



BENTUK PERAHU NELAYAN TRADISIONAL CILACAP PRAFIBERISASI

Indra Gunara Rochyat^a, Sri Rochana Widyastutieningrum^b,
Bambang Sunarto^c, Sunarmi^d

indragunara@esaunggul.ac.id, rochana@isi-ska.ac.id, bsunart0432@gmail.com,
sunarmi.interior67@gmail.com

^a Universitas Esa Unggul - Jakarta, Indonesia

^{b, c, d} Institut Seni Indonesia - Surakarta, Indonesia

ARTICLE INFO

Received: 23th October 2022

Revised: 17th December 2022

Accepted: 20th December 2022

Published: 31st December 2022

Permalink/DOI

10.17977/um020v16i22022p318-343

Copyright © 2022.
Sejarah dan Budaya
Email: jsb.journal@um.ac.id
Print ISSN: 1979-9993
Online ISSN: 2503-1147

ABSTRACT

Traditional wooden fishing boats in Cilacap have a characteristic shape as a marker of their territory. The preservation of the shape of the boat until the era of fiberglass of materials became an ontological problem that was formulated. A phenomenological approach to the design of wooden boats is used in reviewing the content of values in the form at a certain time. The design element review method dissects various needs related to aspects of practicality, aesthetics, and symbols and combinations of the three, according to the geographical situation, and living conditions. The formation of the wooden fishing boat elements supported by the guiding elements is always related in a unit that influences each other. The intrinsic value in the shape of the wooden boat that was instilled by the previous fishermen was maintained by the next generation.

KEYWORDS

Cilacap; fiberglass; fishermen; traditional; wooden boat

ABSTRAK

Perahu kayu nelayan tradisional di Cilacap memiliki ciri bentuk sebagai penanda wilayahnya. Bertahannya bentuk perahu sampai pada era bahan fiberglass menjadi sebuah persoalan ontologis yang dirumuskan. Pendekatan fenomenologis pada desain perahu kayu digunakan dalam meninjau kandungan nilai-nilai pada bentuk di suatu kurun waktu tertentu. Metode tinjauan elemen desain membedah berbagai kebutuhan yang berkaitan dengan aspek kepraktisan, estetika dan simbol-simbol serta kombinasi-kombinasi dari ketiganya, sesuai dengan situasi geografis, dan kondisi-kondisi kehidupannya. Terbentuknya elemen perahu kayu nelayan ditopang oleh unsur-unsur pemandu itu senantiasa berkaitan dalam sebuah unit yang saling mempengaruhi satu sama lain. Nilai instrinsik pada bentuk perahu kayu yang ditanamkan oleh nelayan terdahulu terus dipertahankan oleh generasi sesudahnya.

KATA KUNCI

Cilacap; fiberglass; nelayan; perahu kayu; tradisional

PENDAHULUAN

Indonesia memiliki berbagai macam perahu nelayan tradisional dengan ciri khas sebagai penciri wilayah yang merupakan perwujudan produk budayanya. Sebagai contoh; perahu tradisional Sandeq dari wilayah Mandar Sulawesi, perahu tradisional Ketinting dari Propinsi Gorontalo, perahu Jukung Cadik Bali, dan masih banyak lagi. Tiap daerah pasti memiliki ciri khas dari setiap dan kebiasaan nelayan daerahnya, serta dalam membuat perahu juga berbeda-beda (Imron, Haq, dan Iskandar, 2020: 3398). Aneka ragam bentuk dan jenis perahu tradisional di berbagai pesisir Indonesia, membuat laut dipandang sebagai sebuah ruang budaya oleh masyarakat nelayannya. Masyarakat nelayan tradisional menganggap laut sebagai suatu tempat yang dibentuk secara terukur oleh manusia melalui proses belajar dan adaptasi (Ririmasse, 201: 58).

Era fiberisasi perahu nelayan tradisional ditandai dengan adanya perubahan bahan pembentuk yang radikal. Pergantian bahan kayu pembentuk perahu nelayan digantikan secara dramatis dengan bahan *fiberglass*, sehingga memaksa nelayan untuk bersegera beradaptasi sebagai bentuk modernisasi. Modernisasi sendiri adalah salah satu perubahan sosial yang terjadi dalam masyarakat. Perubahan-perubahan pada kehidupan masyarakat tersebut merupakan fenomena sosial yang wajar, oleh karena setiap manusia mempunyai kepentingan yang tak terbatas (Rosana, 2015: 67). Berkaitan dengan hal tersebut bahwa bentuk perahu nelayan tradisional pra-fiberisasi merupakan fenomena tersendiri. Bentuk khas dari perwujudan dari produk budaya bahari masyarakat nelayan Cilacap, dianggap bertahan oleh karena perahu era bahan fiberglass menggunakan bentuk yang serupa dan sebangun. Fenomena desain merupakan salah satu manifestasi kebudayaan yang berwujud dan merupakan produk dengan kandungan nilai-nilai untuk suatu kurun waktu tertentu (Joedawinata, 2005: 5).

Perwujudan bentuk produk perahu nelayan tradisional kayu adalah hasil dari konsep-konsep penciptaan yang dimiliki nelayan di Cilacap. Perwujudan bentuk yang didasari dari sebuah alat yang di desain dapat membantu nelayan, dalam rangka mempermudah memperoleh hasil tangkap lautnya. Berangkat dari hal tersebut bahwa desain merupakan jenis perancangan yang menghasilkan wujud atau bentuk benda (dengan muatan fungsi utiliter praktis, ekspresi estetik, nilai-nilai simbolik tentang status-status sosial ekonomi dll) yang bermanfaat untuk manusia (sebagai *end user*) dalam memenuhi berbagai *need - will/want - dan fearnya* (yang bersifat *Biophysics - Psycho - Sosio Economic Culture Spiritual*) untuk periode dan kawasan tertentu (Joedawinata, 2005: 4). Berdasarkan hal tersebut bahwa fenomena bentuk yang menjadi pedoman bagi perahu berbahan fiberglass yang lebih modern sesudahnya, menjadi menarik untuk diteliti.

Perwujudan bentuk perahu nelayan tradisional di Cilacap pra-fiberisasi atau sebelum era modernisasi bahan fiber yang menjadi fenomena, memiliki cerita yang bisa ditelusuri dari pengalaman empiriknya. Peristiwa penciptaan perahu nelayan tradisional penunjang kegiatan tangkap laut selatan Cilacap, telah berlangsung sejak masyarakat nelayan menyelenggarakan kehidupan bersamanya di kawasan ini. Persoalan perwujudan di atas dapat teridentifikasi dan dirangkum menjadi pokok persoalan penelitian yang

dapat dirumuskan menjadi: bagaimana perwujudan bentuk perahu nelayan tradisional di Cilacap prafiberisasi? Rumusan persoalan penelitian ini tentunya memiliki tujuannya, yaitu untuk menjelaskan perwujudan bentuk perahu nelayan tradisional di Cilacap prafiberisasi. Perwujudan bentuk ini bukan hanya berupa hipotesa namun ditelaah berdasarkan bukti otentik yang tersedia.

Kecenderungan nelayan untuk mempertahankan tekniknya agar diketahui dan dikuasai generasi sesudah mereka dan akses terbatas ke teknologi baru di antara faktor-faktor lain yang membuat perahu tangkap ikan tradisional tetap ada. (Salam 2018: 1). Fenomena perahu kayu nelayan di Cilacap diambil dari bentuk lambung kayu berasal dari pohon besar dan sebuah teknologi alat keseimbangannya¹. Alat keseimbangan sudah melekat lama dan menjadi pemandangan yang lazim di wilayah ini, oleh karena pemakaian alat yang dihubungkan dengan kondisi perairan wilayah tangkapnya. Perahu kayu di Cilacap menggunakan dua buah pelampung di sisi kanan dan kirinya disebut dengan alat keseimbangan ganda, masyarakat nelayan Cilacap menyebutnya dengan *cadik* ganda. Alat keseimbangan ganda adalah teknologi yang terpasang melalui satu atau lebih penyangga kayu atau bambu yang melintang di atas bibir perahu, kemudian pada setiap ujungnya dipasang pelampung terbuat dari berbagai bahan yang mengapung seperti kayu ringan. Lambung kayu adalah sebuah jenis perahu yang paling sering dikaitkan dengannya adalah pohon besar yang dilubangi (Abramovitch 2005: 2000).

Persoalan lokasi di mana perjalanan mencari ikan lebih sering terjadi dengan jarak yang jauh, hampir pasti terjadi kerusakan yang cukup serius dalam penggunaan perahu dengan alat keseimbangan ganda. (Hornell 1945, 7). Konteks fungsi alat keseimbangan apabila dibandingkan dengan banyaknya kecelakaan yang terjadi di Cilacap menjadi sebuah persoalan yang menjadi fokus penelitian.² Alat keseimbangan ganda telah ditinggalkan demi alat keseimbangan tunggal. Tidak ada tempat di wilayah gugusan pulau menggunakan alat keseimbangan ganda tidak mampu memberikan perlindungan yang efektif terhadap ombak besar (Hornell 1945: 8). Bahwa bentuk perahu kayu nelayan tradisional adalah jenis yang digunakan oleh nelayan di Cilacap menggunakan alat keseimbangan ganda! Madagaskar adalah tempat peralihan dari alat keseimbangan ganda ke tunggal telah selesai. (Hornell 1945: 10). Pendapat kelaiklautan dari alat keseimbangan ganda untuk wilayah samudera diklaim sebagai peralatan yang layak laut, kenyamanan lebih baik daripada alat keseimbangan tunggal dan perahu lambung ganda (Doran Jr. 1974: 136). Sejauh mata memandang kerajinan perahu kayu nelayan tradisional di Indonesia terlepas dari bahan yang membentuknya, menggunakan alat

¹Desain perahu bersayap adalah yang paling stabil; lihat (Hornell 1943), hlm. 40.

²Penggunaan pelampung *cadik* ganda menjadi berbahaya, selalu bisa menenggelamkan dirinya dalam-dalam di ombak, kapan pun hal ini bisa terjadi, kapal bisa terlempar karena terlalu besar cambukan ombak, jika terjadi, maka konsekuensi terbalik tidak dapat dihindari. Oleh karena itu kami menemukan; bahwa hanya di kawasan yang terlindungi dengan baik, seperti pulau-pulau yang tersebar di Indonesia, bahwa perahu *cadik* ganda dapat terus digunakan dengan aman; lihat (Hornell, 1945), hlm. 7.

keseimbangan ganda, dan hanya sebagian kecil di beberapa kepulauan³ yang menggunakan alat keseimbangan tunggal (Haddon 1920: 66). Haddon menambahkan, bahwa ke arah sebelah barat perahu tradisional asli dari Indonesia dengan satu cadik dan dua penyangganya ditemukan di Ceylon dan sebelah selatan India (Haddon 1920, 78). Hal ini cukup untuk membuktikan bahwa alat keseimbangan ganda dibawa oleh pelaut ke pulau besar yang dijajah oleh orang Indonesia, mereka membawa dan mereka memasang alat keseimbangan ganda mereka ke perahu yang ada di sini (Hornell 1945: 10). Bentuk perahu kayu nelayan tradisional dengan alat keseimbangan ganda dianggap oleh sebagian besar kalangan akademis sebagai sebuah kerajinan perahu tradisional paling awal yang digunakan di Lautan Pasifik. Meskipun perahu kecil/rakit dengan kembangan layar, kadang-kadang disarankan sebagai pendahulunya (Doran Jr. 1974: 130). Pernyataan itu dianggap sebagai sumber untuk mengetahui keputusan-keputusan nelayan Cilacap, yang menunjukkan bahwa perahu kayu dengan alat keseimbangan ganda yang berkembang dan mengilhami di sini.

Produk dikatakan tradisional adalah kearifan produk lokal sebagai perangkat pengetahuan dan praktek yang dapat digunakan untuk menyelesaikan persoalan yang dihadapi dengan cara yang baik, benar dan bagus (Setyaningrum 2018: 109). Bentuk perahu kayu nelayan dengan alat keseimbangan ganda di Cilacap sebagai alat penunjang kegiatan nelayan tangkap laut, telah berlangsung sejak manusia menyelenggarakan kehidupan bersamanya di berbagai kawasan ini.⁴ Teori Joedawinata menjelaskan sebab terbangunnya objek produk budaya. Produk budaya di kawasan ekologi dan topografi di Cilacap, senantiasa di bangun oleh unsur-unsur material, teknik, peralatan dan energi tertentu. Kandungan unsur-unsur ekologi alam dan budaya kawasan, pada dasarnya di bangun untuk memenuhi berbagai kebutuhan yang berkaitan dengan aspek-aspek kepraktisan, estetika dan simbol-simbol serta kombinasi-kombinasi dari ketiganya, sesuai dengan situasi, bentuk dan kondisi-kondisi kehidupannya.

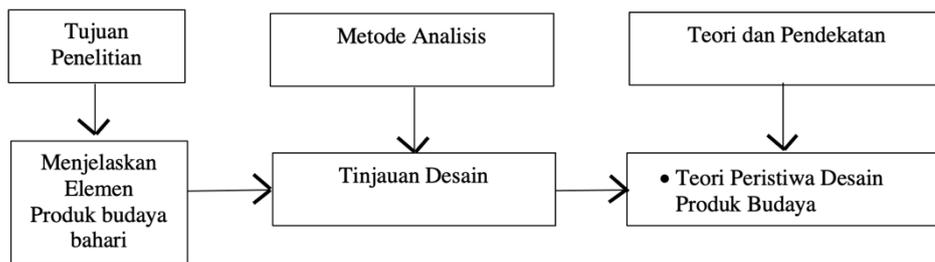
METODE

Metode tinjauan desain produk tradisional adalah meninjau produk kebudayaan sebagai hasil interaksi yang dinamis dari aspek-aspek sosial ekonomi budaya, ekologi alam kawasan, sifat-sifat seutuhnya dari manusia. Produk hasil interaksi dari kebudayaan manusia merupakan manifestasi karakteristik manusia seutuhnya dengan seperangkat sistem kebutuhannya, termasuk ekologi alam kawasan, serta eksplorasi dari unsur dan sistem desain yang *tangible* maupun yang *intangibile*, dan terdapat dalam masyarakat di kawasan tertentu pada periode waktu tertentu (Joedawinata, 2005: 13). Desain menurut Joedawinata menghasilkan wujud benda (dengan muatan fungsi utiliter, ekspresi estetik,

³ Indonesia terdapat perairan terkurung pulau-pulau, sehingga menjadi sebuah kawasan perairan yang tenang dan terlindungi, sangat ideal untuk pekerjaan kerajinan perahu bercadik; lihat (Hornell 1945), hlm. 5.

⁴ Fenomena desain merupakan salah satu manifestasi kebudayaan yang berwujud dan merupakan produk dengan kandungan nilai-nilai untuk suatu kurun waktu tertentu; lihat (Widagdo 1993), hlm.44.

nilai simbolik dalam status-status sosial ekonomi dll), dan bermanfaat untuk manusia (sebagai *end user*) dalam memenuhi berbagai *need - will/want - dan fearnya* (yang bersifat *Biophysics - Psycho - Sosio Economic Culture Spiritual*) untuk periode dan kawasan tertentu (Joedawinata 2005: 3). Sebagai sebuah produk kebudayaan, bahwa perahu bercadik di Cilacap di desain dari hasil interaksi yang dinamis atas aspek sosial, aspek ekonomi, aspek budaya, aspek ekologi alam dan kawasan, dan aspek sifat-sifat seutuhnya dari masyarakat nelayan. kearifan lokal berangkat dari fakta yang terjadi di sekeliling kehidupan masyarakat yang pragmatis, karena konsep yang terbangun sebagai hasil pengolahan fikir bertujuan untuk memecahkan masalah sehari-hari (Setyaningrum, 2018: 110). Pada dasarnya obyek di bangun untuk memenuhi berbagai kebutuhan yang berkaitan dengan aspek-aspek kepraktisan, estetika dan simbol-simbol serta kombinasi-kombinasi dari ketiganya, sesuai dengan situasi, bentuk dan kondisi-kondisi kehidupannya. (Joedawinata, 2005). Paradigma kualitatif, mengungkap gambaran besar bentuk perahu nelayan tradisional yang bersifat dan terlihat apa adanya di Cilacap. Penelitian kualitatif ini juga mencari jawaban-jawaban atas pertanyaan yang menyoroti cara munculnya pengalaman sosial budaya sekaligus memperoleh maknanya (Denzin dan Lincoln [Terj. Dariyanto] 2011: 6).



Gambar 1. Diagram Prosedur Penelitian

Bahan penelitian berupa perahu nelayan tradisional lama berbahan kayu di Cilacap sudah mulai sukar untuk di dapat. Beberapa perahu kayu masih terlihat di wilayah Desa Karang Talun Kecamatan Cilacap Selatan, sedangkan sebagian lainnya sudah tidak digunakan. Data primer diambil dari Desa Karang Talun yang berada di wilayah Kecamatan Cilacap Selatan, merupakan tempat berkumpulnya nelayan-nelayan sungai dan nelayan lama serta perajin perahu lama Cilacap. Kemudian nelayan-nelayan lama yang berada di tempat-tempat pelelangan ikan, dan di sekitar pelabuhan Cilacap.

Terbentuknya elemen perahu kayu nelayan ditopang oleh unsur-unsur pemandu yang senantiasa berkaitan dalam sebuah unit dan saling mempengaruhi satu sama lain. Dalam memandu desain perahu kayu secara optimum Ada tiga unsur utama yang mempengaruhi yaitu: (1) unsur manusia sebagai makhluk, (2) unsur kebutuhan akan produk, dan (3) unsur pendukung dalam proses mewujudnya gagasan. Substansi yang akan dibahas merujuk pada teori peristiwa perwujudan meliputi hubungan manusia sebagai makhluk yang menggunakan panca inderanya untuk berinteraksi dengan: (1) unsur ekologi dan topografi, budaya dan dengan Tuhannya, (2) masalah bio fisik,

psikologis, sosial ekonomi kultural, spiritual transendental, (3) fasilitas dan peralatan, dan (4) produknya sebagai alat transportasi tangkap laut.

Data sekunder bersumber dari penelaahan pustaka yang relevan, yaitu: jurnal ilmiah, prosiding ilmiah, buku dan literatur pustaka lainnya yang berkaitan dengan obyek materi. Pustaka berupa penggambaran kondisi sosial budaya pada wilayah penelitian diperlukan sebagai konteksnya. Literatur tentang konsep struktur sosial pesisir dan antropologi nelayan dianalisis berdasarkan realitasnya. Keabsahan data diperoleh dengan teknik aplikatif implementasi triangulasi data dengan tiga prosedur perbandingan, yakni: (1) dengan cara membandingkan hasil wawancara dengan data observasi, (2) membandingkan data dari dokumen ilmiah terkait dengan informasi nara sumber, dan (3) membandingkan sumber satu dengan data nara sumber lainnya (Moleong 2007: 99). Pandangan multiperspektif dengan teknik triangulasi data dapat digunakan sebagai cara untuk menarik suatu kesimpulan yang tidak hanya dari satu sudut pandang (Sutopo 2002: 108).

Analisis dengan menggunakan metode tinjauan desain pada produk budaya, menghasilkan pengetahuan-pengetahuan tentang unsur-unsur dalam unit pada obyek material penelitian. Proses analisis data dilakukan sejak awal bersamaan proses pengumpulan data sehingga proses analisis data dilakukan secara terus-menerus dan berkelanjutan selama masa penelitian (Sutopo, 2002b). Analisis terhadap struktur perahu tradisional yang berupa unsur-unsur, dan mengaitkannya dengan konteks makna, sehingga akan terkuak nilai-nilai yang menjadi simbolisasinya. Pengamatan terhadap unit utama, yaitu (1) menganalisis lambung perahu kayu. Lambung perahu ini juga terdapat lukisan berupa motif-motif hias., (2) menganalisis terhadap struktur sayap dari bahan bambu atau kayu untuk menyangga unsur cadik/katir, dan (3) menganalisis unsur alat keseimbangan yang dibentuk mengikuti pola-pola yang sudah diwariskan sejak lama.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Kebudayaan Cilacap

1. Ekologi dan Topografi

Topografi⁵ di Cilacap termasuk ke dalam wilayah lajur zona pegunungan selatan, sebagian Lajur Tekukan Tengah LTT, yang meliputi: Wilayah Kecamatan Dayeuhluhur, Wanareja, Majenang, Sidareja dan Kedungreja Utara, dan sebagian lagi termasuk dalam rangkaian Pegunungan Serayu Selatan. Bagian selatan wilayah Kabupaten Cilacap yang membatasi Segara Anakan dan Samudera Hindia terdapat sebuah pulau Nusakambangan yang memanjang dari arah barat ke timur dengan jarak \pm 30 Kilometer. Pulau Nusakambangan merupakan kelanjutan pegunungan selatan yang membujur di bagian selatan Pulau Jawa dari bagian timur hingga bagian barat. Cilacap memiliki luas wilayah paling besar diantara wilayah kabupaten-kabupaten di Jawa Tengah. Peta Provinsi Jawa Tengah memperlihatkan bahwa Cilacap berada di ujung barat daya, berbatasan dengan

⁵ Topografi merupakan bidang ilmu pengetahuan tentang permukaan bumi dan objek lain; lihat (Yosanny, Ismail, dan Said 2013), hlm. 1174.

Kabupaten Ciamis, Kota Banjar, dan Kabupaten Pangandaran, Provinsi Jawa Barat. Di sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Kuningan, Kabupaten Brebes, dan Banyumas. Di sebelah timur dengan Kabupaten Kebumen, dan sebelah selatan dengan Samudera Hindia. (Ratnani, Setyobudi, dan Rahayu 2019: 2). Ada 12 kecamatan yang berada dalam wilayah pesisir dengan panjang garis pantai mencapai 201,9 km. (Hendratmoko dan Marsudi 2010, 2). Ada lima wilayah kecamatan di sepanjang garis pantai Cilacap yang merupakan wilayah yang langsung berhadapan dengan Samudera Hindia.⁶

Wilayah Cilacap berhadapan langsung dengan Samudera Hindia yang terkenal dengan angin yang cukup kencang, dengan gelombang laut yang tinggi. Cilacap ramai dengan nelayan-nelayan dengan kapal besar yang singgah. Kapal-kapal nelayan aman untuk berlabuh dan bersandar di pelabuhan di sini, oleh karena ombak laut selatan yang menerjang pesisir terlindung oleh adanya Pulau Nusakambangan. Mungkin hal ini yang membuat majunya industri perikanan Cilacap sejak zaman pendudukan koloni. Cilacap merupakan salah satu kota pelabuhan terbesar sejak zaman pendudukan, namun pantai selatan dengan lautannya yang terbuka dan gelombang yang besar, sehingga banyak kapal karam di sana, jarang disinggahi pelaut (Raffles 1817: 6). Bentuk garis pantai yang menjorok ke dalam daratan sedikit memudahkan nelayan-nelayan dari luar untuk segera bersandar maupun berlabuh di pantai, namun untuk nelayan yang hendak berlayar menjadi tantangan tersendiri. Apabila ombak pesisir sedang besar, maka nelayan-nelayan tradisional menangguk niatnya untuk melaut hingga keadaan ombak normal kembali. Lain halnya dengan kapal *compreng* dan kapal nelayan besar, seperti kapal pukut harimau yang bersandar di Pelabuhan Besar Cilacap, mereka dapat setiap saat pergi melaut.

Wilayah Cilacap yang bersinggungan dengan pantai, mayoritas penduduknya berprofesi sebagai nelayan, sedangkan wilayah Kecamatan Cilacap Tengah dengan jumlah penduduk terpadat memiliki potensi kawasan industri. Kecamatan Cilacap Utara potensi utamanya bidang pertanian dan juga wilayah pekerjaan di bidang industri perikanan. Kabupaten Cilacap memang sudah lama dikenal dengan sektor perikanan yang memiliki potensi sumber daya perikanan yang cukup besar khususnya ikan laut. Pengetahuan beberapa nelayan lama sebagai nelayan tangkap laut yang tinggal di jalur sungai wilayah Donan Cilacap Tengah, telah memberikan pengetahuan lebih dari pada nelayan tangkap lainnya yang hidup di sepanjang Teluk Penyus. Atas dasar pengetahuan ini dia dan kelompoknya, akan sulit untuk tidak kembali melaut sebagai daya tarik alamiahnya, dibandingkan dengan pekerjaan-pekerjaan sampingannya darat. Bekerja sebagai nelayan di Cilacap memiliki pemaknaan tentang kehidupan dalam mencapai potensi tertinggi mereka dengan dihadapkan dengan konsekuensi alam. Bekerja sebagai nelayan sangat berbeda dengan bekerja pada sektor lainnya; seperti halnya bertani, berdagang dan sebagainya, karena lingkungan laut bagi kebanyakan orang ini tidak dapat ditaklukkan sepenuhnya oleh manusia (Kusuma 2019: 65). Letak geografis dan kondisi

⁶ Lihat; Website Resmi Pemerintah Kabupaten Cilacap 2016.

alam di Cilacap sangat berhubungan dengan kesadaran nelayan dalam membentuk produk budaya baharinya. Pengetahuan atas dasar pengalaman empiris ini menjadi sebuah legitimasi dan keyakinan identitas dari sektor produk budayanya.

Secara geografis, bahwa keberadaan nelayan hampir ada di seluruh wilayah perairan sepanjang pantai selatan Cilacap. sebagian besar masyarakat yang bermukim di pesisir mengabdikan diri menjadi nelayan (Kusuma 2019: 63). Karakteristik ombak besar di pesisir pantai yang berbatas dengan Samudera Hindia, menyapu daratan pesisir terkadang memang menyulitkan nelayan untuk mulai melaut, bahkan beberapa nelayan harus kehilangan perahu dalam situasi ombak besar. Tidak hanya nelayan yang menjadi korban keganasan ombak Samudra Hindia, namun beberapa wisatawan lokal maupun domestik yang berenang juga turut menjadi korban. Hal ini mendorong nelayan untuk membuat produk budaya bahari sesuai dengan karakteristik dimana mereka hidup.

2. Mitos

Pembentukan perahu nelayan tradisional Cilacap tidak luput dari unsur sejarah lokal budayanya. Budaya bahari masyarakat nelayan Cilacap merupakan sebuah entitas dan sekaligus bagian integral dalam jati diri. Sejarah budaya lokal adalah sejarah mengenai asal usul pertumbuhan, kemunduran, dan kejatuhan suatu kelompok masyarakat lokal (Ratnani, Setyobudi, dan Rahayu 2019: 1). Pengetahuan lokal sebagaimana diketahui merupakan salah satu unsur kebudayaan yang berlaku secara universal terhadap setiap kelompok masyarakat sesuai yang digambarkan (Ansaar 2019: 41). Adriati menyebutkan:

Bentuk lambung perahu tradisional kayu yang dihasilkan nelayan lama hanya terlihat fungsional secara umum, dengan artian kalau berhasil secara fungsi dapat dikatakan bagus, baik, dan mungkin indah bentuknya. (wawancara pada tanggal 14 Mei 2020).

Hal di atas merupakan pemikiran dan perenungan masyarakat pesisir dari generasi ke generasi, bukan semata-mata hasil pengetahuan yang didapatkan dari mereka sendiri. Peletakan dasar pembuatan perahu oleh generasi sebelumnya bergulir sampai dengan hari ini, sehingga bertahan dengan tradisi adalah dengan mengembangkan dan berinovasi. Adriati menambahkan:

Masyarakat juga senantiasa membuat pembaharuan sesuai dengan kebutuhan. (wawancara pada tanggal 14 Mei 2020).

Nelayan lama Cilacap mengetahui konsep pembentukan lambung perahu kayu yang berakar dari nilai-nilai luhur yang dasari sikap budi sesama manusia. Nilai-nilai kebersamaan akan berbagi informasi pembentukan lambung perahu, yang dampaknya terhadap kepercayaan masyarakat nelayan akan produk hasil. Acuan dasar yang berasal dari suara hati pelaku kebudayaan tersebut, ditambah dengan legitimasi pengetahuan

yang datang dari pengalaman dan pendidikan, telah membentuk konsep bentuk lambung perahu nelayan tradisional Cilacap yang memiliki nilai hidup dan nilai humanis. Kebudayaan di Cilacap pada masyarakatnya sangat erat kaitannya dengan latar belakang sejarah dan perekonomian di Jawa. Terjadinya bentuk-bentuk ritual sebagai sebuah kebudayaan di Cilacap, salah satunya disebabkan dari tuntutan kebutuhan hidup masyarakat, untuk mendapatkan kemudahan dalam mencari karunia dan rizki yang umumnya bersifat duniawi. Persolaan kemiskinan dan kesulitan hidup dianggap sebagai gangguan yang harus diatasi dengan mengadakan bentuk kegiatan pendekatan kepada alam di lingkungannya, dimana informasi yang berasal dari alam ghaib (*wangsit, ilham, wisik*) dianggap sanggup memberikan jalan keluar terhadap permasalahannya. Walaupun masyarakat Jawa umumnya terkenal sebagai masyarakat yang religius, namun mereka masih mempercayai hal-hal yang mistis. Mereka percaya pada suatu hal di balik penampakan fisik yang mereka lihat, ditambah dengan masuknya berbagai keyakinan atau agama sebelum kedatangan Agama Islam di Pulau Jawa, sangatlah berpengaruh besar pada adat istiadat, cara hidup, maupun praktik-pratik keagamaan sehari-hari orang Jawa. Keyakinan dan kepercayaan atas kekuatan alam mempengaruhi sebagian kehidupan orang-orang Jawa, termasuk masyarakat nelayan Cilacap. Gagasan-gagasan mistik memang mendapat sambutan hangat di Jawa. Tradisi kebudayaan tua di Jawa didominasi oleh unsur-unsur mistik (Koentjaraningrat 1984: 53). Keyakinan akan mitos penguasa laut pada masyarakat nelayan Cilacap hidup dan berkembang di setiap suku, etnis, dan desa, merupakan kebudayaan lokal Cilacap yang dapat memberikan dan mencerminkan ciri wilayah. Sebagai salah satu unsur kebudayaan lokal, kepercayaan masyarakat dapat menjadi perekat bagi terwujudnya nilai-nilai kesatuan dan gotong royong, yang pada akhirnya akan tercermin dalam setiap produk budaya baharinya.

3. Nilai Spiritual Transendental

Pembuatan lambung perahu oleh nelayan lama merupakan sebuah proses panjang yang telah mereka nikmati, latarbelakang ekonomi dan didorong rasa kemanusiaan yang tinggi pada akhirnya menghasilkan produk yang bernilai beagi mereka. Narsam seorang nelayan sekaligus pembuat perahu lama menyebutkan:

Karya lambung perahu tradisional secara khusus menjadi perhatian para pembuat perahu hari ini. Oleh karena lambung perahu dianggap sebagai tempat yang sangat sakral bagi nelayan. Berbagai macam aktifitas yang memiliki nilai hidup nelayan terjadi di dalam lambung, dimulai dari pinggir pantai sampai dengan kembali dari melaut, aktifitas yang bersumber dari nilai-nilai kehidupan nelayan ada di lambung perahu. Lambung perahu diibaratkan sebuah karya dalam bentuk simbol pengabdian kepada Tuhannya yang ditugaskan untuk mengemban fungsinya sebagai seorang nelayan pembuat perahu. (Penjelasan diperoleh dari Narsam, wawancara di Cilacap 4 Juni 2021).

Bagi Narsam dalam falsafah hidupnya bukan karena dirinya ingin menjadi seseorang yang hebat atau memiliki cita-cita yang tinggi atau kebanggaag warisan ilmu

membuat perahu, namun ini adalah kehendak Nya yang tidak mungkin ditolak. Falsafah Jawa disebut dengan istilah “*Nrimo*” dengan segala keikhlasan. Segala sesuatu perkataan nelayan mengenai hal-hal yang bersifat teknis maupun non teknis yang selalu dikeluhkan dan diceritakan menjadi sebuah dorongan batin nelayan sebagai perajin merasa terpanggil jiwanya untuk mempersembahkan karya yang bisa bernilai kehidupannya.

Cerita pahit mengenai keselamatan nelayan dalam proses tangkap laut, seakan memberikan pengaruh yang signifikan terhadap pembentukan lambung perahu yang ideal. Pembuatan lambung perahu diusahakan menghilangkan keberpihakan sisi ekonomi, walaupun kerap menghantuinya. Pengambilan keputusan-keputusan dari aspek ekonomi yang akan mengakibatkan kecelakaan laut, akan cukup memberikan beban moral bagi mereka yang mengingkari. Narsam mengatakan:

Sanksi yang diberikan pembuat perahu bisa berupa sangsi sosial yang dihadirkan dari mulut ke mulut oleh para nelayan untuk tidak membuat perahu dari tempat tertentu. (Penjelasan diperoleh dari Narsam, wawancara di Cilacap 4 Juni 2021).

Dalam memperbaiki lingkungan spiritualnya para nelayan serta merta mematuhi ajaran-ajaran yang sudah diwariskan oleh leluhurnya maupun nelayan-nelayan sebelumnya; seperti menjalankan adat dan norma-norma yang berlaku pada budaya mereka, sehingga nilai budaya yang ada pada masyarakat senantiasa terjaga. Agama Islam telah mengajarkan kepada sebagaimana masyarakat nelayan dengan menjelaskan, bahwa bekerja merupakan sebuah kegiatan ibadah, namun apabila diiringi dengan rasa bersyukur. Sikap penyelarasan dengan alam seolah-olah terlihat sebagai sikap pasrah yang ditunjukkan nelayan-nelayan tradisional, terlihat pada perilaku yang cenderung malas dan santai pada saat musim kurangnya hasil tangkapan (*paceklik*) menghampiri. Sebagian individu nelayan beranggapan bahwasanya rezeki itu sudah memiliki porsinya tersendiri. Sehingga muncul sebuah anggapan dan sikap yang dianut bersama oleh kelompok nelayan Cilacap.

4. Falsafah *Nrimo Ing Pandum*

Orang Jawa yang hidup di pesisir memiliki konsep sendiri dalam menentukan sikapnya dengan menyesuaikan diri dengan alam. Mereka merasa tidak harus takluk dengan alam, karena ketidakmampuannya menganalisa dan mengukur secara akurat kekuatan alam, mereka memilih untuk menyelaraskan kehidupannya dengan alam. Hanya saja bila terjadi bencana alam, yang tidak bisa mereka hindarkan yang membawa maut dan kehancuran. Mereka menyerah secara total kepada nasib, tanpa banyak perbuatan untuk menyelamatkan diri (Koentjaraningrat 1984: 438). Masyarakat nelayan Cilacap masih memegang teguh falsafah dengan memberi arti pada kehidupan mereka *memayu hayuning bawono*, yang bermakna ‘memperindah keindahan dunia’. Untuk memaknai falsafah tersebut masyarakat nelayan Cilacap menganggap perlu memperbaiki lingkungan fisiknya dan juga memperbaiki lingkungan spiritualnya. Lingkungan fisik dan

spiritual ini bergabung dalam nilai hidup dan nilai kemanusiaan. Sukidi nelayan tradisional menuturkan:

Untuk memperbaiki lingkungan biasanya masyarakat nelayan Cilacap melakukan tindakan-tindakan berupa menjaga terumbu karang maupun menambah rumpon-rumpon untuk dijadikan terumbu karang yang ditenggelamkan, biasanya dilakukan dengan kelompok, juga memperbaiki alat tangkap ikan, seperti jala maupun perahu yang rusak.” (wawancara diperoleh pada tanggal 28 Oktober 2021).

Oleh karenanya, masyarakat nelayan Cilacap lebih mengedepankan prinsip-prinsip keselarasan antara nilai dan norma kehidupan diri mereka dengan orientasi kerja mereka sebagai konsekuensi bagian dari kehidupannya di wilayah pesisir. Tidak bisa dipungkiri juga jika keselarasan yang telah sejak lama diterapkan dan dibangun tersebut, akan terus menjadi nilai normatif dalam tata dan pola kehidupan mereka sehari-hari.

Masyarakat nelayan Cilacap banyak mengusung sikap-sikap pasrah akan keadaan alam. Hal ini sejalan dengan konsep penyerahan total kepada nasib bagi masyarakat Jawa pada umumnya, falsafah “*nrimo ing pandum*” yang berarti sikap menerima dengan utuh secara total terhadap apa-apa yang sudah diberikan oleh kehidupan alam pesisir untuk mereka. Sikap konsep Jawa kuno ini dianggap luhur dan tinggi, menyebabkan sikap kurang bekerja keras dalam mencari rezeki. Siasatnya adalah mereka mencoba menyelaraskan kehidupannya dengan alam. Banyak terjadi kecelakaan-kecelakaan laut yang dialami nelayan Cilacap, yang disebabkan dorongan mencari nafkah yang tinggi, sehingga mengabaikan peringatan-peringatan tentang kondisi cuaca. Sukidi menyebutkan:

Sikap nelayan-nelayan yang tidak patuh akan peringatan untuk tidak melaut karena cuaca yang tidak mendukung, sebagian berujung pada hal-hal yang tidak diinginkan.” (wawancara diperoleh pada tanggal 28 Oktober 2021).

Nelayan-nelayan yang terdampak oleh fluktuasi alam iklim dan cuaca, menguatkan dirinya dengan membangun persepsi keyakinan diri. Persepsi nelayan tangkap yang beranggapan bahwa musim dan cuaca yang sangat berpengaruh terhadap jumlah hasil tangkap, menjadikan sebuah tingkat kesadaran dan *legowo* dalam posisi yang pasrah atau *nrimo ing pandum* terhadap kondisi alam dan takdir Tuhan. Kepasrahan nelayan-nelayan dalam menyikapi kondisi alam yang berupa musim ikan di Pantai Selatan Cilacap ini, nelayan-nelayan tradisional kerap diisi dengan melakukan kegiatan kesenjangan waktu, seperti; membuat jaring, memperbaiki perahu dan mencari utangan kepada juragan darat guna memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari (Prihatin 2017: 138).

Nrimo ing pandum pada masanya dulu dianggap sebagai usaha kekuasaan untuk mengesahkan penghisapan, pemerasan dan penindasan atas rakyat kecil melalui kebijakan yang tidak memihak nelayan yang termajinalkan. Saat ini prinsip falsafah Jawa

ini dianggap oleh nelayan tradisional untuk melegitimasi kondisi kemiskinan dan kondisi tertekan yang tidak berubah, meski kekuasaan berubah. Legitimasi ini merupakan kesepakatan diam-diam yang diambil nelayan, berdampak pada hal-hal buruk yang bisa menimpa kapanpun, terutama pada kondisi-kondisi tertentu yang melibatkan alam. Konsep *nrimo* diatas diperkuat oleh filsuf Max Weber (1864-1920) dengan mengatakan, bahwa kepentingan-kepentingan yang berkaitan dengan ekonomi sangatlah menentukan ideologi. Mereka bekerja keras dan tekun bukanlah karena untuk mendapatkan pendapatan besar, akan tetapi ketekunan dan kerja keras merupakan sebagai bagian dari tuntutan agama. Weber berkesimpulan mengenai hal ini dengan mengatakan bahwa 'sistim kepercayaan' akan berdampak pada 'sistim kapitalisme' (Ritzer 2012: 44).

B. Struktur Perahu

1. Studi Arkeologis

Sejarah penggunaan perahu dengan jenis yang berada di Cilacap, sama dengan yang ada di berbagai belahan dunia lainnya. Studi arkeologis mencatat telah ada selama berabad-abad atau ribuan tahun, seperti yang ditemukan di *New Brunswick* (Kanada), dari tahun 1557, dan Slovenia, dari tahun 3160 hingga 3100 SM. Lebih dari 100 perahu nelayan kecil di Jepang yang telah dipahat dan dilubangi sebagai ruang istirahat berasal dari periode *Holosen* ditemukan, sebagian besar dari Danau Biwa, yang digunakan untuk memancing dan transportasi (Paula dkk. 2019: 2).

Pohon yang dipahat dan dilubangi untuk ruang istirahat sebagai palka pada lambung adalah salah satu jenis perahu pertama yang dibuat dan digunakan oleh manusia di hampir semua benua. Disebut perahu kecil dengan ruang istirahat karena dibuat dari batang pohon tunggal. Penandaan tidak diperlukan oleh karena kelompok nelayan maupun individu nelayan sangat mengenali perahunya. Banyak perajin yang merupakan nelayan juga. Pengalaman Narsam sebagai seorang nelayan pada perahu kayu Cilacap dulu, mengenal betul kehidupan nelayan-nelayan beserta alat-alat tangkap yang digunakannya. Nelayan-nelayan kecil dengan perahu tradisionalnya berbahan kayu selalu menjadi pusat perhatian, dimana menurut pemikiran ekonomis, perahu kayu diprediksi sebagai alat memenuhi hajat hidup nelayan di Cilacap di masa-masa yang akan datang.

1. Bentuk Lambung Bawah Bulat

Berdasarkan pengalaman empiris nelayan lama, bahwa desain lambung perahu kayu mampu berjalan aman diatas air, dan mampu memaksimalkan pergerakan yang memiliki arus permukaan laut yang kerap berubah-ubah. Julianto seorang perajin perahu mengatakan:

Lambung kayu memiliki daya apung yang tinggi pada kecepatan rendah pada air yang tenang (Wawancara di Cilacap 18 Agustus 2021).

Perahu membutuhkan ketahanan yang baik dan kinerja efisiensi air untuk operasi yang aman di medan laut yang bergelombang. Ketahanan dan kinerja cengkeraman lambung

pada perahu kayu tergantung pada bentuk kayu lambungnya. Bentuk lambung perahu nelayan tradisional telah melakukan koreksi-koreksi terhadap bentuk dan jenis lambung untuk digunakan oleh nelayan lokal Cilacap. Bentuk lambung perahu menentukan besarnya hambatan, berdampak pada kecepatannya dan stabilitas (Sudjasta dan Sulistyawati 2017: 1). Julianto menambahkan:

Lambung kayu tidak pernah lepas dari masalah olah gerak kapal di laut bergelombang, sehingga bentuk lambung yang direncanakan harus mampu mengatasinya.⁷ (Wawancara di Cilacap 18 Agustus 2021).

Penggunaan bentuk lambung bawah bulat (U) pada perahu tradisional kayu di Cilacap, telah digunakan pada masa awal penggunaan bahan baku gelondongan kayu yang biasa disebut *dugout*. Nelayan Cilacap menyebutnya dengan istilah "*Jugong*". *Jugong* adalah tipikal perahu kayu kecil menggunakan sayap cadik/katir yang terbuat dari bahan kayu yang berbentuk melengkung atau dilengkungkan. Sukidi menyebutkan:

Perahu *Jugong* adalah perahu dengan bentuk lambung bawah huruf U atau bawah bulat, oleh karena struktur lambung bersalal dari sebatang pohon jati, pohon damar laut atau pohon jenis pohon besi lainnya yang banyak tumbuh di wilayah Majenang dan sebagian didatangkan dari daerah Jawa timur pada masa lampau." (wawancara diperoleh pada tanggal 28 Oktober 2021).



Gambar 2. Lambung *Jugong* Bawah Bulat
(Foto Rochyat 2020)

Tipe lambung bawah bulat masih diyakini masyarakat nelayan tradisional sebagai bentuk yang sesuai dengan kondisi alam laut Cilacap. Kelemahannya berupa olah gerak yang

⁷ Ketika lambung mengalami beda fase dengan fase gelombang laut, mengakibatkan bagian alas haluan terangkat dari permukaan dan turun menghantam gelombang. Kejadian ini menimbulkan beban benturan berulang yang dinamakan beban *slamming*, lihat (Hakim dan Yulianto, 2015), hlm. 1.

tinggi, sehingga hempasan gelombang sulit untuk beradaptasi dengan baik (Rahman 2006: 243). Julianto dalam hal ini mengatakan:

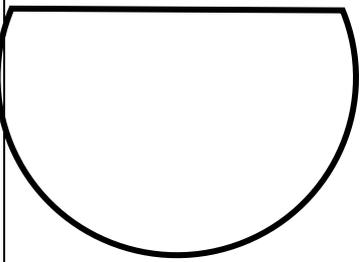
kelemahan lambung bulat adanya tahanan gesek terhadap air yang cukup besar, sehingga pergerakannya kurang lincah terhadap karakter laut yang bergelombang tinggi. (Wawancara di Cilacap 4 Juni 2021).

Tipe lambung bawah bulat masih diyakini masyarakat nelayan tradisional sebagai bentuk yang sesuai dengan kondisi alam laut Cilacap. Kelemahannya berupa olah gerak yang tinggi, sehingga hempasan gelombang sulit untuk beradaptasi dengan baik (Rahman 2006: 243). Bentuk lambung perahu kayu sering menjadi penyebab terjadinya kecelakaan di laut, sehingga alat kesimbangan menjadi tumpuan tambahannya. Julianto dalam hal ini mengatakan:

kelemahan lambung bulat adanya tahanan gesek terhadap air yang cukup besar, sehingga pergerakannya kurang lincah terhadap karakter laut yang bergelombang tinggi. (Wawancara di Cilacap 4 Juni 2021).

Berikut adalah tabel analisis dari bentuk lambung bawah bulat pada Jugong, sebagai berikut:

Tabel 1. Analisis Lambung Bawah Bulat

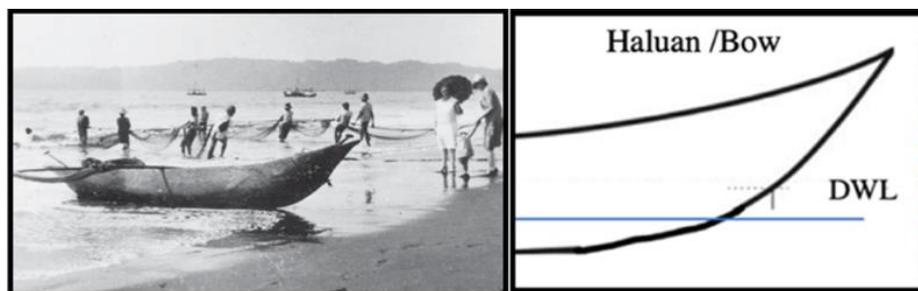
Sketsa	Kelebihan	Kekurangan
 <p>Sketsa Lambung Bulat.</p>	<p>lambung tipe seperti ini mampu bergerak dengan mudah melalui air beriak dengan kecepatan lambat dan sedang.</p>	<ul style="list-style-type: none">a. memiliki kecenderungan untuk bergulingb. Nelayan-nelayan memerlukan tambahan alat penyeimbang (sayap cadik).c. pembelian lambung dengan lambung tipe U harus dengan cadiknya.d. Konsumsi bahan bakar lebih banyak, disebabkan gesekan terhadap air besar.

Bentuk lambung bawah bulat perahu kayu lebih cocok untuk sungai daripada untuk penggunaan di laut (Hudson 1981: 279). Oleh karena lambung tipe seperti ini mampu bergerak dengan mudah melalui air beriak dengan kecepatan lambat dan sedang. Tanpa sistem atau alat keseimbangan (sayap cadik), perahu dengan tipe lambung bulat mudah sekali terbalik atau melakukan gerakan *rolling* ke arah kiri maupun ke arah kanan (Hakim dan Yulianto 2015, 3).

2. Bentuk Haluan Miring

Bentuk lambung perahu yang khas memanjang dan pipih serta panjang *memapak* lalu miring dan menyudut ke bagian haluan, merupakan ciri lambung perahu kayu nelayan Cilacap. Bentuk haluan disesuaikan dengan unit alat tangkap, daerah penangkapan ikan, dan daerah pembuatan kapal (Bangun, Novita, dan Iskandar 2018). Haluan dengan bentuk miring dan meruncing ke atas dibuat atas kondisi gelombang laut yang terkenal besar. Haluan kapal merupakan bagian terdepan yang terkena dampak secara langsung terhadap gelombang laut. Ujung depan perahu-perahu kayu tradisional dibentuk dan diberi imbuhan berbentuk runcing, menyerupai ujung tombak (Saputro dan Gautama 2014: 13). Narsam menyebutkan bahwa:

bentuk menyudut di depan agar mudah memotong gelombang” (Wawancara di Desa Lengkong, 4 Juni 2021).



Gambar 3. Bentuk Haluan Jugong Nelayan Cilacap (Repro Situmorang 2019)

Adriati (52 th.) dalam wawancara terisisip penjelasan mengenai hakikat haluan bagi nelayan Cilacap, dengan mengatakan bahwa;

Tanpa mengetahui bahannya dari apapun, bentuk haluan memberi pesan bahwa kita mesti berani dan optimis melakukan misi yg sedang dikerjakan. Pesan itu nampak dengan bentuknya yang melengkung ke depan dan kalau diteruskan ke atas. (Kutipan wawancara pada hari Kamis tanggal 29 Mei 2020, pukul 14:30 WIB).

Bentuk haluan merupakan unsur penting dari sebuah sistem unit lambung, bahwa bentuk haluan miring pada lambung berfungsi sebagai pemecah gelombang. Bentuk yang sesuai dengan karakteristik ombak yang dihadapinya akan berdampak pada berkurangnya hambatan kapal, sehingga pergerakannya menjadi lebih efisien (Dani, Rubiono, dan Mukhtar 2019: 1). Resistensi gelombang dapat sangat dikurangi dengan menggunakan bentuk lambung yang sangat baik atau optimalisasi beberapa titik-titik tertentu pada lambung perahu. (Sun dkk. 2012: 16). Oleh karena gerakan resonansi (naik turun gelombang) yang bersifat vertikal dan kuat, berpengaruh pada *slamming* yang dapat merusak lambung dan membahayakan penumpang, maka pentingnya desain

haluan lambung untuk menganalisis dan meminimalkan dampak kerusakan lambung dari gelombang arah depan (Seo dkk. 2007: 443).

3. Bentuk Buritan Pepet

Kata “*pepet*” atau “*papak*” adalah istilah bentuk yang menyempit. Bentuk ini merupakan hal yang tidak lazim pada buritan perahu. Bentuk pepet di buritan bertujuan untuk memperkecil hambatan air, oleh karena terpasang mesin tempel sebagai daya penggerak. seperti pada gambar berikut:



Gambar 4. Bentuk Pepet pada Buritan Jugong (Foto Rochyat 2021).

. Bagi nelayan di Cilacap istilah ‘*pepet*’ dalam bahasa Cilacap bermakna menyempit namun tidak tajam. Bentuk pepet merupakan konsep bentuk yang terbuka, sedangkan bentuk haluan itu sendiri merupakan konsep tertutup. Adriati dalam bukunya (2004: 74) menyebutkan, bahwa *jukung* (jugong) di pantai selatan Jawa memiliki bentuk perahu yang khas. Bentuk yang khas adalah haluannya yang tinggi dan buritan yang *papak*, untuk menempatkan mesin perahu. Hubungan desain pepet (mengecil di buritan) dengan tingkat kecepatan adalah karena bentuknya yang pipih. Bentuk pepet yang dibuat berhubungan dengan laju dan daya penggerak. Bentuk yang, juga sebagai alat penambah kecepatan. Konsep peningkatan kecepatan apabila terbentuk jejak jalur air yang diinginkan terlihat dari sisi lambung, lambung kapal yang dirancang agar gesekan yang ditimbulkan dengan air dapat bernilai sekecil mungkin dan kapal dapat stabil dan lebih cepat (Ricinsi, Musriyadi, dan Baidowi 2021: 49). Julianto menyebutkan, bahwa:

Buritan pepet yang pipih mampu menyalurkan air dengan lancar agar tahanan air kecil disaat bergerak.” (Wawancara di Desa Lengkong, 4 Juni 2021).

Makna sesungguhnya untuk bentuk mengecil (*pepet/papak*) di buritan, secara langsung berdampak pada peningkatan kecepatan perahu, oleh karena secara paradigmatik terelasi dengan sistem unit lambung menyeluruh. Kegunaan bentuk pepet selain menambah laju perahu, bahwa desain ini selalu dibuat sebagai alas pijakan kaki atau alas tahanan kaki bagi nelayan yang berada di buritan.

4. Bentuk Binjungan Menanjak

Pemasangan sistem keseimbangan menjadi keharusan dengan tipe lambung perahu seperti ini. Sistem keseimbangan yang disediakan nelayan merupakan hal yang lumrah, mengingat kebiasaan nelayan dengan semau perahu kayu juga menggunakannya di kawasan ini. Penggunaan alat keseimbangan terbatas pada kondisi laut yang ideal, oleh karena perahu dengan alat keseimbangan tidak mampu bermanuver dengan baik, namun tidak untuk melaju melewati lautan. Jenis lambung bulat dirancang untuk bergerak dengan lancar di air dengan sedikit usaha nelayan untuk menyeimbangkan (Hudson 1981, 279). Kelemahan lambung bentuk bawah bulat kurang stabil di dalam air dan lebih mudah terbalik, perlu ekstra hati-hati saat masuk dan keluar, atau memuat barang pada kapal jenis ini. Julianto mengatakan bahwa:

Untuk meminimalisasi daya guling dengan menambah sayap dengan binjungan.”
(wawancara di Cilacap 4 Juni 2021).

Terkait hal ini juga Narsam juga mengatakan:

Perahu kayu digunakan oleh nelayan dengan sikap nrimo ini biasanya nelayan yang menggunakan lambung bawah bulat dengan sayap cadik di kedua belah sisinya. (Penjelasan diperoleh dari Narsam, wawancara di Cilacap 4 Juni 2021).

Penambahan sistem keseimbangan di sisi kanan dan kiri perahu cukup untuk menahan gaya guling perahu. Beberapa nelayan turut memodifikasi, namun hal ini tidak terlalu berpengaruh pada daya guling perahu.



Gambar 5. Binjungan Kayu Jugong Cilacap (Repro Situmorang 2019)

Maknanya bahwa setiap nelayan harus menyediakan alat keseimbangan tambahan pada lambung bentuk bawah bulat. Keberadaan alat keseimbangan yang hakekatnya berupa pelampung yang terlihat berada di sebelah kanan dan kiri lambung jugong, juga disebut dengan istilah yang lebih umum yaitu “*cadik*” atau “*katir*”. Cadik merupakan bagian dari perahu yang dipasang secara sejajar pada bagian luar lambung, berupa batangan berbahan kayu atau bambu (Sulasminingsih, Setyawan, dan Marasabessy 2017:

206). Dua buah pelampung (lambung kecil tambahan) menjadi konsep *trimaran* oleh nelayan-nelayan Cilacap menyebutnya dengan istilah "*binjungan*", sedangkan masyarakat nelayan disekitar Cilacap banyak memberi sebutan lambung kecil ini dengan berbagai istilah; "*cadik*", "*katir*", dan "*semang*". Bagi nelayan baru dari luar Cilacap yang tidak mengenal istilah-istilah bahasa lokal, pemakaian kata "pelampung" memang lebih informatif. Julianto mengatakan:

Saya mengatakan pelampung lebih informatif dari pada cadik, katir atau binjungan, lebih indonesia, tapi istilah binjungan asli dari sini. (wawancara di Cilacap tanggal 28 Oktober 2021).

Pelampung itu sendiri merupakan alat yang dapat mengapung di atas permukaan air, karena memiliki bahan yang lebih ringan dari massa jenis air. Dua unsur *binjungan* dipasang dan diikatkan pada penyangga bambu yang melintang horizontal diatas lambung. Sistem pengikat antara binjungan dengan penyangga bambu diserahkan kepada nelayan. Binjungan terbuat dari kayu yang sedikit dilengkungkan dan menanjak ke arah haluan merupakan ciri khas binjungan di Cilacap, yang dikemudian hari menjadi standar pelampung oleh galangan-galangan perahu fiber di Cilacap. Narsam mengatakan:

Binjungan miring menanjak ke depan haluan dibuat sama dengan bentuk haluan lambung yang miring. Kalau bentuk tidak ikut naik, binjungan dapat patah karena tidak searah gerak lambung. perahu kayu jaman dahulu juga sudah demikian. (wawancara di Cilacap Tanggal 4 Juni 2021).

5. Penguatan Palka

Palka atau ruang istirahat pada perahu yang dinamakan demikian oleh karena berasal dari sebatang pohon yang dipahat dan dilubangi untuk ruang istirahat nelayan-nelayan tradisional⁸ (Paula dkk. 2019, 1). Senada dengan Paula dkk., kemudian Narsam menyebutkan:

lambung bagian dalam adalah tempat istirahat nelayan atau ruang kerja". (wawancara di Desa Lengkong, 4 Juni 2021).

Sebutan kata "*tempat istirahat*" pada bagian dalam lambung lebih tepat dibandingkan dengan kata "*ruang kerja*". Hal ini berdasarkan pada fase nelayan saat menunggu hasil tangkapan. Julianto mengatakan:

Nelayan menunggu mendapatkan hasil tangkap dengan mengawasi pergerakan joran pancing sambil beristirahat. Membuka bekal di tengah laut. Laut adalah pekarangan nelayan" Wawancara di Cilacap tanggal 28 Oktober 2021.

⁸ Salah satu jenis perahu pertama yang dibuat dan digunakan oleh manusia di hampir semua benua. Disebut kano dengan ruang istirahat karena dibuat dari batang pohon tunggal; lihat (Paula dkk. 2019), hlm. 2.

Perbedaan pandangan antara Narsam dan Julianto pada hakikatnya memiliki tujuan yang serupa apabila dilihat dari makna sebenarnya. Penggalan kalimat “*Laut adalah pekarangan nelayan*” bermakna konotatif. Kata “pekarangan” menurut nelayan merupakan wilayah sumber kehidupan, maka sebagaimana layaknya sebuah ladang atau kebun yang produktif. Peralatan tangkap yang dimiliki nelayan di pelihara oleh karena membantu memberikan kehidupan di ladang ikan mereka (Pakpahan, Lumintang, dan Susanto 2006: 29). Fase menunggu pada waktu proses tangkap di ‘pekarangan’ nelayan adalah masa istirahat bagi nelayan. Demi kenyamanan dan keamanan nelayan kemudian dibuatlah penguat palka yang terkoneksi dengan penyangga binjungan. Penguat ini juga dimanfaatkan untuk keperluan upacara adat di Cilacap.

Perahu kayu nelayan tradisional sejak lama menjadi alat transportasi sebagai fasilitas utama pada saat prosesi *nyekar* atau *ziarah* ke Pulau Majethi, Nusa Kambangan. Prosesi *nyekar* dimulai satu hari sebelum acara sedekah laut pada, hari Senin *Pon* atau Kamis *Wage* pagi hingga sore hari, dilanjutkan pada malam hari atau “*Malam Tirakatan*” di pendopo Kabupaten Cilacap. *Jum“at Kliwon* atau *Selasa Kliwon* adalah puncak acara yakni “*Upacara Prosesi Pelarungan Jolen Tunggul*” yang berangkat dari pendopo Kabupaten menuju pantai Teluk Penyus, dengan diikuti arak-arakan dan jolen-jolen pengiringnya oleh peserta prosesi yang berpakaian adat tradisional nelayan Cilacap tempo dulu. Setibanya di Pantai Teluk Penyus sesaji kemudian dipindahkan ke perahu nelayan yang telah dihias dengan hiasan warna-warni untuk dilarung di kawasan pulau kecil yang disebut Pulau Majethi (Suryanti 2008: 5).

Upacara adat bernama sedekah laut di Cilacap disamping upacara *nyekar*, para peserta nelayan juga melakukan ritual dengan mengambil *air suci* atau bertuah di sekitar Pulau Majethi, yang menurut legenda sebagai tempat tumbuhnya bunga Wijayakusuma. Ritual merupakan tata cara dalam upacara atau suatu perbuatan keramat yang dilakukan oleh sekelompok umat beragama yang ditandai dengan adanya berbagai macam unsur dan komponen yaitu adanya waktu, tempat-tempat dimana upacara dilakukan (Koentjaraningrat 1987: 54). Kegiatan religius terwujud dalam penggambaran barang yang dipakai untuk upacara sedekah laut di Cilacap, yang mengandung makna sebagai persembahan puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Kuasa (Suryanti 2008: 6).

Jolen atau tempat sesaji diletakan diatas perahu-perahu kayu tradisional, dengan posisi persis di tengah-tengah perahu. Sesaji/*jolen* merupakan tempat meletakan penganan labuhan yang beisikan sesembahan untuk dihanyutkan di laut. Bentuk *Jolen* berupa miniatur rumah pendopo khas Jawa beratap joglo, dengan ukuran yang telah disesuaikan kelompok nelayan dengan perahu tradisional; yaitu satu (1) meter persegi. Joglo sebenarnya bentuk rumah tradisional Jawa (Djono, Utomo, dan Subiyantoro 2012: 270). Sebelum diletakan diatas perahu nelayan *Jolen* dialasi dan dihias terlebih dahulu

oleh masing-masing kelompok nelayan.⁹ Hal ini berguna untuk menambah kemeriahan perahu nelayan tradisional pada ritual dalam prosesi sedekah laut. Julianto mengatakan:

setiap pembuat perahu kayu dulu, telah memperkuat palka dengan menambahkan penyangga kayu yang diikat dengan kuat. penyangga digunakan sebagai palang kayu pengikat Jolen. Penguatan penyangga digunakan sebagai struktur sayap pelambung. Nelayan lama telah memperkuat palka dengan penyangga kayu. Selain sebagai penyangga sayap cadik, juga mampu sebagai palang kayu pengikat Jolen.” (wawancara diperoleh pada tanggal 28 Oktober 2021).

Kata Jolenan di atas terbentuk dari dua unsur kata, yaitu “*ojo*” dan “*lalen*” yang bermakna “*Jangan Lupa*”. Jolenan dilatarbelakangi cerita lisan tentang kisah Adipati Kerajaan Majapahit dan raja makhluk halus (Endahwati, Waluyo, dan Mulyono 2012: 66). Penguatan penyangga sayap cadik dilakukan dengan menyambung tulang sebagai penguat palka. Palka pada perahu kayu, rumah sesaji belum dibentuk menjadi rumah Joglo seperti yang terlihat sekarang. Perahu kayu tidak memiliki palang penyangga sayap cadik yang kuat, sehingga sayap cadik hanya diikatkan pada jugong (lambung kayu) saja.

Gagasan nelayan ini menjadi dasar untuk memperkuat palka atau ruang istirahat memiliki fondasi atau alas untuk meletakkan dan mengikat *Jolen*. Nelayan tidak pernah sekalipun melemahkan atau mengurangi bahan yang berdampak pada kekuatan penyangga sayap cadik dan rumah jolen. Keyakinan terhadap tradisilah yang telah membentuk nelayan untuk tetap memperkuat penyangga sayap cadik. Nilai-nilai tradisi yang adilihung ada pada penyangga, oleh karena berfungsi dalam mendukung kegiatan ritual adat dan juga berfungsi sebagai alat keseimbangan. Narsam menyebutkan:

Perahu kayu tidak memiliki palang penyangga sayap binjungan yang kuat hanya diikatkan pada jugong (lambung kayu) saja. Jolen memerlukan tambahan penguat (wawancara diperoleh pada tanggal 28 Oktober 2021).

Keyakinan terhadap tradisilah yang telah membentuk nelayan untuk tetap memperkuat penyangga sayap pelampung, walaupun didapatinya penggunaan nelayan dari luar Cilacap sekalipun. Penyangga palka juga dimanfaatkan sebagai pekerjaan untuk membantu nelayan mempersiapkan melaut dan sebaliknya, maupun pekerjaan lainnya yang berkaitan dengannya.¹⁰ Pekerjaan ini biasa disebut oleh masyarakat dengan

⁹ lihat: (Suryanti 2008), hlm. 5.

¹⁰ Kepemilikan alat tangkap dapat dibedakan menjadi tiga kelompok, yaitu: nelayan buruh, pemilik modal, dan perorangan. Nelayan buruh adalah nelayan yang bekerja dengan alat tangkap milik orang lain. nelayan juragan dengan modal kuat memiliki alat tangkap yang dioperasikan oleh orang lain.; lihat (Prihatin, 2017), hlm. 135-136.

kegiatan *tagog* atau *ngeggoh* dalam sebutan istilah *ngapak*. Kegiatan *tagog* dilakukan berkelompok dengan jumlah 6 sampai dengan delapan orang buruh.

6. Sistem Tanda

Kayu dari pohon utuh ataupun kayu olahan sebagai bahan dasar pembentuk lambung perahu sangat jarang dihias dengan berbagai motif oleh nelayan. Identitas yang melekat pada perahu kayu sebagai tanda kepemilikan tidak terlalu diperhatikan nelayan, oleh karena perahu log kayu (*dugout*) dibuat bersama-sama nelayan dan perajin yang berprofesi sebagai nelayan. Beberapa perahu kayu milik nelayan dengan sederhana memberikan tanda berupa angka atau tulisan pada bagian haluan dan buritannya.

Pertama, motif berupa garis pada bagian luar lambung kayu. Motif berupa garis lurus yang dipoles sepanjang lambung perahu dari haluan hingga buritan nampak dibagi menjadi dua bagian, yakni bagian dekat bibir perahu dan pada bagian bawah lambung, seperti yang terlihat pada gambar berikut:



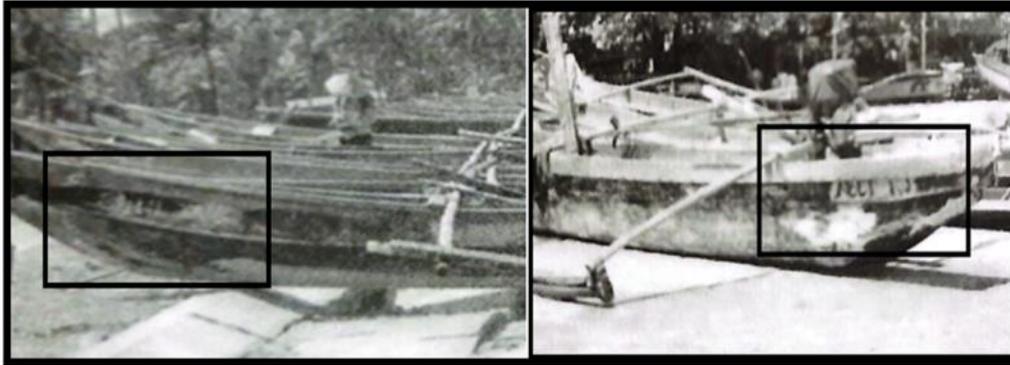
Gambar 6. Motif Garis pada Jugong (Repro Adriati 2004)

Motif garis pada lambung jugong bermanfaat untuk menghindari melekatnya biota laut seperti kerang laut dan lainnya, juga bermanfaat sebagai penanda garis air. Pengecatan badan kapal berguna untuk melindungi kulit kapal dari proses pelapukan dan juga binatang laut (Ariany 2014, 28). Narsam menyebutkan:

Warna gelap tidak akan menarik bagi biota laut, sehingga tidak akan memperberat lambung. (wawancara di Cilacap 4 Juni 2021).

Pengecatan lambung jugong yang dilakukan pada bagian luar lambung, memiliki kelebihan, yakni kemudahan untuk mengganti warna apabila warna pudar maupun untuk sekedar merubah corak. Pengecatan lambung jugong yang dilakukan pada bagian luar lambung juga memiliki kekurangan, yakni cat dengan mudah terkelupas karena seiring dengan banyaknya interaksi dengan air laut, dengan kata lain tidak bertahan lama.

Kedua, motif huruf, angka dan penanda lainnya; seperti goresan cat dengan bentuk yang diinginkan nelayan, dilukis pada bagaian buritan maupun haluan lambung kayu. Bertujuan untuk mengenali kepemilikan individu maupun kelompok nelayan.



Gambar 7. Motif Huruf, Angka dan Tanda Lainnya (Repro Adriati 2004)

Penandaan dilakukan dengan menggunakan cat kayu maupun cat lainnya dan bersifat sementara, oleh karena dalam jangka waktu tertentu corak akan hilang. Cat dasar putih atau terang lebih dahulu dioleskan pada tempat penandaan, kemudian setelahnya dibubuhi motif huruf, angka dan penanda di atas warna dasarnya. Sebagian ada yang langsung tanpa warna dasar. Warna dasar bertujuan agar penanda lebih dapat terlihat.

PENUTUP

Letak geografis dan kondisi alam di Cilacap sangat berhubungan dengan kesadaran nelayan dalam membentuk produk budaya baharinya. Pengetahuan atas dasar pengalaman empiris tersebut menjadi keyakinan dan acuannya. Secara geografis sebagian besar masyarakat yang bermukim di pesisir mengabdikan diri menjadi nelayan, sehingga mitos-mitos yang berkembang di masyarakat dapat menjadi perekat bagi terwujudnya nilai-nilai kesatuan dan gotong royong, yang pada akhirnya akan tercermin dalam jugongnya. Falsafah Jawa *Nrimo ing pandum* dianggap sebagai usaha untuk mengesahkan penghisapan, pemerasan dan penindasan terhadap nelayan melalui kebijakan yang tidak memihak mereka. Saat ini prinsip falsafah jawa ini dianggap oleh nelayan tradisional untuk melegitimasi kondisi kemiskinan dan kondisi tertekan yang tidak berubah, meski zaman berubah. Hal ini pun secara sadar kerap menguasai pola pikir masyarakat nelayan di Cilacap. Tanpa perlu diimingi oleh hedonitas kuasa globalisasi yang menerpa, mereka pun dengan penuh kesadaran ikut pada zaman yang bterus berkembang.

Bentuk lambung perahu kayu mampu bergerak dengan mudah melalui air beriak dengan kecepatan lambat dan sedang. Bentuk yang sesuai dengan karakteristik ombak yang dihadapinya, sehingga berdampak pada berkurangnya hambatan pada lambung perahu kayu, pergerakannya menjadi lebih efisien. Jenis lambung bawah bulat diyakini masyarakat nelayan tradisional sebagai bentuk yang sesuai dengan kondisi alam laut Cilacap. Bentuk pepet di buritan, secara langsung berdampak pada peningkatan kecepatan perahu, oleh karena secara paradigmatik terelasi dengan sistem unit lambung menyeluruh. Bentuk lambung yang pipih dan dinamis berdampak pada olah gerak yang tinggi, sehingga hempasan gelombang sulit untuk diadaptasikan dengan baik sehingga perahu cenderung tidak stabil, oleh karena itu sistem alat keseimbangan dengan

binjungan pada kedua sisinya sangat diperlukan untuk menahan gaya guling perahu. Dua *binjungan* kayu dipasang dan diikatkan pada penyangga bambu yang melintang horizontal diatas lambung. Binjungan dibentuk melengkung dan menanjak ke arah haluan dengan harapan mampu meminimalisasi arus air dari depan. Bentuk dari binjungan ini kemudian hari merupakan ciri khas binjungan dari Cilacap, yang menjadi standar pelampung oleh galangan-galangan perahu fiber yang lebih modern di Cilacap. Struktur penyangga untuk binjungan disebut dengan istilah sayap diperkuat, karena selain menopang unit sayap juga digunakan untuk keperluan lain, seperti tempat *Jolen* dan untuk aktivitas *tagog*.

Selain itu nelayan tradisional juga memberikan tanda kepemilikan berupa angka atau tulisan pada bagian haluan dan buritannya, sebagai sistem kepemilikan individu maupun kelompoknya. Untuk pengecatan pada lambung jugong dilakukan di bagian luar lambung dengan kualitas bahan cat yang mudah pudar, namun menjadi mudah untuk segera mengganti corak. Biota laut yang menempel pada lambung jugong telah memperberat dan menghambat laju perahu. Penggunaan cat untuk melapisi kayu sehingga diharapkan biota laut tidak menempel pada lambung. Lambung di cat dengan motif garis lurus menggunakan warna yang gelap seperti hitam, dengan alasan bahwa warna hitam bermakna tidak disukai biota laut, sedangkan pemberian cat akan memperlicin biota laut yang akan hinggap.

Apabila dicermati dengan lebih seksama dan teliti, terdapat berbagai macam perbedaan yang menjadikan ciri masing-masing pembuat perahu tradisional di Indonesia. Nilai-nilai filosofis yang ditonjolkan selalu hadir dalam setiap langkah-langkah membentuk produk budaya baharinya perahu. Nilai instrinsik pada perahu kayu nelayan tradisional merupakan nilai yang ditanamkan sejak nelayan terdahulu, yang pada masa sekarang makna-maknanya terus dipertahankan oleh generasi sesudahnya. Ketahanan tradisi dan budaya yang dirasakan dari nilai-nilai yang filosofis ini, nampak pada sinenginya antara masyarakat nelayan lokal, dan diharapkan pemangku kebijakan di Cilacap.

Bertahannya tradisi budaya bahari adalah dengan lebih banyak dilakukannya penelitian dengan mengangkat tema ini, tetapi syaratnya peneliti juga senantiasa menemukan pembaharuan sesuai dengan kebutuhan penelitiannya. Perubahan kebudayaan di Indonesia yang terjadi sangat pesat, oleh karena unsur-unsur globalisasi harus dimanfaatkan sebagai sebuah fenomena obyek meterial penelitian-penelitian selanjutnya.

DAFTAR RUJUKAN

- Abramovitch, D. (2005). The Outrigger: A Prehistoric Feedback Mechanism. *IEEE Control Systems Magazine*, 25(4), 10.

- Adriati, I. (2004). *Perahu Sunda: Kajian hiasan pada perahu nelayan di Pantai Utara dan Pantai Selatan Jawa Barat* (Cetakan I). PT. Kiblat Buku Utama.
- Ansaar, A. (2019). Sistem Pengetahuan Pelayaran Dan Penangkapan Ikan Pada Masyarakat Nelayan Di Kelurahan Rangas, Kabupaten Majene. *Walasuji: Jurnal Sejarah dan Budaya*, 10(2), 139–154.
- Ariany, Z. (2014). Kajian Reparasi Pengecatan Pada Lambung Kapal (Studi Kasus Km. Kirana 3). *Teknik*, 35.
- Bangun, T., Novita, Y., & Iskandar, B. (2018). Bentuk Linggi Haluan Kapal Penangkap Ikan (Kurang Dari 30 Gt). *ALBACORE Jurnal Penelitian Perikanan Laut*, 1, 127–137.
- Dani, A. P., Rubiono, G., & Mukhtar, A. (2019). Analisa Hidrodinamika 7 (Tujuh) Bentuk Haluan Kapal (Bulbous) dengan Laju Kecepatan Konstan. *Jurnal V-Mac*, 4(1).
- Denzin, N. K., & Lincoln, Y. S. (2011). *The SAGE Handbook of Qualitative Research* (I). SAGE Publications.
- Djono, Utomo, T. P., & Subiyantoro, S. (2012). Nilai Kearifan Lokal Rumah Tradisional Jawa. *Jurnal Humaniora*, 24(3), 269–278.
- Doran Jr., E. (1974). Outrigger Ages. *Journal of the Polynesian Society*, 83(2), 130–140.
- Endahwati, S., Waluyo, H. J., & Mulyono, S. (2012). Upacara Adat Jolenan Di Kecamatan Kaligesing Kabupaten Purworejo (Kajian Makna Simbolik dan Nilai Religius). *BASASTRA Jurnal Penelitian Bahasa, Sastra Indonesia Dan Pengajarannya*, 1(2).
- Haddon, A. C. (1920). The Outriggers of Indonesian Canoes. *The Journal of the Royal Anthropological Institute of Great Britain and Ireland*, 50, 69.
- Hakim, M. L., & Yulianto, T. (2015). Analisa Perbandingan Fatigue Antara Hull-V Dan Hull-U Akibat Beban Slamming Dengan Metode Elemen Hingga. *Repository FTK - ITS*.
- Hendratmoko, C., & Marsudi, H. (2010). Analisis Tingkat Keberdayaan Sosial Ekonomi Nelayan Tangkap Di Kabupaten Cilacap. *Jurnal Dinamika Sosial Ekonomi STIE Surakarta*, 6(1).
- Hornell, J. (1943). The Fishing and Coastal Craft of Ceylon. *The Mariner's Mirror Journal*, 29(1), 40–53.
- Hornell, J. (1945). Balancing devices in canoes & sailing craft. *Ethnos: Journal of Anthropology*, 10(1), 1–16.
- Hudson, T. (1981). To Sea or not to Sea: Further Notes on the “Oceangoing” Dugouts of North Coastal California. *Journal Of California And Great Basin Anthropology*, 3(2), 14.

- Imron, M., Haq, R. S. Q., & Iskandar, B. H. (2020). Local wisdom of "Jukung" boat design in Cilacap district, Central Java, Indonesia. *AAFL Bioflux*, 13(6), 10.
- Joedawinata, A. (2005). *Unsur-unsur Pemandu dan Kontribusinya dalam Perwujudan Sosok Artefak Tradisional dengan Indikasi Lokal Yang Terkandung dan Dipancarkannya* [PhD Thesis]. Institut Teknologi Bandung.
- Koentjaraningrat. (1984). *Kebudayaan Jawa* (Cetakan pertama). PN Balai Pustaka.
- Koentjaraningrat. (1987). *Sejarah teori antropologi*. Penerbit Universitas Indonesia.
- Kusuma, E. N. (2019). Sumber Makna Hidup Nelayan Pantai Menganti: Studi Interpretative Phenomenological Approach (IPA). *Psychosophia: Journal of Psychology, Religion, and Humanity*, 1(1), 62–81.
- Moleong, L. J. (2007). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. PT Remaja Rosdakarya Offset.
- Pakpahan, H. T., Lumintang, R. W. E., & Susanto, D. (2006). Hubungan Motivasi Kerja Dengan Perilaku Nelayan Pada Usaha Perikanan Tangkap. *Jurnal Penyuluhan*, 2(1).
- Paula, L. L. de, Dechoum, M., Fonseca-Kruel, V. S., Tamaio, N., & Hanazaki, N. (2019). Artisans and dugout canoes reveal pieces of Atlantic Forest history. *PLOS ONE*, 14(6).
- Prihatin, R. B. (2017). Strategi Nafkah Keluarga Nelayan Miskin Perkotaan: Studi Di Cilacap Jawa Tengah Dan Badung Bali. *Jurnal Aspirasi*, 8(2), 12.
- Raffles, S. T. S. (1817). The History Of Java. In *National Library of the Netherlands* (2nd ed.). Black, Parbury, and Allen, Booksellers to the Hon. East-India Company ... and John Murray, 1817.
- Rahman, A. (2006). Study On The Hull Forms Of Fishing Vessels From Several Areas In Indonesia. *Torani*, 16(4), 240–249.
- Ratnani, I., Setyobudi, W., & Rahayu, S. (2019). *Jejak Sejarah Kuno Kabupaten Cilacap (Kerajaan Nusatembini dan Donan sebagai Cikal Bakal Kabupaten Cilacap)* (Cetakan Pertama). Dinas Pendidikan Dan Kebudayaan Kabupaten Cilacap.
- Ricinsi, F. P. R., Musriyadi, T. B., & Baidowi, A. (2021). Analisa Hambatan dan Efek Diving pada Kapal Monohull Pelat Datar dan Kapal Konvensional (Streamline). *Jurnal Teknik ITS*, 9(2), G49–G54.
- Ririmasse, M. N. (2012). Laut Untuk Semua: Materialisasi Budaya Bahari Di Kepulauan Maluku Tenggara. *Amerta, Jurnal Penelitian Dan Pengembangan Arkeologi*, 30(1).
- Ritzer, G. (2012). *Teori Sosiologi: Dari sosiologi klasik sampai perkembangan terakhir postmodern* (8th ed.). Pustaka Pelajar.

- Rosana, E. (2015). Modernisasi Dalam Perspektif Perubahan Sosial. *Al-AdYaN*, X(1), 67–82.
- Salam, A. (2018). Technological adaptation in traditional fisheries: Way to survive. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 139.
- Saputro, H., & Gautama, C. (2014). *Jukung lintas nusa Bali-Brunei, 2013: Cerita pelayaran tunggal Effendy Soleman* (Edisi Pertama). PT. Gramedia.
- Seo, K., Atlar, M., Mesbahi, E., Kim, U., Chun, H.-H., Goren, O., & Danişman, D. (2007, October 17). *The Inclined Keel Hull Concept And Its Efficient Application Using Bow Form Optimisation*.
- Setyaningrum, N. D. B. (2018). Budaya Lokal Di Era Global. *Ekspresi Seni : Jurnal Ilmu Pengetahuan dan Karya Seni*, 20(2), Article 2.
- Situmorang, N. (2019). *Citra Kabupaten Cilacap dalam Arsip*. ANRI (Arsip Nasional Republik Indonesia).
- Sudjasta, B., & Sulistyawati, W. (2017). Karakteristik Hidrodinamik Desain Lambung Kapal Dengan Rise Of Floor Dan Tanpa Rise Of Floor Pada Perairan Dalam Dan Dangkal. *Bina Teknika*, 13(1), 1–10.
- Sulasminingsih, S., Setyawan, B. A., & Marasabessy, A. (2017). Studi Ekonomi Teknik Pembuatan Perahu Cadik Jenis Bottom Glass Dari Bahan Fiber Glass Untuk Wisata Bahari Di Kelurahan Banten Kecamatan Kasemen Kota Serang Provinsi Banten. *Jurnal BINA TEKNIKA*, 13(2), 205–213.
- Sun, J., Lyu, X., Liu, W., Ning, H., & Chen, X. (2012). Research on a method of hull form design based on wave-making resistance optimization. *Polish Maritime Research*, 75, 16–25.
- Suryanti, A. (2008). Upacara Adat Sedekah Laut di Pantai Cilacap. *Sabda: Jurnal Kajian Kebudayaan*, 3(2), Article 2.
- Sutopo, H. B. (2002). *Metodologi Penelitian Kualitatif; Dasar Teori Dan Terapannya Dalam Penelitian*. Sebelas Maret University Press.
- Yosanny;, A., Ismail;, M., & Said, H. (2013). Perancangan Augmented Reality Untuk Peta Topografi. *Jurnal ComTech Computer Science Department, School of Computer Science, Binus University*, 4(2), 1173–1178