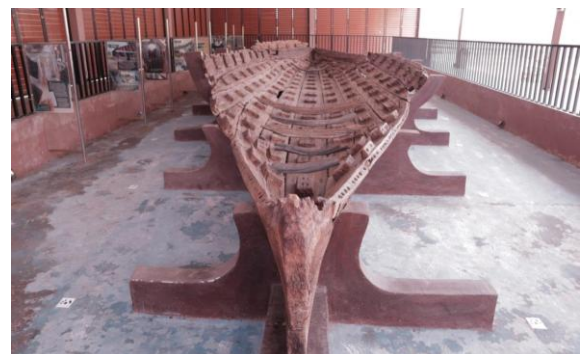
bagian besar yang berperan sebagai tulang punggung penulisan sejarah perjalanan bangsa Indonesia. Namun, baru belakangan ini minat akan penelusuran sejarah maritim baru kembali bergolak, setelah sebelumnya relatif kalah populer dibandingkan bidang sejarah lain seperti sejarah ekonomi, sejarah agraria, sejarah sosial, dan sejarah politik (Susilowati, 2019).

Salah satu topik bahasan yang sangat menarik dalam diskusi sejarah maritim di Nusantara adalah perahu. Di dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), perahu dapat didefinisikan sebagai alat transportasi (kendaraan) air yang biasanya tidak memiliki geladak serta memiliki bentuk lancip pada kedua ujungnya dan lebar di bagian tengah. Bagi penghuni kepulauan di Nusantara, dimana pulau-pulau saling dihubungkan oleh laut, perahu merupakan bagian penting dalam kehidupan masyarakat tradisional sejak ribuan tahun yang lalu. Bukti-bukti keberadaan perahu telah ditemukan dalam bentuk gambar cadas di Sulawesi Selatan dan Sulawesi Tenggara, dimana berbagai motif perahu digambarkan jelas (Oktaviana, 2012). Hal ini menunjukkan penguasaan teknologi pembuatan perahu, navigasi, dan pelayaran setidaknya telah dikuasai oleh nenek moyang bangsa kita sejak dimulainya migrasi penutur Austronesia dari Formosa ke Nusantara (Horridge, 2015).

Perahu, dalam masyarakat tradisional, tidak hanya dimaknai sebagai alat transportasi. Seperti halnya temuan perahu Khufu pada kompleks piramida Giza yang memiliki makna spiritual dan hubungan dengan alam roh (Altenmuller, 2002), perahu di Nusantara juga memiliki nilai religi. Selain itu banyak kerajaan-kerajaan di Nusantara juga menjadikan perahu sebagai simbol kerajaan, misalnya kerajaan Buton, serta Ternate dan Tidore (Hamid, 2018). Demikian pentingnya fungsi perahu dalam masyarakat membuat studi terhadap sejarah maritim, khususnya perahu, menjadi bagian yang sangat

penting dalam memahami perjalanan sejarah bangsa Indonesia.

Kembali popularnya minat dan penelusuran akan perahu dalam sejarah maritim di Indonesia rupanya dibarengi dengan ditemukannya bukti artefaktual, baik yang ditemukan oleh masyarakat secara tidak sengaja atau ditemukan melalui penelitian oleh arkeolog-arkeolog Indonesia. Salah satu temuan yang cukup penting adalah penemuan Perahu Kuno Punjulharjo di Kabupaten Rembang pada tahun 2008 (Abbas, 2010). Perahu yang ditemukan dalam kondisi hampir utuh tersebut memberikan data yang sebelumnya belum pernah diperoleh. Temuan perahu tersebut memberikan data mengenai konstruksi perahu, jenis kayu, hingga muatan yang masih ditemukan berada dalam satu konteks yang utuh (Lelono, 2011). Informasi tersebut relatif jarang diperoleh dari penemuan perahu-perahu sebelumnya. Terutama temuan perahu yang diperoleh dari hasil pengangkatan BMKT (barang muatan kapal tenggelam), dimana perahu bukanlah prioritas dalam pengangkatan, sehingga kondisinya cenderung diabaikan yang berakibat pada hilangnya data (Liebner, 2002).



Gambar 1 Perahu Punjulharjo (Purnawibawa, 2020)

Penemuan Perahu Kuno Punjulharjo ini, bersama dengan penemuan Perahu Indramayu (1991) dan Kapal Karam di perairan Cirebon pada tahun 2003 (Swastikawati dkk, 2012; Taim, 2016) yang ditemukan belakangan, seolah

menegaskan kembali signifikansi Pesisir Utara Jawa dalam sejarah maritim nasional Indonesia. Secara historis, Rembang (yang sebelumnya menjadi bagian Kerajaan Lasem)¹ merupakan bandar dagang yang ramai, karena lokasinya yang strategis. Rembang semakin maju setelah menjadi bagian dari vassal Majapahit pada abad ke-14 (Ujiya, 2014). Pada masa kejayaan Mataram Islam, Rembang sedikit mengalami pasang surut akibat campur tangan Belanda yang berupaya menunjuk pemimpin boneka, dan memindahkan pusat pemerintahan dari Lasem ke Rembang. Hal tersebut rupanya terus dipertahankan hingga saat ini, dimana Lasem saat ini secara administratif merupakan bagian dari Kabupaten Rembang.

Pada masa berikutnya bukti-bukti artefaktual yang mendukung penulisan sejarah maritim, khususnya perahu, di Rembang dan Lasem kebanyakan tersebar dan belum terhimpun dengan baik. Dokumen dalam bentuk foto, arsip, dan catatan banyak dikeluarkan oleh *Verenigde Oost-Indische Company* (VOC), koleksi foto pribadi dan Pemerintahan Hindia Belanda, yang kebanyakan mengatur mengenai komoditi dan produksi hasil bumi di Rembang, seperti garam dan kayu. Sementara untuk beberapa periode tertentu, terutama setelah Perang Dunia II hingga masa kemerdekaan, terdapat kekosongan bukti-bukti arkeologis maupun dokumen sejarah, sehingga diperlukan sumber-sumber sejarah lisan untuk mengisi kekosongan tersebut.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode historiografi atau penulisan sejarah melalui dua jenis data, yaitu data sejarah tekstual dan data sejarah lisan dari masyarakat lokal. Data tekstual diperoleh dari sumber-sumber primer seperti *Staatblad* dan dokumen-dokumen sejarah

dari berbagai perusahaan perahu yang dihimpun oleh KITLV, yang ditunjang oleh sumber-sumber sekunder dari berbagai penelitian terdahulu. Sementara sejarah lisan dikumpulkan melalui wawancara mendalam yang bersifat kualitatif (*in-depth qualitative interview*). Wawancara mendalam sengaja dipilih, karena dari sifat dari wawancara tersebut yang dapat memberikan hasil berupa informasi yang kompleks (Rubin dan Rubin, 2012). Pertanyaan yang diberikan merupakan pertanyaan terbuka, sehingga narasumber dapat memberikan respon yang beragam.

Dengan demikian wawancara dapat berkembang mengikuti informasi tambahan yang diberikan oleh narasumber, selama masih mendukung tujuan penelitian (Rubin dan Rubin, 2012). Proses wawancara direkam menggunakan kamera digital dan perekam suara, untuk mempermudah pembuatan transkrip dan mencari kembali informasi dari wawancara yang mungkin terlewat. Dalam penelitian ini dipilih dua narasumber kunci, yaitu sejarahwan lokal yang juga merupakan Tim Ahli Cagar Budaya (TACB) Kabupaten Rembang dan *penggalang* (pembuat perahu) yang secara turun temurun membuat perahu kayu tradisional di Rembang. Pengumpulan data lapangan dan wawancara dilakukan antara bulan Oktober hingga Desember tahun 2020.

Gambaran Kehidupan Maritim di Rembang

Rembang memiliki sejarah panjang dalam perjalanan sejarah maritim di Indonesia. Diperkirakan sejak abad ke-11 telah ada pemukiman pedagang Cina yang menetap dan kawin mawin dengan bumiputera di sekitar Sungai Lasem (Handinoto, 2015), bahkan dipercaya sebagian komunitas Cina saat ini yang berada di Lasem merupakan keturunan dari awak kapal dari ekspedisi Laksamana Cheng Ho di abad-14 yang menetap di Lasem (Unjiya, 2014). Dari yang kita ketahui, pada abad ke-14, Rembang masih

¹Winarno, E. 2020. Dalam wawancara dengan penulis, 10 Desember 2020.

menjadi vassal dari Majapahit di bawah pejabat dengan gelar Bhre Lasem (Kaur dan Isa, 2020).

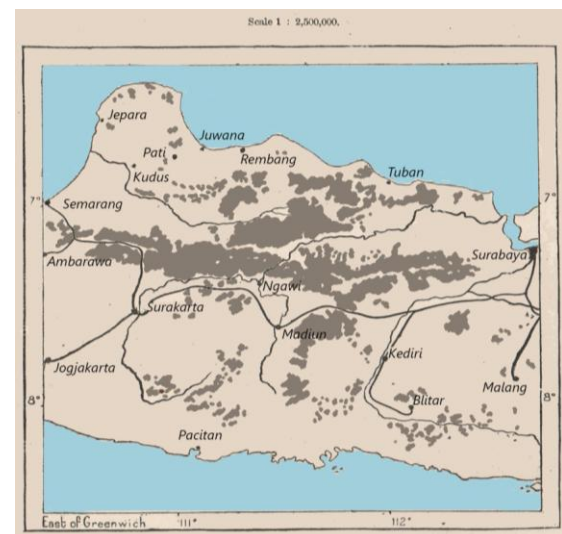
Pada periode ini, Lasem, sebagaimana digambarkan dalam *Carita Lasem*, merupakan wilayah yang nyaman, damai dan indah. Dengan posisi yang sangat strategis, sangat mungkin Lasem (termasuk Rembang), bersama dengan Gresik (Sedayu dan Jaratan), merupakan wilayah penting bagi kekuatan maritim Majapahit (Purnawibawa, 2020). Diperkirakan galangan kapal pada masa ini berada di pelabuhan Kairingan (Kiringan). Sementara pusat perdagangan berada di kawasan Teluk Regol, yang diramaikan oleh aktivitas perdagangan antar pulau dan antar bangsa (Unjiya, 2014).

Sumber-sumber Eropa baru menyebutkan mengenai Lasem pada tahun 1512, disebutkan bahwa Alfonso de Albuquerque berlayar dari Malaka ke Lasem dan kembali dengan membawa 60 orang pembuat perahu dari Lasem (Kaur dan Isa, 2020). Pada abad ke-15 dan 16 diperkirakan lokasi utama pembuatan perahu-perahu berukuran besar di pesisir utara Jawa berada di Rembang dan Cirebon (Manguin, 1993). Hal ini semakin menguatkan pendapat bahwa masyarakat pesisir di Rembang telah memiliki kecakapan dalam teknologi pembuatan perahu sejak dahulu. Pada masa selanjutnya informasi mengenai adanya tradisi pembuatan perahu di Rembang dan area disekitarnya banyak kita peroleh dari sumber-sumber Belanda.

Adanya perjanjian damai antara Mataram yang dipimpin oleh Amangkurat I dengan VOC (*Verenigde Oost-Indische Company*) pada 1651 membuat VOC memperoleh izin mendirikan kantor di beberapa daerah di pesisir utara Jawa. Beberapa lokasi yang penting adalah Gresik, Jepara, Demak, dan Rembang. Disebutkan bahwa bengkel perahu berada di Rembang dan Lasem yang saat itu membangun perahu dagang dan perahu perang untuk VOC (Campbell, 1915). Memiliki sumber daya hutan dan kayu jati

yang melimpah dan lokasinya di pesisir utara membuat Rembang sangat strategis sebagai lokasi perbengkelan kapal.

Berada di pusat perdagangan dunia, tentunya merupakan suatu keuntungan dalam memasarkan sumber daya alam yang dimiliki. Disebutkan bahwa Lasem memiliki tanah yang subur dan kaya sumber daya alam, beberapa komoditas andalannya adalah kulit penyu, emas, perak, cula badak, dan gading (Sungkowo dan Wirasanti, 2019). Penduduk lokal pada masa itu telah menghasilkan komoditi seperti kapas, benang, beras, palawija, dan hasil hutan (Unjiya, 2014). Sementara komoditi lain, seperti rempah-rempah dibawa masuk ke Rembang oleh perahu-perahu dari Indonesia Timur.



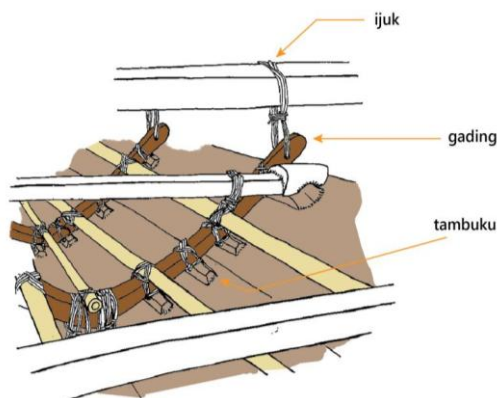
Gambar 2 Persebaran hutan jati di Jawa pada tahun 1885 (diolah dari Reclus, 1885)

Walaupun berada di wilayah pesisir, sejatinya sumber daya yang menjadi sasaran utama bagi VOC adalah hasil hutan berupa kayu. Pada masa ini, kayu memiliki peran penting sebagai bahan pembuatan perahu. Untuk membuat perahu yang dapat berlayar dengan baik, dan mendukung upaya monopoli perdagangan VOC, diperlukan suplai kayu yang berkualitas dalam jumlah besar. Hutan di sekitar Rembang, Tuban, Ngawi, dan Blora dinilai dapat menyediakan kayu jati

dalam jumlah yang besar untuk tujuan tersebut.

Rupa-Rupa Perahu dalam Sejarah Rembang

Temuan Perahu kuno Punjulharjo yang memiliki pertanggalan 660-780 M (Abbas, 2010) merupakan bukti artefaktual hadirnya perahu di Rembang. Dari yang telah kita ketahui, Perahu Punjulharjo merupakan perahu yang dirakit dengan teknik tambuku terikat (*lashed and lug technique*) yang merupakan teknik pembuatan perahu khas Nusantara (Manguin, 1993; Mochtar, 2018). Dalam teknik ini, perahu dirakit dengan mengandalkan pasak kayu untuk menyatukan papan-papan perahu dan diperkuat dengan mengikatkan gading pada tambuku menggunakan ijuk. Jika dibandingkan dengan perahu dari periode yang lebih modern, Perahu Punjulharjo sejatinya memiliki ukuran yang tidak terlalu besar, dengan ukuran panjang 15 meter dan lebar 4.6 meter (Abbas, 2010). Belum adanya kajian yang lebih mendalam pada muatan perahu dan lokasi penemuannya membuat fungsi perahu Punjulharjo masih belum diketahui dengan pasti.



Gambar 3 Ilustrasi teknik tambuku terikat pada perahu Nusantara (diolah dari Horridge, 1981)

Pada periode antara abad ke-13 hingga 14, sebagian besar informasi mengenai perahu banyak kita peroleh dari sumber-sumber Cina (Groeneveld, 2009).

Disebutkan bahwa jenis perahu yang banyak digunakan pada periode tersebut adalah perahu Jung. Perahu Jung berukuran besar, tanpa cadik, dan memiliki beberapa tiang dan layar, serta mampu mengangkut kargo hingga ratusan ton (Schrieke, 1957). Sumber-sumber sejarah (Unjiya, 2014:60) juga menyebutkan bahwa perahu-perahu Majapahit dibangun di Caruban, sekitar pelabuhan Kairingan (kemungkinan sekarang sungai Kiringan), memiliki ukuran panjang antara 70 sampai 90 meter. Sementara diameter lambung disebut memiliki ukuran antara 15 sampai 20 meter, dan mampu menampung hingga 1000 awak kapal. Beberapa sumber juga menyebutkan perahu-perahu tersebut sudah dipersenjatai oleh meriam atau *cetbang*.

Laporan mengenai perahu Jung ini juga disebutkan dalam sumber Portugis pada abad ke-16. Dilaporkan bahwa terjadi pertempuran antara perahu Jung (*junco*) dan kapal Flor de la Mar milik Portugis di Malaka. Pertempuran tersebut berlangsung cukup lama, karena meriam-meriam Portugis tidak sanggup menembus lambung perahu jung. Pertempuran baru berakhir ketika Flor de la Mar berhasil merusak kemudi perahu jung dan menghentikan gerak perahu besar tersebut (Dick-Read, 2008). Pertemuan antara dua jenis perahu yang sama sekali berbeda ini menunjukkan bahwa perahu dari Eropa memiliki keunggulan dalam kemampuan bermanuver dan sistem persenjataan yang lebih canggih (Wiriyomantoro, 2020). Besar kemungkinan hal ini yang mendorong hilangnya jung pada periode selanjutnya, dan digantikan oleh perahu-perahu berukuran lebih kecil dan lincah yang menggabungkan teknologi perahu Eropa dan Nusantara.



Gambar 4 Penggambaran Jung Jawa (diolah dari de Bry dan de Bry, 1599)

Setelah VOC menanamkan pengaruhnya di Rembang, terjadi perubahan pada jenis perahu yang banyak digunakan. Pada abad ke-17 dan 18, pembuatan perahu secara terpusat dikerjakan di Dasun (Lasem) oleh bengkel-bengkel kapal milik peranakan Cina dan perusahaan Eropa. Perahu bergaya Eropa mulai banyak dikerjakan, disamping perahu mayang dan pencalang. Perahu mayang dan pencalang sudah digunakan dan digemari oleh pelaut bumiputera dan Eropa sejak abad ke-17 dengan lebih dari setengah dari perahu yang digunakan saat itu adalah kedua jenis perahu tersebut (Liebner, 2002). Perahu mayang yang menggunakan layar tanja merupakan jenis perahu yang sangat cocok untuk pelayaran di perairan utara Jawa yang dikuasai sistem angin setempat (Lapian, 2017), perahu jenis ini memiliki panjang antara 9,15 hingga 12,2 meter dan ideal dikemudikan oleh 6 orang awak kapal (Knaap, 1996).



Gambar 5 Perahu Mayang sebagai alat transportasi (van Mourik, 1930)

Perahu pencalang memiliki satu atau dua tiang layar, dengan geladak yang menutupi lambung dan sebuah bilik yang berfungsi sebagai ruang muatan (Liebner, 2002). Pencalang biasanya dikemudikan oleh 8-20 awak kapal, tergantung ukuran perahunya. Pencalang bisa memiliki ukuran dari 10 sampai 16 meter. Pada masa VOC, biasanya pencalang berukuran 16.5 - 18 meter dengan kapasitas muat 20-35 ton. Pada masa selanjutnya ukuran pencalang semakin besar dengan ukuran 18-22 meter dengan muatan 60-80 ton (Groenewegen, 1789).

Pada saat ini, perahu-perahu yang paling banyak dibuat adalah perahu *mayang* dan *pencalang*². Perahu-perahu tradisional ini masih dibuat menggunakan teknik *shell-first construction*, dengan membangun perahu dari lunas, kemudian dilanjutkan dengan menyusun papan-papan yang diperkuat dengan pasak besi. Penggunaan pasak besi ini merupakan pengganti dari pasak kayu, karena lebih praktis dan menghemat waktu, dibandingkan harus membuat pasak kayu sendiri.

Untuk membuat perahu kedap air, diantara papan kayu diberikan lapisan kulit kayu putih. Baru kemudian konstruksi kapal diperkuat dengan gading-gading yang dipasangkan di dalam lambung perahu. Sama seperti halnya dengan pembuatan perahu di Tanah Beru, Sulawesi Selatan, pembuatan perahu di Rembang dilakukan tanpa menggunakan gambar kerja. Keahlian ini menunjukkan penguasaan teknologi perahu yang telah tertanam di dalam diri para pembuat perahu di Rembang.

²Dalam wawancara dengan Sodikin Yasir, pemilik bengkel UD Jati Indah., 24 Oktober 2020.



Gambar 6 Perahu Mayang dalam tahap pengerjaan (Purnawibawa, 2020)

Kayu-kayu yang digunakan dalam pembuatan perahu pun bervariasi. Untuk perahu berukuran kecil, kayu jati yang diperoleh dari wilayah hutan di Rembang lebih sering dipergunakan. Sementara untuk perahu yang berukuran lebih besar dan dibuat untuk berlayar hingga ke laut terbuka, kayu yang digunakan adalah kayu-kayu yang didatangkan dari Kalimantan. Saat ini sebagian perahu yang dibuat di Rembang merupakan perahu yang sudah dilengkapi dengan mesin, sedangkan perahu layar tradisional sering kali hanya dibuat berdasarkan pesanan khusus.

Perahu dalam Pusaran Konflik

Walaupun memiliki sumber daya kayu yang cukup, sesungguhnya pembuatan perahu dan perdagangan di pesisir utara Jawa sempat mengalami kemunduran pada pertengahan abad ke-17. Konflik politik antara penguasa Surabaya dengan Mataram, berujung pada usaha Mataram untuk menguasai seluruh pulau Jawa dengan kekerasan. Perseteruan ini secara tidak langsung memberikan dampak yang signifikan pada kehidupan para pembuat perahu. Dalam menjalankan strateginya, Mataram menyerang pusat-pusat kegiatan ekonomi di wilayah pesisir untuk melemahkan posisi bandar-bandar tersebut.

Strategi agresif Mataram ini membuat banyak pedagang memindahkan perahunya ke bandar-bandar lain yang dirasa lebih

aman, seperti di Makassar, Banten, dan Batavia. Eksodus pelanggan utama dari pembuatan dan perbaikan perahu ini membuat pekerjaan pembuatan dan perbaikan perahu menjadi lesu (Stenross, 2007).

Industri pembuatan perahu ini terus mengalami hambatan akibat strategi Mataram untuk menjaga kekuasaannya di Nusantara. Dengan monopoli yang dijalankan Mataram, beras yang merupakan komoditas andalan Pulau Jawa hanya boleh diekspor dari Jepara, dan pelaut Jawa dilarang melakukan penjualan di luar pulau. Puncaknya pada 1655 ketika Amangkurat I memerintahkan penutupan semua pelabuhan dan memindahkan perahu-perahu besar ke Jepara (Schrieke, 1966).

Industri pembuatan perahu kembali memperoleh angin segar dengan dibuka kembali pelabuhan-pelabuhan di pesisir utara pada 1661, kendati ada kendali yang ketat dari VOC. Pada 1675 dengan adanya permintaan akan perahu berkualitas dari Batavia, pembuatan perahu di Rembang kembali berjalan, terutama melalui koalisi pembuat perahu dari Belanda dan peranakan Cina. Perahu yang dibuat pada masa ini merupakan perahu dengan desain dan konstruksi Eropa, walaupun banyak pembuat perahu skala kecil yang tetap eksis membuat perahu bergaya tradisional Nusantara.

Pada pertengahan 1700an, tidak banyak berita mengenai pembuatan perahu yang berjalan di Rembang. Adanya ketegangan politik sejak awal 1740an dan pecahnya Perang Kuning³ yang terjadi pada 1750 membuat tidak banyak informasi mengenai pembuatan perahu di Rembang yang dicatat. Hanya diketahui bahwa produksi perahu di Dasun oleh orang Cina terus berjalan. Pembuatan perahu secara lintas budaya ini membuat Rembang pada sekitar 1770an mampu memproduksi hampir semua jenis perahu

³Perang Kuning merupakan perlawanan tentara gabungan santri dan peranakan Cina melawan VOC di Rembang (lihat Unjiya, 2014)

(Knaap, 1996) baik yang bergaya Eropa atau gaya Nusantara. Walaupun demikian, sangat besar kemungkinan perahu memegang peranan penting dalam berjalannya Perang Kuning tersebut.

Industri pembuatan perahu di Rembang kembali surut pada 1808, ketika Daendels mendirikan *Administratie des Booschen*, semacam lembaga yang mengelola kehutanan di masa Hindia Belanda, dan mengeluarkan peraturan bahwa hutan adalah milik negara dan menghapus hak milik umum serta peraturan dalam penebangan kayu di hutan (Warto, 1993). Walaupun ada kelonggaran dalam penebangan kayu untuk pembuatan perahu, adanya kewajiban pembayaran retribusi atau pembelian kayu di pasar dengan harga sesuai peraturan pemerintah kolonial⁴ membuat biaya pembuatan perahu menjadi berkali-kali lipat dari sebelumnya (Raffles, 1817). Setelah tahun 1860an, pembuatan perahu di Rembang praktis dikuasai oleh perusahaan swasta dari Eropa, seperti Nering Bulge Company, Dunlop, dan P. Berendsen di awal abad ke-20. Bengkel-bengkel ini terletak di sepanjang Sungai Lasem di Dasun untuk mempermudah pergerakan perahu besar. Beberapa pembuat perahu dari kalangan Eropa antara lain Cornelis dan Kees de Boer, serta insinyur G. Cool.



Gambar 7 Galangan Kapal di Dasun (Koleksi foto G. Cool, 1922)

Pada pertengahan abad ke-20, industri pembuatan perahu di Rembang juga terpengaruh dengan pecahnya Perang Dunia II. Pada 28 Februari 1942, tentara Jepang mendarat di sekitar Desa

Kranggan, Lasem (Oemar, Sudarjo, dan Suud, 1988). Lokasi ini merupakan lokasi yang strategis untuk memotong garis pertahanan Belanda di Jawa Timur dan Jawa Tengah. Jepang juga mengambil alih pelabuhan dan bengkel perahu di Dasun⁵ (Lasem), untuk mendukung keperluan ekonomi perang Jepang.

Setelah Masa Perang Dunia II dan transisi ke masa kemerdekaan, industri pembuatan perahu di Dasun yang dikelola oleh perusahaan Belanda otomatis terhenti. Pada masa ini, sentra pembuatan perahu di Rembang bergeser ke arah Sarang dan Kragan yang merupakan pusat pembuatan perahu tradisional oleh bumiputera⁶. Informasi dari para penggalang/pembuat perahu yang masih aktif di Sarang menyebutkan bahwa pembuatan perahu telah menjadi pekerjaan lintas generasi dalam keluarga mereka, setidaknya sejak 1960-1970an⁷.

Pada abad ke-21 ini, rupanya tradisi maritim di Rembang masih bertahan. Industri perikanan sebagai salah satu sektor ekonomi andalan Kabupaten Rembang merupakan penggerak utama kegiatan berbasis maritim dan pasar utama bagi para pembuat perahu yang masih bertahan. Setidaknya di Kabupaten Rembang terdapat 3688 perahu layar dan perahu motor (Dinas Kelautan dan Perikanan Kabupaten Rembang, 2015) yang aktif digunakan untuk mendukung industri perikanan. Sebagian besar angka tersebut adalah perahu yang sudah disesuaikan dengan kebutuhan modern, sementara perahu layar tradisional sendiri jumlahnya sudah semakin jarang, ditambah dengan menurunnya minat generasi muda untuk meneruskan tradisi pembuatan perahu tradisional tersebut.

⁵ Winarno, E. 2015. Wawancara dalam <https://majalah.tempo.co/read/laporan-khusus/148226/lenyapnya-pelabuhan-pelabuhan-kuno-rembang>.

⁶ Winarno, E. 2020. Dalam wawancara dengan penulis, 10 Desember 2020.

⁷ Dalam wawancara dengan Sodikin Yasir, pemilik bengkel UD Jati Indah., 24 Oktober 2020.

⁴ Besluit. 1819. Staatsblad No. 19

Penutup

Sebagai bandar bersejarah di Pesisir Utara Jawa, perahu merupakan bagian yang tidak dapat dilepaskan dari kehidupan dan perjalanan sejarah Rembang. Dalam perjalanannya, bentuk maupun peran perahu di Rembang telah mengalami berbagai perubahan dan penyesuaian. Perdagangan dan konflik politik secara langsung dan tidak langsung merupakan faktor yang sangat mempengaruhi berjalannya tradisi ini.



Gambar 8 Sebaran situs sejarah maritim penting di Rembang dan Lasem

Kini, satu milenia lebih sejak berjalannya tradisi perahu di Rembang, perahu bukan hanya menjadi bukti perkembangan teknologi. Perahu juga menjadi saksi pertukaran budaya, bahasa, dan akulturasi budaya dari berbagai bangsa di Rembang. Namun sama halnya di berbagai pusat pembuatan perahu tradisional lain, seperti pembuatan perahu Padewakang dan Pinisi di Bira (Sulawesi Selatan), tradisi pembuatan perahu kini semakin terancam akibat banyaknya perahu modern dan kurangnya minat generasi muda untuk meneruskan tradisi tersebut.

Daftar Pustaka

Abbas, N. 2010. Perahu Kuna Punjulharjo: Sebuah hasil penelitian. *Jurnal Penelitian Arkeologi* 6:39-53.

Altenmuller, H. 2002. *Funerary Boats and Boat Pits of the Old Kingdom*.

Archiv Orientaini, 70, 2002, 269-290

Besluit. 1819. Staatsblad No. 19

Campbell, D. M. 1915. *Java: Past & Present. A Description of the Most beautiful Country in the World, its Ancient History, people, Antiquities, and Products*. London: William Heinemann.

De Bry, J.T dan de Bry, J. I. 1599. *Orientalische Indien (Little Voyages), Dritter Theil Indiae Orientalis*. Frankfurt.

Dick-Read, R. 2008. *Penjelajah Bahari; Pengaruh Peradaban Nusantara di Afrika*. Bandung: Mizan.

Dokras, U. V. 2020. *Maritime History of Ancient Hindu Traders*.

https://www.researchgate.net/publication/344443150_Maritime_History_of_Ancient_Hindu_Traders/ diakses pada 20 Maret 2020, pukul 23.08 WITA

Groeneveldt, W. P. 2009. *Nusantara dalam Catatan Tionghoa*. Alih bahasa Gatot Triwira. Depok: Komunitas Bambu.

Groenewegen, G. 1789. *Verzameling van vier en tachtig stuks Hollandsche schepen geteekend en in koper gerbragt*. Rotterdam: J. van den Brink.

Hamid, A. R. 2018. *Sejarah Maritim Indonesia*. Yogyakarta: Penerbit Ombak

Handinoto. 2015. *Lasem: Kota Tua Bernuansa Cina di Jawa Tengah*. Yogyakarta: Ombak

Horridge, A. 1981. *The Prah: Traditional Sailing Boat of Indonesia*. Oxford: Oxford University Press

- Horridge, A. 2015. *Perahu Layar Tradisional Nusantara*. Yogyakarta: Penerbit Ombak
- Kaur, M., dan Isa, M. 2020. *Between the Bay of Bengal and the Java Sea*. Marshall Cavendish International Asia Ltd.
- Knaap, G. 1996. *Shallow waters, rising tide: shipping and trade in Java around 1775*. Leiden: KITLV Press.
- Koleksi G. Cool, 1922. KITLV
- Lapian, A.B. 2017. *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16 dan 17*. Depok: Komunitas Bambu
- Lelono, T. M. H. 2011. *Wadah dari Tempurung Kelapa di dalam Perahu Punjulharjo*. *Berkala Arkeologi*, Vol 31, No. 1.
- Liebner, H. 2002. *Perahu-perahu Tradisional Nusantara. Suatu Tinjauan Sejarah Perkapalan dan Pelayaran*. Proyek Pengkajian dan Pengembangan Masyarakat Pantai. Jakarta: Departemen Kelautan dan Perikanan.
- Manguin, Y. P. 1993. *Trading ships of the South China Sea. Shipbuilding Techniques and Their Role in the History of the Development of Asian Trade Networks*. *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, Vol. 36, No. 3 (1993), pp. 250-280.
- Mochtar, A. 2018. *The Seventh-Century Boat from Indonesia: A study of the Southeast Asian lashed-lug boatbuilding tradition*. Flinders University: Master Thesis.
- Oemar, M., Sudarjo, dan Suud, A. 1988. *Sejarah Daerah Jawa Tengah*. Direktorat Jenderal Kebudayaan.
- Oktaviana, A.A. 2012. *Teknik Menggerakkan Perahu yang terekam dalam Seni Cadas sebagai kekayaan seni dan maritim di Indonesia*. Dalam Rahardjo, S. (ed). *Arkeologi Untuk Publik*. Jakarta: Ikatan Ahli Arkeologi Indonesia.
- P. van Mourik, 1930. *Andel, Album IX*, KITLV.
- Purnawibawa, A.G. 2020. *The Prau Project, Tradisi Maritim Gresik*. Depok: Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya.
- Reclus, E. 1885. *The Universal Geography*
- Raffles, T.S. 1817. *The History of Java I*. London: John Murray
- Rubin, H, J., dan Rubin, I. S. 2012. *Qualitative Interviewing, The Art of hearing Data (3rd edition)*. Sage Publications.
- Schrieke, B. 1966. *Indonesian Sociological Studies, part I*. The Hague: van Hoeve.
- Schrieke, B. J. O. 1957. *Indonesian Sociological Studies: Ruler and Realm in Early Java*. The Hague dan Bandung: H. W van Hoeve, Ltd.
- Stenross, K. 2007. *The Seafarers and maritime Entrepreneurs of Madura, History, culture, and their role in the Java Sea Timber trade*. Dissertation Murdoch University.
- Sungkowo, A., dan Wirasanti, N. 2019. *Semiotics Analysis of the Landscape Reconstruction of Medang Kamulan Ancient Sites*
- Susilowati, E. 2019. *Historiography of Coastal Communities in Indonesia*. *Journal of Maritime Studies and National Integration*, 3 (2), 89-96.

- Swastikawati, A., dkk. 2012. Evaluasi Penanganan Konservasi Perahu Kuno Indramayu. Jurnal Konservasi Cagar Budaya Borobudur, Vol. 6, No. 7, Desember 2012, Hal. 3-16.
- Taim, E. A. P. 2016. Keramik Muatan Kapal Karam Cirebon: Sebaran di Situs-Situs Arkeologi Sumatera Bagian Selatan. KALPATARU, Majalah Arkeologi Vol. 25, No. 1, mei 2016, Hal. 29-44.
- Unjiya, M. A. 2014. Lasem Negeri dampoawang, Sejarah yang Terlupakan. Salma Idea.
- Warto. 1993. Kerja Wajib Blandong: Eksploitasi Hutan di karesidenan Rembang, 1808-1865. Tesis: Universitas Indonesia. Tidak dipublikasikan.
- Winarno, E. 2015. Wawancara dalam <https://majalah.tempo.co/read/laporan-khusus/148226/lenyapnya-pelabuhan-pelabuhan-kuno-rembang>.
- Wiryomantoro, B. 2020. Traditions and Transformations of Habitation in Indonesia. Power, Architecture, and Urbanism. Springer.