



Aneka Ragam

KERETA KUDA

di Jawa Tengah



Disusun oleh.:

Santosa, S.Sos

Isilo Widodo

maidi Jaidun

Provinsi Jawa Tengah

dayaan dan Pariwisata

Museum Jawa Tengah Ranggawarsita

2009

AN ARSIP DAN PERPUSTAKAAN
PROVINSI JATENG

D.12

-1237/2749-2009

BAGAM KERETA KUDA

2009-1237/2749-2009

RAGAM KERETA KUDA

Editor :

Drs. Bambang Sugiharto, M.Pd.

Tim Penulis :

Budi Santosa, S.Sos

Susilo Widodo

Kumaidi Jaidun

**Pemerintah Provinsi Jawa Tengah
Dinas Pendidikan dan Kebudayaan
Museum Jawa Tengah Ranggawarsita
2009**

RAGAM KERETA KUDA

Editor :

Drs. Bambang Sugiharto, M.Pd.

Tim Penulisan :

Budi Santosa, S.Sos

Susilo Widodo

Kumaidi Jaidun

BADAN ARPUS PROV. JATENG DI SEMARANG	
No.Daft. Tanggal	2009-1237 12-10-2009

c 2

ISBN : 978-979-704-776-4

PRAKATA

Kereta kuda khususnya dokar adalah merupakan salah alat transportasi tradisional yang pernah menjadi andalan di banyak pelosok daerah Jawa Tengah. Berbagai bentuk jenis dokar yang ada di Jawa Tengah tersebut telah pula menjadi tumpuan pergerakan ekonomi serta memberi warna kehidupan masyarakat khususnya pedesaan

Pengetahuan tentang kereta kuda di Jawa Tengah telah berlangsung lama dan telah mengalami perkembangan dan kejayaan. Namun demikian, sekarang ini, kondisi alat transportasi tradisional dokar memprihatinkan. Ia berusaha bertahan untuk hidup di tengah himpitan alat transportasi bermesin. Melihat kondisi tersebut, hal itu mendorong penulis untuk memperkenalkan anekaragam bentuk alat transportasi tradisional berupa dokar dan seluk beluk aktivitas yang berkaitan dengan penggunaan dokar di tengah masyarakat.

Pada kesempatan ini pula kami menyampaikan ucapan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu atas tersusunnya tulisan ini

Akhirnya atas segala kekurangan dan keterbatasan penulis dalam menyusun tulisan ini, berharap ada kritik dan saran untuk kesempurnaan dalam penyusunan tulisan di masa akan datang. Mudah-mudahan buku ini menambah pengetahuan bagi masyarakat

Semarang, November 2009
Penulis

SAMBUTAN

KEPALA DINAS KEBUDAYAAN DAN PARIWISATA PROVINSI JAWA TENGAH

Jawa Tengah memiliki kekayaan peninggalan sejarah dan budaya (artefak) yang tidak ternilai. Sebagian artefak tersebut tetap tinggal di tempat (in situ), misalnya: Candi Borobudur di Kab. Magelang, Candi Prambanan di Kab.Klaten, Situs Percandian Dieng di Kab.Banjarnegara-Wonosobo, dan situs Gedongsongo di Kab.Semarang. Selain Peninggalan in situ, Jawa Tengah juga lebih kaya dengan peninggalan-peninggalan lepas (fragmentaris) seperti: arca-arca Siwa, Ganesha, Durga Mahisasuramardini, serta lingga yoni; tersebar hampir di seluruh pelosok wilayah.

Namun adakalanya artefak menjadi sulit dipahami secara kontekstual, lebih-lebih oleh kalangan awam yang tidak cukup memiliki bekal pemahaman terhadap makna suatu artefak. Berpijak dari sinilah maka esensi museum, sebagai tempat pengumpulan, menyimpan, merawat, dan melestarikan artefak, sebagaimana tertuang di dalam PerGub Jawa Tengah; Nomor: 48/2008, 12 Juni 2008, menjadi jelas. Sebagai lembaga pelayanan publik, museum juga berkewajiban mengkaji serta mengkomunikasikan hasil kajian benda budaya agar keberadaan koleksinya dapat difahami oleh masyarakat luas.

Mengingat pentingnya arti pengkajian koleksi museum sebagai warisan bagi masyarakat maka Pemerintah Provinsi Jawa Tengah mendukung perlunya pengkajian dan penerbitan hasil-hasil kajian koleksi museum dilakukan secara berkesinambungan. Tahun 2009 ini, melalui DPA 912/2008 Museum Jawa Tengah Ranggawarsita melakukan tiga kajian koleksi dan satu transkripsi (alih aksara) dan transliterasi (alih bahasa) naskah klasik untuk

diterbitkan menjadi buku-buku yang berjudul: (1) Seni Topeng di Jawa Tengah, (2) Kereta Kuda di Jawa Tengah, (3) Kesenian Barongandi Jawa Tengah; dan (4) Transkripsi dan Transliterasi Serat Darmasonya.

Terbitnya buku-buku ini menyusul terbitan-terbitan sebelumnya tentu saja belum mampu memenuhi ketercukupan kebutuhan masyarakat, baik dari sisi oplah maupun pokok bahasannya, namun kesungguhan Pemerintah Provinsi Jawa Tengah di dalam mengupayakan penyebaran informasi kajian koleksi museum akan senantiasa dilakukan dari tahun ke tahun. Dengan harapan terbitnya buku-buku ini mampu menambah bobot bagi upaya pelestarian nilai-nilai luhur budaya, upaya membentuk karakter, dan memperkokoh jatidiri bangsa.

Pada kesempatan ini, kami menyampaikan ucapan terima kasih kepada semua pihak yang telah mendukung terbitnya buku-buku kajian koleksi museum ini, semoga bermanfaat bagi masyarakat

Semarang, November 2009

Kepala Dinas Kebudayaan dan
Pariwisata Provinsi Jawa Tengah



Drs. Gatot Bambang Hastowo, M.Pd

NIP. 19581212 1986603 1 024

SAMBUTAN

KEPALA MUSEUM JAWA TENGAH RANGGAWARSITA

Seraya mengucapkan syukur kehadirat Allah SWT, penulis buku pengkajian koleksi museum dapat paripurna sesuai rencana. Tahun 2009 ini, Museum Jawa Tengah Ranggawarsita mengkaji beberapa jenis koleksi dan menerbitkannya menjadi empat judul buku, satu di antaranya diterbitkan dengan judul "Kereta Kuda Di Jawa Tengah" Keberhasilan kegiatan pengkajian sampai dengan penerbitan penulisan judul ini tidak lepas dari usaha keras tim yang bertugas di lapangan dan kerjasamanya dengan pihak-pihak yang terkait, terutama pelaku atau pelestari kendaraan tradisional kereta kuda khususnya dokar di Jawa Tengah. Dewasa ini, maraknya kendaraan bermesin telah menggeser keberadaan dan kehidupan dokar di tengah masyarakat. Upaya melakukan perbaikan sarana transportasi modern tanpa memperhatikan kearifan lokal dan warisan budaya khusus terhadap dokar akan merugikan makna dan jatidiri bangsa. Padahal, sarana transportasi tradisional tersebut bila dikelola dengan baik akan mendatangkan keuntungan dan daya tarik bagi wisatawan.

Upaya memperkenalkan keberadaan, mengkaji, dan menerbitkan buku Kereta Kuda di Jawa Tengah melalui tulisan ini, diharapkan agar generasi muda lebih memahami, memiliki rasa kebanggaan, terhadap peninggalan budaya pendahulunya. Selanjutnya tumbuh perasaan untuk berpartisipasi dalam rangka pelestarian dan pemanfaatan warisan budaya dalam rangka peningkatan ketaqwaan, proses pembelajaran, maupun sarana tujuan wisata.

Akhirnya, kepada semua pihak yang telah membantu terselenggaranya penyusunan dan penerbitan buku ini kami sampaikan penghargaan. Selanjutnya kepada masyarakat sebagai pengguna, kami mohon kritik dan saran agar penerbitan-penerbitan yang akan datang memiliki dayaguna yang lebih baik.

Semarang, November 2009

Kepala Museum



Drs Puji Joharnoto, M.Pd.

NIP. 131636836

DAFTAR ISI

PRAKATA	iii
SAMBUTAN KEPALA DINAS KEBUDAYAAN DAN PARIWISATA PROVINSI JAWA TENGAH	iv
SAMBUTAN KEPALA MUSEUM JAWA TENGAH RANGGAWARSITA	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR FOTO	x
 BAB I : PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Permasalahan.....	2
C. Tujuan.....	3
D. Ruang Lingkup.....	4
E. Kerangka Pemikiran.....	5
F. Metode.....	6
G. Sistematika Tulisan.....	7
 BAB II : KERETA KUDA DALAM BERBAGAI SUMBER	
A. Sejarah Kereta Kuda.....	10
B. Kereta Kuda dalam Sumber Relief.....	12
C. Kereta Kuda dalam Sumber Prasasti atau Sumber Tertulis.....	13
 BAB III : KERETA KUDA TRADISIONAL JAWA TENGAH	
A. Aneka ragam Dokar di Jawa Tengah.....	18
B. Bagian-bagian Dokar.....	28
C. Kuda.....	42

	D. Aktivitas kehidupan Koplakan.....	62
BAB IV : PEMBUATAN DAN PERAWATAN DOKAR		
	A. Peralatan Pembuatan Dokar.....	89
	B. Bahan Pembuatan Dokar.....	94
	C. Proses Pembuatan Dokar.....	95
	D. Perawatan Dokar.....	110
BAB V : FUNGSI dan PERAN DOKAR		
	A. Fungsi Ekonomi.....	114
	B. Fungsi Sosial.....	123
	C. Fungsi Religi.....	137
BAB VI : PENUTUP		
	A. Kesimpulan.....	140
	B. Saran.....	143

DAFTAR FOTO

Foto 1	Roda Kayu.....	11
Foto 2	Lukisan Pedati denagan roda kayu pada perang Ur di Sumeria Kurang Lebih 2500 SM.....	11
Foto 3	Roda Kereta Fir'aun.....	12
Foto 4	Pajak Dokar di Kab. Rembang Th. 1976.....	16
Foto 5	Pajak Dokar di Kab. Rembang Th. 1976.....	16
Foto 6	Pajak Dokar di Kab. Rembang Th. 1976.....	16
Foto 7	Pajak Dokar di Kab. Rembang Th. 1976.....	17
Foto 8	Peneng dan nomer Pada Dokar Boja Kab. Kendal.....	17
Foto 9	Nomer Pada Dokar Ambarawa Kab. Semarang.....	17
Foto 10	Dokar Jenis Body Tertutup, Mencari Penumpang di Pasar Mrangen Demak.....	20
Foto 11	Kursi di Letakkan di Atas Atap Dokar Jenis Tertutup....	20
Foto 12	Dokar Jenis Tertutup Melintas di Pasar Johar Th. 1970 an.....	20
Foto 13	Gerobag Kerangkeng Koleksi Museum Jawa Tengah Ranggawarsita.....	22
Foto 14	Jeruji dan Hiasan Ukiran Suluran dan Burung Merak Pada Gerobag Kerangkeng.....	23
Foto 15	Gerobag Kuda Jenis Body Terbuka Sedang Istirahat di Tepi Sungai Karang Tengah Demak.....	24
Foto 16	Gerobag Kuda Jenis Terbuka Melintas di Jalan Semarang - Demak.....	24
Foto 17	Dokar Rembang.....	25
Foto 18	Dokar Blora.....	25
Foto 19	Dokar Pati.....	26
Foto 20	Dokar Purwodadi.....	26

Foto 21	Dokar Kudus.....	26
Foto 22	Dokar Jepara.....	26
Foto 23	Gerobag Kuda Demak.....	26
Foto 24	Dokar Kod. Semarang.....	26
Foto 25	Dokar Boja Kendal.....	26
Foto 26	Dokar Batang.....	26
Foto 27	Dokar Kab. Pekalongan.....	27
Foto 28	Dokar Kab. Pemalang.....	27
Foto 29	Dokar Kab. Brebes.....	27
Foto 30	Dokar Kod. Tegal.....	27
Foto 31	Dokar Temanggung.....	27
Foto 32	Dokar Wonosobo.....	27
Foto 33	Dokar Banjarnegara.....	27
Foto 34	Dokar Purworejo.....	27
Foto 35	Dokar Banyumas.....	28
Foto 36	Dokar Cilacap.....	28
Foto 37	Dokar Salatiga.....	28
Foto 38	Dokar Boyolali.....	28
Foto 39	Posisi Kuda dan Bum Dokar.....	29
Foto 40	Bentuk dan Posisi Bum Dokar Ketika di Tarik Kuda.....	29
Foto 41	Saat Pengikatan Bum dengan Kuda Memakai Karet.....	30
Foto 42	Bum yang di Pasang Pada Samping Body Gerobag Kuda.....	30
Foto 43	Bum yang dikaitkan pada depan Body Dokar dengan Plat Logam.....	30
Foto 44	As Dokar.....	32
Foto 45	Gardan Penghubung Ban Dokar.....	33
Foto 46	Penutup Roda Dokar di Kab. Jepara berbentuk Melengkung Selain berfungsi untuk Menghindari	

	Ciptaan Air Juga di Pakai untuk Meletakkan Tangan...	
Foto 47	Penutup Roda Dengan Bentuk Sepertiga Bagian Melengkung pada Dokar di Jangli Kodia Semarang.....	36
Foto 48	Bentuk Penutup Roda dibuat Seperempat Lingkaran pada Dokar di Ambarawa Kab. Semarang.....	36
Foto 49	Penutup Roda posisi Miring pada Dokar di Kab. Pemalang.....	36
Foto 50	Penutup Roda Terbuat dari Seng Membentuk Sudut pada Dokar di Boja Kab. Kendal.....	37
Foto 51	Penutup Roda di buat Lurus Dengan Bentuk Setengah Lingkaran.....	37
Foto 52	Penutup Roda berbentuk Lurus dibuat dari Seng Seperempat Lingkaran pada Dokar di Bagelen Kab. Purworejo.....	37
Foto 53	Lampu Minyak di tempatkan di depan Dokar.....	38
Foto 54	Tempat Cambuk Dekat Dengan Tempat Lampu.....	38
Foto 55	Bel di depan Badan Dokar.....	40
Foto 56	Tempat Duduk dan Pembatas Keamanan Bagi Penumpang pada Bagian Belakang Dokar di Wonosobo	41
Foto 57	Sandaran Badan Dokar di Bumiayu Kab. Brebes.....	41
Foto 58	Penggunaan Topeng Kuda dari Kain di Bojo Kab. Kendal.....	59
Foto 59	Penggunaan Topeng Kuda dari Kulit di Pasar Kliwon Kab. Kudus.....	59
Foto 60	Kalungan Kuda.....	59
Foto 61	Stegel Yang Berfungsi untuk Mengikat Tali Bum dengan Dokar dan Hiasan Lonceng.....	61
Foto 62	Slembong.....	61
Foto 63	Listring dari Kulit Di Pakai Seekor Kuda.....	61

Foto 64	Apus.....	62
Foto 65	Koplakan di Pereng Asri Salatiga.....	68
Foto 66	Karcis Masuk Koplakan Pereng Asri Salatiga.....	69
Foto 67	Sarana air di Koplakan Pereng Asri Salatiga.....	70
Foto 68	Jualan Rumput di Koplakan Pereng Asri Salatiga.....	71
Foto 69	Persediaan Rumput di Koplakan Pereng Asri Salatiga.....	71
Foto 70	Jualan Perlengkapan Pakaian Kuda Di Koplakan Pereng Asri Salatiga.....	73
Foto 71	Pemasangan Tapel Kuda di Koplakan Pereng Asri Salatiga.....	73
Foto 72	Tempat Mangkal Dokar di Belakang Pasar Puri Pati....	75
Foto 73	Koplakan di Boja Kab. Kendal yang Telah Beralih Fungsi.....	78
Foto 74	Tempat Mangkal Dokar di Pasar Kliwon Kab. Kudus..	80
Foto 75	Tempat Mangkal Dokar di Pasar Kalinyamatan Kab. Jepara.....	82
Foto 76	Mencari Penumpang di Pasar Kalinyamatan Kab. Jepara.....	82
Foto 77	Tempat Mangkal Dokar di Pasar Induk Wonosobo.....	84
Foto 78	Mencari Penumpang di Salah Satu Sudut Kota Wonosobo.....	84
Foto 79	Salah Satu Tempat Mangkal Dokar Dekat Pasar Induk di Purworejo.....	86
Foto 80	Palu.....	91
Foto 81	Pengepres Roda Kayu Milik Pak Markus di Ambarawa.....	92
Foto 82	Bengkel Dokar di Kudus.....	92
Foto 83	Peralatan Bengkel Dokar.....	94

Foto 84	Pangkon dibuat 1898.....	
Foto 85	Dokar Bekas Akan Diperbaiki.....	97
Foto 86	Hiasan Kuda Bekas.....	97
Foto 87	Bel Dokar.....	97
Foto 88	Pembuatan Rangka Gerobag Kerangkeng di Jepara..	100
Foto 89	Pemasangan Papan Gerobag Kerangkeng.....	100
Foto 90	Pemasangan Papan Gerobag Kerangkeng.....	101
Foto 91	Pemasangan Papan Gerobag Kerangkeng.....	101
Foto 92	Perbaikan Ban Karet pada Per Dokar.....	103
Foto 93	Perbaikan Roda Jeruji.....	106
Foto 94	Penguatan Pelapis Plat Logam Roda Kayu.....	106
Foto 95	Plat Logam Pelapis Roda di Timbunan Kayu Bakar..	107
Foto 96	Proses Pembakaran Plat Logam Pelapis Roda ditimbun Kayu Bakar.....	107
Foto 97	Proses Pemasangan Pelapis Logam Roda Kayu.....	108
Foto 98	Proses Pendinginan Saat Pemasangan Plat Logam Roda Kayu.....	108
Foto 99	Proses Pemasangan Karet pada Roda Kayu.....	109
Foto 100	Proses Pengecekan Perbaikan Roda Kayu.....	109
Foto 101	Pengecatan dengan Hiasan Bunga pada Penutup Roda Dokar.....	111
Foto 102	Pedagang dan Barang Dagangannya Melaju di Jl. Purwodadi - Blora.....	121
Foto 103	Pak Rasyidi Menunggu Penumpang di Pasar Kliwon Kudus.....	121
Foto 104	Mas Heru Menunggu Penumpang di Pasar Ambarawa.....	
Foto 105	Pak Gunawan Kusir Dokar di Boja Kab. Kendal Menghitung Uang Jerih Payahnya.....	122

Foto 106 SIM Dokar Milik Heru.....	123
Foto107 Tanda Penunjuk Sekretariat PSD Salatiga.....	130
Foto 108 Kantor Sekretariat PSD Salatiga dan Bp Kardi Seorang Pengurus PSD (Kaos Biru).....	130
Foto 109 Buruh Pendokar di Jangli Kod. Semarang.....	134
Foto 110 Pak Masrun dengan Kuda Klagenannya yang Kokoh dan Tegar.....	136

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Masyarakat Jawa Tengah memiliki beraneka ragam mata pencaharian. Pola mata pencahariannya sudah berlangsung cukup lama yaitu dalam bentuk berburu dan meramu, berladang, bercocok tanam, mencari ikan dan lain sebagainya. Mata pencaharian itu semua tergantung dari di lingkungan dimana mereka berada.

Kehidupan mereka dalam perkembangannya, tidak hanya bergantung pada lingkungan saja akan tetapi telah dikembangkan dalam berbagai sektor seperti perdagangan, perekonomian, transportasi dan lain sebagainya. Munculnya sektor tersebut dikarenakan hasil aktivitas produksi tidak hanya dikonsumsi saja akan tetapi juga untuk memenuhi kebutuhan lain yang tidak dapat dipenuhi dari hasil produksinya sendiri. Hal ini dimungkinkan karena kebutuhan masing-masing individu tidak hanya mencukupi satu kebutuhan saja melainkan berbagai kebutuhan hidup. Oleh karena itu, untuk memperoleh kebutuhan yang lain mereka membutuhkan tukar menukar barang. Akibat pertukaran tersebut munculah sektor-sektor lain tersebut.

Masyarakat dalam memindahkan dan mengangkut suatu komoditas telah berdampak menumbuhkan sektor transportasi. Adapun alat transportasi yang ada di masyarakat Jawa Tengah beraneka ragam jenisnya di antaranya adalah Dokar.

Seperti umumnya warisan budaya tradisional yang berada di tengah arus globalisasi dan kemajuan zaman, pemanfaatan sarana transportasi dokar semakin lama kehidupannya

memperhatikan. Mereka terlindas sarana transportasi modern serta terkadang korban dari pengambil kebijakan. Oleh karena itu, sekarang ini pilihan para pendokar dilematis yaitu disuruh milih tetap mempertahankan sarana tradisional tersebut akan tetapi kehidupannya miskin atau meninggalkan warisan budaya tetapi kehidupannya mapan.

B. Permasalahan

Keberadaan jenis kereta kuda, khususnya dokar di Jawa Tengah sebagai salah satu sarana transportasi tradisional telah mulai tergeser dengan sarana transportasi modern. Dahulu, keberadaannya yang menghiasi ujung-ujung jalan, sangat dibutuhkan banyak orang seperti para pedagang, ibu rumah tangga, pelajar maupun orang yang akan berangkat kerja. Namun demikian, sekarang ini keberadaan dokar telah tergeser oleh alat transportasi bermesin. Akibat hal itu, pendapatan pemilik dokar makin berkurang. Pendapatan yang diperoleh, jauh dari mencukupi kebutuhan hidup pemilik Dokar. Pendapatan yang kecil inilah menyebabkan mereka beralih profesi. Oleh karena itu, sekarang ini jarang dijumpai dokar yang berseliwer di jalan-jalan, terlebih lagi jalan protokol.

Keberadaan dokar diberbagai wilayah semakin sengsara lagi saat adanya larangan dokar dilarang melewati jalan tertentu. Berbagai alasan dan dalih untuk mendukung larangan tersebut seperti dokar membuat kotor jalan karena kotorannya berserakan di jalan; Dokar membuat macet jalan dan berbagai alasan lainnya.

Berdasar kenyataan tersebut di atas, sebagai salah satu perwuju dan tugas dari museum yaitu melestarikan budaya *tangible* maupun *intangible* di masyarakat maka permasalahan

yang akan dikaji dalam tulisan ini adalah:

1. Bagaimana bentuk dan aneka ragam dokar di Jawa Tengah
2. Bagaimana proses pembuatan dokar tersebut?
3. Bagaimana kehidupan dokar sekarang ini?
4. Apa dan bagaimana fungsi dokar dalam kehidupan di masyarakat?

C. Tujuan

1. Tujuan Umum

Secara umum penulisan ini bertujuan untuk menggambarkan keberadaan jenis kereta kuda khususnya Dokar yang tersebar di Jawa Tengah. Berbagai aktivitas masyarakat terkait dengan penggunaan jenis kereta kuda khususnya dokar.

2. Tujuan Khusus

- a. Mengungkap dan mendeskripsikan aneka ragam jenis dokar yang ada di tengah - tengah masyarakat Jawa Tengah, serta koleksi di museum Jawa Tengah Ranggawarsita
- b. Mengungkap dan mendeskripsikan cara membuat dan merawat dokar
- c. Mengungkap dan memberikan gambaran penggunaan dokar dalam aktivitas kehidupan masyarakat
- d. Melengkapi data tentang koleksi kereta kuda di museum Jawa tengah Ranggawarsita sehingga bermanfaat bagi masyarakat

D. Ruang Lingkup

Materi ruang lingkup penulisan ini dibatasi pemasalahan. Hal ini dimaksudkan agar pada saat pembahasan terfokuskan.

Selain itu, memudahkan dalam pemahaman dan mempersamakan persepsi. Ruang lingkup penulisan ini terbatas pada alat angkut barang atau transportasi tradisional yang ditarik oleh kuda dan beroda dua. Penyebutan nama di beberapa daerah dapat berbeda-beda seperti dokar, gerobag kuda, gerobag kerangkeng, pir dan lain sebagainya. Tulisan ini tidak membicarakan secara khusus kereta kuda beroda empat atau yang dikenal dengan sebutan kereta saja, atau andong. Pembicaraan terhadap kereta kuda beroda empat hanya dipakai sebagai pendukung saja. Untuk lebih terfokuskan definisi dokar, kita bandingkan dengan definisi tentang alat angkut atau kereta kuda yang ditarik dua ekor kuda atau empat ekor kuda sebagai berikut:

Delman adalah kendaraan transportasi tradisional yang beroda dua, atau empat yang tidak menggunakan mesin tetapi menggunakan kuda sebagai penggantinya. Variasi alat transportasi yang menggunakan kuda antara lain adalah Kereta Perang, Kereta Kencana dan Kereta kuda. Nama kendaraan ini berasal dari nama penemunya, yaitu **Charles Theodore Deeleman**, seorang litografer dan insinyur di masa Hindia Belanda. Orang Belanda sendiri menyebut kendaraan ini dengan nama *dos-à-dos* (punggung pada punggung, arti harfiah bahasa Perancis), yaitu sejenis kereta yang posisi duduk penumpangnya saling memunggungi. Istilah *dos-à-dos* ini kemudian oleh penduduk pribumi Batavia disingkat lagi menjadi 'sado', (*Wikipedia bahasa Indonesia, ensiklopedia bebas*).

Andong merupakan salah satu alat transportasi tradisional di Yogyakarta dan sekitarnya, seperti Solo dan Klaten. Andong biasanya mempunyai empat roda dan ditarik oleh satu kuda atau dua kuda. Andong sebagai salah satu warisan budaya Jawa, hal itu telah memberikan ciri khas kebudayaan masyarakat Jawa.

Andong tersebut kini masih terus dilestarikan, terutama di tempat-tempat wisata. Walaupun sudah banyak kendaraan bermotor yang lebih cepat dan murah, tetapi pengguna Andong di Yogyakarta maupun di Surakarta ini masih cukup banyak dan sangat diminati para turis.

Lingkup pembahasan kereta kuda khususnya jenis dokar ditekankan pada penggunaan dokar di wilayah Kabupaten Kudus, Kabupaten Jepara, Kabupaten Semarang, Kabupaten Wonosobo dan Kabupaten Purworejo. Wilayah tersebut dipilih dikarenakan berdasarkan studi awal dan berbagai informasi awal kepada penulis, diketahui bahwa wilayah tersebut keberadaan dokar masih dipergunakan. Selain itu, Museum Jawa Tengah Ranggawarsita juga memiliki koleksi angkut jenis tersebut.

Guna menambah data dan informasi yang lebih baik, berbagai jenis dokar di wilayah kabupaten lain di Jawa Tengah juga diamati. Hal ini dimaksudkan keberadaan kereta kuda di kota tersebut dipakai sebagai pembanding atau pelengkap di daerah kajian.

E. Kerangka Pemikiran

Pada dasarnya manusia selalu bergerak dari satu tempat ke tempat lainnya. Pergerakan mereka didasari naluri untuk memenuhi dan mempertahankan kehidupannya. Jarak jelajah perpindahan mereka terkadang sampai jauh menembus berbagai lingkungan alam. Lingkungan alam yang mengelilingi mereka menjadi kendala tersendiri untuk mencapai dari daerah yang ingin dituju tersebut. Oleh karena itu, apabila mobilitas mereka tanpa menggunakan bantuan alat tertentu maka fisik mereka akan cepat lelah dan tidak mencapai tempat tujuan tersebut. Keterbatasan fisik dan kelebihan memiliki akal, akhirnya mereka berusaha

menemukan teknologi. Melalui penemuan teknologi tersebut, kendala fisik manusia dapat terbantukan.

Menurut Koentjaraningrat (1980: 273), ada beberapa faktor yang mendorong penemuan baru yaitu (1) kesadaran para individu akan kekurangan dalam kebudayaan; (2) mutu dari keahlian dalam suatu kebudayaan; (3) sistem perangsang bagi aktivitas menciptakan dalam masyarakat.

Kesadaran individu yang menyadari kekurangan dalam kebudayaan jarang terjadi karena permasalahan mendadak akan tetapi melalui proses yang panjang. Proses panjang dimulai dari pengalaman hidup mereka.

Keinginan mutu yang telah diciptakan, sesuai dengan kematangan dalam pola berpikir manusia telah pula mendorong terciptanya penemuan baru yang lebih praktis. Hal ini dikarenakan manusia berusaha mencapai keinginan dengan kepraktisan dari pemakaian alat bantu.

Usaha penciptaan penemuan baru juga didorong oleh adanya rangsangan dari penghargaan dari orang lain atas penemuannya. Rangsangan itu tersebut dapat bersifat ekonomi seperti ongkos pemakaian tertentu, penghargaan-penghargaan maupun rasa bangga.

F. Metode

Penulisan ini menggunakan metode pendekatan teknis kualitatif. Hal ini dimaksudkan agar dapat memahami dan menggambarkan persoalan yang lebih mendalam dan lengkap saat mencari data di lapangan. Oleh karena itu, pengumpulan data dalam penulisan ini dilakukan dengan menggunakan cara wawancara mendalam (depth interview) dan pengamatan (observasi). Wawancara mendalam dilakukan untuk

mendapatkan data informasi yang mendalam terhadap permasalahan yang ada.

Guna mendukung kegiatan tersebut maka pengumpul data diberikan pedoman wawancara. Wawancara dilakukan secara tak berstruktur sehingga responden dapat menjawab pertanyaan sesuai dengan pemikirannya. Hal ini dimaksudkan untuk melengkapi data apabila ada informasi penting tetapi tidak ada dalam pedoman wawancara. Adapun wawancara dilakukan terhadap sejumlah informan diantaranya (1) sais kereta kuda atau kusir; (2) perajin / pembuat kereta kuda atau dokar; (3) Tokoh masyarakat maupun pemerhati budaya.

Pengamatan langsung terhadap aktivitas penggunaan jenis kereta kuda khususnya dokar juga dilakukan untuk menjangkau dan menambah informasi yang tidak dapat tertuang dalam wawancara mendalam. Seperti kondisi alam sosial, budaya maupun aktivitas kehidupan masyarakat pengguna jenis kereta kuda khususnya dokar

Untuk menunjang informasi data studi pustaka yang relevan dengan permasalahan khususnya penggunaan sarana transportasi tradisional di Jawa Tengah juga dilakukan penulis,. Di samping itu, pengamatan terhadap koleksi kereta kuda yang ada di museum serta koleksi foto kuna yang memuat tentang jenis kereta kuda khususnya dokar juga dilakukan.

Adapun analisa data difokuskan terhadap elemen-elemen budaya yang terkait dengan keberadaan jenis kereta kuda, khususnya dokar di masyarakat

G. Sistematika Tulisan

Penyajian tulisan ini diuraikan dalam beberapa bab dengan garis besar sebagai berikut:

- BAB I** berisi tentang pendahuluan yang mengungkapkan tentang latar belakang penulisan, permasalahan, tujuan, metode kerangka pemikiran dan sistematika penulisan.
- BAB II** berisi tentang sejarah kereta kuda dalam berbagai sumber seperti, prasasti, arsip dan lain sebagainya
- BAB III** berisi tentang aneka ragam kereta kuda khususnya dokar, bagian atau unsur-unsur dalam dokar, aneka jenis kuda.
- BAB IV** berisi tentang pembuatan dan perawatan dokar yang meliputi, peralatan, bahan, dan proses pembuatan dokar
- BAB V** berisi tentang fungsi dan peranan sosial dokar meliputi fungsi ekonomi, fungsi sosial dan fungsi religi.
- BAB VI** berisi tentang tentang penutup dan kesimpulan.

BAB II

KERETA KUDA DALAM BERBAGAI SUMBER

Kereta kuda, khususnya dokar sebagai alat angkut dan alat transportasi tradisional, banyak tersebar di Jawa Tengah. Persebaran jenis kereta kuda khususnya dokar di Jawa Tengah berada di wilayah Pantai Utara mulai dari wilayah kabupaten sebelah timur dari provinsi Jawa Tengah yaitu Kabupaten Rembang sampai, wilayah Kabupaten di ujung Barat Propinsi Jawa Tengah Tengah yaitu di Kabupaten Brebes

Sementara itu, wilayah di Jawa Tengah bagian pantai Selatan dan bagian pendalaman dari Provinsi Jawa Tengah yaitu mulai dari Kabupaten Sragen, Solo, Purworejo, Banyumas, Purworejo, Wonosobo sampai ujung Selatan Provinsi Jawa Tengah yaitu Kabupaten Cilacap.

Dokar - dokar yang menghiasi sudut-sudut jalan di berbagai kota di atas, memiliki bentuk dan aneka ragam jenis. Berbagai corak hiasan menghiasi dokar tersebut, baik yang berpola sederhana maupun yang bermotif indah. Aneka ragam bentuk atau jenis dokar tersebut terkait dengan pengaruh dari kebudayaan asing maupun tata kehidupan masyarakat. Selain itu, alam sekitar juga mempengaruhi bentuk maupun bahan dari dokar tersebut.

Perubahan dan aneka ragam dokar di atas terkadang juga pengaruh dari perubahan kebudayaan atau globalisasi, sehingga mereka memadukan *modern culture of art* dengan *traditional culture of art*. *Modern culture of art* terkait erat dengan perkembangan teknologi dan *traditional culture of art* terkait erat dengan kebudayaan lokal.

A. Sejarah Kereta Kuda

Manusia sejak zaman dahulu telah bermobilitas. Tujuan mereka adalah untuk mencari makan, mempertahankan hidup, mencari tempat tinggal dan lain sebagainya. Mereka saat bermobilitas, pada awalnya tanpa mempergunakan peralatan bantu. Barang bawaan mereka hanya diletakkan di kepala, digendong di punggung, dipikul maupun diseret.

Kondisi alam dan pengalaman hidup yang terus dialami mereka akhirnya, melahirkan pemikiran dan penciptaan peralatan hidup. Perkembangan pola pikir manusia untuk mempermudah mobilitas tersebut, tidak hanya untuk mobilitas di daratan saja, tetapi di air bahkan di udara.

Sejarah dokar diawali dengan perkembangan alat angkut dan alat transportasi. Alat angkut atau alat transportasi lahir karena perkembangan akal manusia untuk mengatasi kondisi alam sekitar dan keterbatasan anggota tubuhnya untuk membawa atau memindahkan barang dari satu tempat ketempat lain serta mempermudah aktivitas hidupnya. Semakin berkembangnya ilmu pengetahuan, manusia akhirnya dapat menciptakan roda. Roda itulah membuat beban ringan manusia saat memindahkan barang atau dan bermobilitas.

Para ahli berpendapat bahwa roda telah dikenal manusia sejak sekitar 3000 tahun Sebelum Masehi, pada zaman Mezopotamia, kemudian berturut turut Cina, Arab, Eropa, India dan bangsa-bangsa lain. Hal itu sesuai dengan temuan sketsa roda yang dibuat orang Sumeria, 3.500 tahun Sebelum Masehi. Pada sketsa tersebut terlihat sebuah kereta dengan dua pasang roda bergaris tengah sekitar enam puluh sentimeter. Roda tersebut terbuat dari papan yang disambung dengan kayu melintang. Gandaran roda terpasang mati, sehingga kereta harus digeser atau

diangkat apabila hendak berbelok.

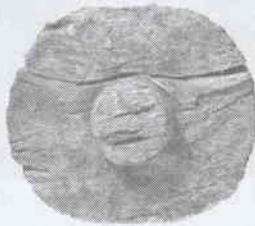


Foto: 1
Roda Kayu



Foto: 2
Lukisan Pedati dengan Roda Kayu Pada Perang Ur di Sumeria
kurang lebih 2500 SM
(Sumber: virtualfriends.net/article, 04 September 2009)

Sekitar 2.000 tahun Sebelum Masehi, roda berjeruji dan tidak pejal telah dikenal sebagai roda kereta perang Ido-Eropa atau kebudayaan Andronova. Roda berjeruji tersebut lebih ringan dan lebih efisien dari pada roda pejal.

Seorang arkeolog Ron Waytt telah pada akhir tahun 1988 silam telah menemukan beberapa bangkai roda kereta tempur kuno didasar laut merah. Menurutnya, mungkin ini merupakan bangkai kereta tempur Firaun yang tenggelam dilautan tsb saat digunakan untuk mengejar Musa bersama para pengikutnya.

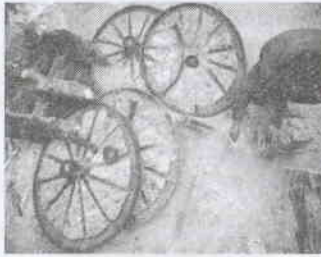


Foto: 3
Roda Kereta Fir'aun
Sumber baliazura.wordpress.com

Menurut pengakuannya, selain menemukan beberapa bangkai roda kereta tempur berkuda, Wyatt bersama para krunya juga menemukan beberapa tulang manusia dan tulang kuda ditempat yang sama. Temuan ini tentunya semakin memperkuat dugaan bahwa sisa-sisa tulang belulang itu merupakan bagian dari kerangka para bala tentara Fir'aun yang tenggelam di laut Merah.

Temuan arkeologi tersebut diteliti di Stockhlom University. Hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa struktur dan kandungan beberapa tulang telah berusia sekitar 3500 tahun silam, dimana menurut sejarah, kejadian pengejaran itu juga terjadi dalam kurun waktu yang sama. Selain itu, benda arkeologi yang ada didekatnya saat ditemukan yaitu poros roda dari salah satu kereta kuda dengan empat buah jeruji emas . (Virtualfrients.net,/article, 04 September 2009)

B. Kereta Kuda dalam Sumber Relief.

Pada relief Borobudur telah pula digambarkan beberapa angkutan tradisional. Angkutan tradisional tersebut dipakai oleh

kaum bangsawan ataupun kerabat kerajaan. Relief tentang alat transportasi tradisional tersebut tertera pada Lalistawitara. Pada relief tersebut Ratu Maya digambarkan berada di atas kereta kerajaan yang dihela oleh kuda.

C. Kereta Kuda dalam Sumber Prasasti atau Sumber Tertulis

Sementara itu, sejarah dokar di Indonesia, keberadaannya tidak diketahui dengan jelas. Akan tetapi oleh karena Indonesia terletak di jalur perdagangan dan banyak pedagang mancanegara seperti Cina, Arab Persi, India dan lain sebagainya, tentu hal ini sedikit banyak telah membawa pengaruh pada perkembangan alat angkut dan transportasi di Indonesia khususnya di Jawa .

Penggunaan alat angkut atau transportasi tradisional sejenis dokar secara tersamar terlihat pada sebuah prasasti tertua di Jawa Tengah yaitu Prasasti Tuk Mas. Prasasti yang diperkirakan berasal abad ke enam Masehi tersebut ditemukan di Dukuh Tukmas, Kelurahan Lebak, Kecamatan Grabag, Kabupaten Magelang. Prasasti yang dilaporkan ke pemerintah Hindia Belanda tahun 1888 dan Poerbatjaraka menerbitkannya dalam Buku Riwayat Indonesia tahun 1952.

Pada prasasti tersebut terlihat gambar roda berjumlah dua, teratai, nyala api, denah bangunan dan gambar lain tak dikenal. Adapun tulisan prasasti tersusun sebagai berikut:

(iyan) usucyamburuhanujata

Kwacicchilawalukanirgateyam

Kwacitprakirna subhasitatoya

Samprasrata m(edhya(kariwa gangga

Terjemahan prasasti tersebut adalah bermula dari teratai yang gemerlapan dari sini memancarlah sumber air yang

mensucikan, air memancar keluar dari sela-sela batu dan pasir, di tempat lain memancar pula air sejuk dan keramat seperti gangga.

Sementara itu, alat angkut atau transportasi tradisional di Jawa Tengah terkait dengan perdagangan. Para pedagang dari mancanegara ataupun dari luar pulau Jawa membawa dagangannya dengan kapal atau perahu untuk mengarungi lautan dan perairan. Sesampai di daratan, dagangan tersebut diperlukan sarana penunjang untuk membawa dari satu wilayah yang satu ke wilayah yang lain. Berbagai cerita rakyat juga mengungkapkan bahwa para pedagang tersebut membawa barang dari satu daerah ke daerah lain diangkut dengan pedati yang ditarik oleh hewan seperti kuda, sapi. Hal itu diungkapkan pula dalam prasasti Panggumulan. Prasasti yang berasal 824 M ditemukan di Desa Kembangarum Wilayah Kledung, Kabupaten Sleman dan tahun 1982 diterbitkan oleh Pusat Arkeologi Nasional berjudul Tiga Prasasti dari Masa Balitung. Dalam prasasti tersebut diceritakan bahwa barang dagang ada yang dipikul (pemikul dagangannya) ada yang dibawa dengan pedati atau *mangulungan* ada yang dibawa dengan prahu atau *maprahu*.

Berdasarkan prasasti tersebut jelaslah bahwa pada masa itu, sarana transportasi darat tradisional berupa pedati adalah sarana utama untuk membawa barang dagangan antar wilayah dan antar desa.

Pedati yang dihela oleh hewan tersebut kemungkinan adalah seperti gerobak sapi, atau dokar. Adapun jenis perdagangan yang diangkut diantaranya adalah beras, buah, pinang, buah mengkudu, gerabah, gula serta ternak.

Sumber tertulis lain terlihat pada naskah Sutasoma yang ditulis oleh Empu Prapanca. Pada naskah yang ditulis dalam

daun lontar diceritakan tentang zaman keemasan Kerajaan Majapahit. Pada waktu itu, dapat diketahui bahwa penggunaan kereta. Berita tersebut berbunyi sebagai berikut

” Baginda serta permaisuri, putri-putri dan suaminya mengendarai kereta yang dihiasi dan dibubuhi gambar materi Baginda. Kereta Raja yang dikendarai oleh Hayam Wuruk sendiri berkilauan karena emas dan permata yang ada pada kendaraan itu. Beratus-ratus kereta turut di belakang. Dalam kereta itulah duduk semua pengiring baginda. Perjalanan itu, diadakan untuk mengunjungi gedung suci dan tempat pertapaan. Banyak sekali gedung suci di negara Majapahit, baginda sendiri mendirikan beberapa buah di antaranya

Sumber tertulis lain yang menceritakan keberadaan dokar di masyarakat yaitu adanya peraturan dan pajak angkutan Dokar pada zaman Pemerintah Belanda. Pada zaman Belanda pertambahan dokar cukup tersebar diberbagai dokar di berbagai pelosok perkotaan dan pedesaan di Jawa. Selain itu, kereta kuda juga menjadi alternatif transportasi yang banyak diminati oleh masyarakat, terutama kalangan menengah atas yang umumnya adalah orang Cina dan Jawa Oleh karena itu, untuk menambah biaya perbaikan jalan raya akibat seringnya dilewati oleh kereta kuda maka pajak kereta kuda atau dokar diberlakukan. Tambahan peraturan tentang hal tersebut dituliskan dalam bahasa Cina dan Jawa atau aturan Staatsblad pada tahun 1853 No. 6. Pada saat itu pula, Belanda mendirikan berbagai fasilitas yang diperlukan oleh dokar. Fasilitas tersebut adalah pendirian koplakan di antara kota yang satu dengan kota yang lain.

Penarikan pajak sejenis dokar sejak zaman Belanda sampai sekarang tetap dilakukan oleh pemerintah. Pajak kendaraan tersebut di masyarakat dikenal dengan peneng. Peneng tersebut

Dibuat dari logam timbel, seng, alumunium ataupun plastik stiker. Peneng tersebut terkadang menempel di plat nomer dokar. Plat tersebut bukti pembayaran pajak, sekarang ini biasanya di tempel di dokar



Foto 4
Pajak Dokar di Kab. Rembang,
th 1976
(<http://hvschaik.eu/dokar/dokar.htm>.)

Foto: 5
Pajak Dokar di Kab. Rembang, th 1976
(<http://hvschaik.eu/dokar/dokar.htm>)

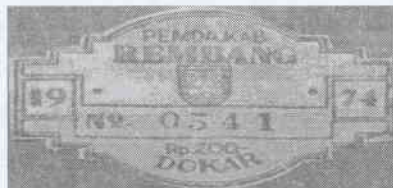


Foto: 6
Pajak Dokar di Kab. Rembang, th 1976
(<http://hvschaik.eu/dokar/dokar.htm>)

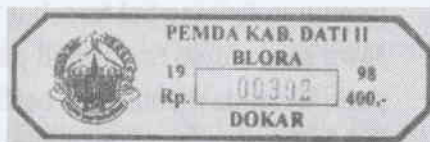




Foto: 7
Pajak Dokar di Kab. Rembang, th 1976
(<http://hvschaik.eu/dokar/dokar.htm>)



Foto: 8
Peneng dan Nomer pada
dokar Boja, Kab. Kendal



Foto:9
Nomer pada dokar Ambarawa,
Kab. Semarang

BAB III

KERETA KUDA TRADISIONAL JAWA TENGAH

Data yang digunakan dalam penelitian ini diambil dari artefak jenis kereta kuda, khususnya dokar, foto dokar sebagai koleksi di Museum Ranggawarsita dan dokar yang ada di berbagai Kabupaten di Jawa Tengah. Berbagai jenis dokar yang tersebar di berbagai daerah dan data yang ada di museum dikelompokkan dalam klasifikasi taksonomik yaitu klasifikasi yang mendasarkan pada sekelompok atribut atau bentuk dan bertujuan untuk membentuk tipe.

Berdasarkan kajian di lapangan, anekaragam jenis dokar berhasil ditemui. Guna mempermudah pendeskripsian, bentuk dokar dalam tulisan ini dibagi menjadi tiga yaitu (1) Dokar berbadan atau body tertutup, (2) Dokar berbadan atau body terbuka (3) Dokar berbadan atau body setengah tertutup.

Oleh karena dokar terkait erat dengan kuda sebagai penggeraknya maka dalam pembahasan pendeskripsian tentang dokar dalam tulisan ini juga dibicarakan tentang kuda.

A. Aneka ragam Dokar di Jawa Tengah.

1. Dokar Berbadan atau body tertutup.

Dokar berbadan atau body tertutup adalah, sebuah dokar yang memiliki bentuk badan sebagian besar tertutup. Penutup badan dokar terbuat dari susunan papan sehingga membentuk dinding. Dinding papan tersebut berada di samping kanan dan kiri, serta belakang. Tinggi papan yang menyatu badan dokar sekitar setengah dari badan dokar. Di atas masing-masing dinding papan tersebut diberi tiang dari kayu berjumlah dua atau tiga buah. Tiang tersebut sebagai penyangga atap. Selain

berfungsi sebagai penyangga tiang, juga berfungsi sebagai jendela.

Dokar jenis ini, pada bagian depannya terbuka tidak diberi penutup dinding, serta dibelakang badan dokar diberi pula pintu masuk. Oleh karena bentuk dokar ini seperti bentuk mobil station. Apabila dilihat dari belakang, secara keseluruhan dokar jenis ini berbentuk persegi

Dokar jenis tertutup di atas tersebar di beberapa tempat di Jawa Tengah seperti di Mranggen, Kabupaten Demak, Mayong, Kabupaten Jepara, Museum Kretek di Kabupaten Kudus, serta beberapa foto kuno dan koleksi milik Museum Jawa Tengah Ranggawarsita.

Bentuk badan dokar di Mranggen ini seperti badan atau bak mobil . Dinding sisi kiri dan kanan dokar, hampir seluruhnya tertutup papan, dan terdapat beberapa jendela. Oleh karena badan dokar tertutup maka penumpangnya hanya terlihat bagian dada atau kepala saja. Adapun jumlah penumpang dari jenis dokar ini sampai enam orang. Mereka duduk saling berhadapan di atas tempat duduk sebagaimana orang naik mobil station. Terkadang adapula penumpang duduk di bagian depan dekat kusir yang menghela kudanya.

Selain dipergunakan untuk mengangkut penumpang, dokar jenis ini sangat cocok untuk mengangkut barang dalam jumlah besar. Dokar ini dapat membawa barang yang cukup banyak sehingga terkadang, kita dapat menjumpai dokar yang membawa barang di atas atap dokar. Kemampuan mengangkut barang yang cukup banyak tersebut dikarenakan rangka atau bentuk badan dokar cukup kuat dan kokoh.



Foto : 10
Dokar Jenis Body Tertutup, Mencari
Penumpang di Pasar Mraggen Demak

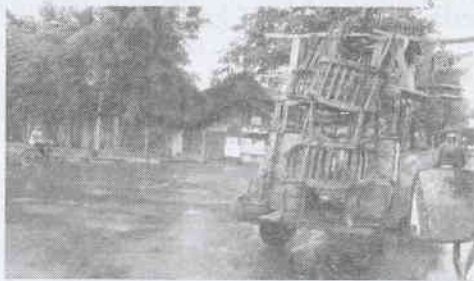


Foto: 11
Kursi Diletakkan di atas Atap dokar Jenis Tertutup
Melintas di Jln Mranggen - Purwodadi



Foto: 12
Dokar Jenis Tertutup melintas di Pasar Johar Tahun 1970 an
(Sumber: Museum Jawa Tengah Ranggawarsita)

Pada era tahun delapan puluhan, dokar jenis seperti ini banyak pula yang berlalu lalang di Pasar Johar. Seperti halnya foto di atas, dokar tersebut mengangkut penumpang melaju di jalan depan Pasar Johar. Roda dokar tersebut masih terbuat dari kayu. Rute dokar pada waktu itu, dari Pasar Johar menuju ke daerah sebelah timur semarang seperti, Mraggen, Pedurungan, Genuk, Bulu dan lain sebagainya.

Dokar dengan jenis badan tertutup dengan bentuk yang lain dapat terlihat di wilayah Mayong, Jepara dan Kudus. Dokar tersebut dikenal di masyarakat sebagai Gerobag Kerangkeng. Namun demikian, sekarang Gerobag Kerangkeng keberadaanya sudah sangat jarang dijumpai di jalan. Hal ini diungkapkan oleh bapak Yanto seorang staf kebudayaan sebagai berikut:

"....gerobag kerangkeng sudah jarang terlihat di jalan. Sekarang ini gerobag kerangkeng banyak digunakan sebagai barang koleksi atau koleksi museum saja seperti Gerobag Kerangkeng yang ada di Museum Kretek Kudus, maupun di Museum Ranggawarsita Semarang. Pada saat ada karnaval tujuh belasan, dokar tersebut dipakai untuk pawai.

Menurut penuturan seorang kusir dokar yang mangkal di Mayong, Jepara, Gerobag Kerangkeng tersebut dahulu selain dipakai untuk mengangkut orang juga untuk mengangkut barang. Barang yang biasanya diangkut adalah barang dari gerabah seperti genteng, dun tempat air, kendi, padasan dan lain sebagainya. Tak jarang pula barang yang dibawa melebihi kapasitas tempat muat barang. Oleh karena itu, terkadang kelebihan barang tersebut diletakkan di atap Grobag

Kerangkeng ataupun digantungkan di jeruji jendela geroban

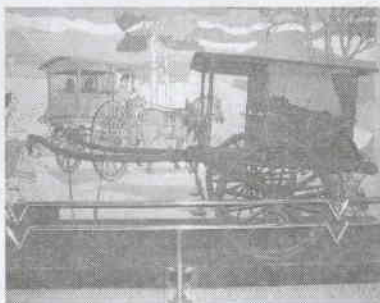


Foto: 13

Gerobag Kerangkeng, Koleksi Museum
Jawa Tengah Ranggawarsita

Salah satu Gerobag Kerangkeng dapat kita jumpai di Museum Jawa Tengah Ranggawarsita. Seperti halnya, dokar di Mranggen, bentuk keseluruhan badan atau body Gerobag Kerangkeng ini hampir tertutup. Oleh karena Gerobag Kerangkeng ini tidak mempunyai tempat duduk, maka bentuknya persegi.

Badan Gerobag Kerangkeng ada yang terbuka yaitu terletak pada bagian depan, yaitu setengah dari tinggi badan Gerobag Kerangkeng. Lobang depan tersebut dimaksudkan sebagai tempat kusir untuk melihat.

Pada samping kanan, dan kiri Gerobag Kerangkeng juga terdapat pintu yang terbuka. Ukuran pintu tersebut sekitar lima puluh sentimeter. Masing-masing pintu tersebut, pada bagian bawah diberi panjatan kaki untuk naik ke dalam Gerobag Kerangkeng. Panjatan tersebut terbuat dari besi.

Dinding kiri dan kanan serta belakang Gerobag Kerangkeng juga dibagi menjadi dua bagian yang difungsikan sebagai jendela. Jendela tersebut terdiri dari jeruji besi. Jumlah jeruji besi ada enam belas buah dengan tinggi delapan puluh

lima sentimeter. Khusus jeruji besi bagian belakang Gerobag Kerangkeng, penyusunan jeruji yaitu salah satu ujungnya menjadi satu sehingga seakan-akan membentuk cahaya. Pada papan bagian dinding belakang biasanya juga terdapat ornamen yang diukir.

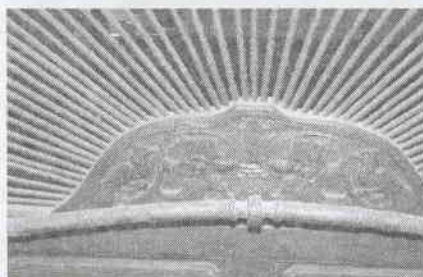


Foto:14
Jeruji dan Hiasan ukiran Suluran dan
Burung Merak Pada Gerobag Kerangkeng

Atap gerobag kerangkeng terbuat dari anyaman bambu yang dilapisi dengan kain terpal tebal. Roda Gerobag Kerangkeng beruji kayu dan lingkaran roda terbuat dari lempengan logam tipis yang dilapisi dengan karet. Pada ujung badan dari Gerobag Kerangkeng juga dipasang lampu minyak. Lampu tersebut berfungsi untuk penerangan pada saat dipakai pada malam hari.

2. Dokar Berbadan atau body terbuka

Dokar berbadan terbuka adalah sebuah dokar yang memiliki bentuk badan tanpa atap dan ditarik satu ekor kuda. Badan dokar hanya memiliki dinding sisi kanan dan kiri. Jenis dokar ini tidak memiliki tempat duduk. Bagian depan dari dokar ada yang memakai tutup dan ada yang tidak memakai tutup. Roda gerobag ini terbuat dari ban mobil bekas. Oleh

karena itu dokar jenis ini seperti bentuk alat angkut gerobag. Apabila dilihat dari belakang bentuk badan jenis dokar ini seperti huruf balok U.



Foto:15

Gerobag Kuda Jenis Body Terbuka Sedang Istirahat
di Tepi Sungai Karang Tengah Demak.



Foto: 16

Gerobag Kuda Jenis Terbuka
Melintas di Jalan Semarang - Demak

Jenis Dokar berbadan terbuka ini dapat kita jumpai di daerah Sayung di Kabupaten Demak. Orang-orang sekitar Demak tersebut memanfaatkan dokar tersebut sebagai alat angkut barang. Barang yang diangkut seperti padi, pupuk, kayu dan lain sebagainya.

Barang yang diangkut terkadang melebihi kapasitas dari badan dokar. Akibatnya, tak jarang, sang kusir tidak memiliki tempat duduk yang nyaman. Keterbatasan tempat duduk

Tersebut terkadang membuat mereka berdiri saat menghela kudanya. Terkadang para kusir duduk di atas barang, sehingga membahayakan dirinya.

3. Dokar Berbadan atau Berbody Setengah Terbuka

Dokar berbadan atau body setengah terbuka adalah sebuah dokar yang memiliki bentuk badan utama terbuat dari susunan papan. Susunan papan tersebut apabila dilihat dari belakang berbentuk seperti trapeseum terbalik yang bertopong di atas dua buah roda. Di atas tepi susunan papan samping kiri dan kanan, pada keempat pojoknya diberi tiang penyangga. Tiang penyangga tersebut terbuat dari batang besi berdiameter sekitar satu sentimeter. dan tinggi sekitar tujuh puluh lima sentimeter. Fungsi tiang tersebut adalah sebagai penyangga atap.

Oleh karena di atas badan utama dokar yang terbuat dari susunan papan terdapat tempat duduk penumpang, maka sisi kiri dan sisi kanan, serta belakang dokar diberi pembatas. Pembatas tersebut dibuat dari besi. Besi yang dipasang horisontal disambung ke besi tiang penyangga atap.

Bentuk dokar jenis terbuka inilah yang banyak tersebar di tengah-tengah masyarakat Jawa Tengah serta di berbagai tempat lainnya. Berbagai contoh bentuk dokar jenis ini sebagai berikut:

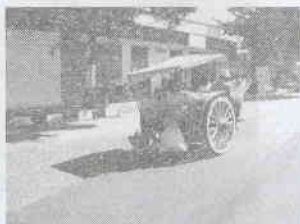


Foto:17
Dokar Rembang



Foto:18
Dokar Blora



Foto: 19
Dokar Pati



Foto:20
Dokar Purwodadi



Foto: 21
Dokar Kudus



Foto: 22
Dokar Jepara



Foto: 23
Gerobag Kuda Demak



Foto: 24
Dokar, Kod. Semarang



Foto: 25
Dokar, Boja Kendal



Foto: 26
Dokar, Batang



Foto: 27
Dokar, Kab. Pekalongan



Foto: 28
Dokar, Kab. Pemalang



Foto: 29
Dokar, Kab. Brebes



Foto: 30
Dokar, Kod. Tegal



Foto: 31
Dokar Temanggung



Foto: 32
Dokar Wonosobo

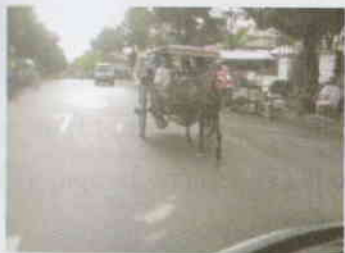


Foto: 33
Dokar Banjarnegara



Foto: 34
Dokar Purworejo

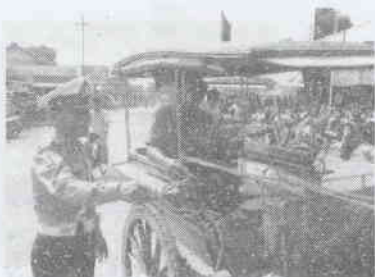


Foto: 35
Dokar Banyumas



Foto: 36
Dokar Cilacap



Foto: 37
Dokar Salatiga



Foto: 38
Dokar Boyolali

B. Bagian-bagian Dokar.

Dokar yang ada di Jawa Tengah memiliki dua bagian utama yaitu (a) badan atau body dokar dan (2) Kuda. Badan atau body dokar terdiri dari, Bum, dinding badan dokar, atap, roda, per, penutup roda, tempat lampu, tempat cambuk, bel tempat duduk

a. Badan atau body dokar.

Secara umum, badan dokar terdiri dari badan atau body dokar terdiri dari: (1) Bum, (2) dinding badan dokar, (3) atap, (4) roda, (5) per, (6) penutup roda, (7) tempat lampu, (8) tempat cambuk, (9) bel dan (10) tempat duduk

(1) Bum

Bum adalah sebuah kayu panjang sekitar 175 cm. Kayu tersebut dilapisi logam, sehingga menjadi kuat. Pada ujungnya agak melengkung dan ujung yang satu terkait dengan badan atau body dokar. Sambungan antara Bum dan badan dokar agar kuat, diberi plat logam. Lebar bum 90 cm. Peletakan Bum ada pula yang ditempelkan pada samping badan atau body Dokar. Hal ini dapat dilihat pada dokar jenis bak terbuka yaitu gerobak kuda di Demak.

Fungsi Bum adalah sebagai tempat kuda untuk menarik dokar. Kuda tersebut diikat di ujung kedua bum dengan dengan tali. Tali tersebut biasanya terbuat dari ban atau kulit



Foto : 39
Posisi Kuda dan Bum Dokar

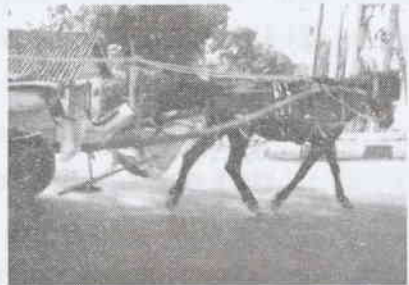


Foto : 40
Bentuk dan Posisi Bum Dokar
ketika Ditarik Kuda



Foto: 41
Saat Pengikatan Bum dengan
Kuda Memakai Karet



Foto : 42
Bum yang Dipasang
Pada Samping Body Gerobag Kuda



Foto : 43
Bum yang Dikaitkan pada
Depan Body Dokar dengan plat logam

(2) Dinding Badan Dokar.

Dinding dokar dokar terbuat dari susunan papan kayu. Pemakaian dinding dokar hanya dapat dijumpai pada dokar jenis tertutup dan badan terbuka saja. Untuk dokar dengan badan setengah terbuka dapat dikatakan tidak menggunakan dinding.

Pemakaian dinding pada dokar jenis dokar tertutup dapat dikatakan lebih aman bagi penumpang daripada dokar tanpa dinding. Hal ini dikarenakan penumpang lebih terlindungi saat melaju di jalan raya.

Khusus untuk dokar terbuka atau gerobag kuda yang banyak di Demak, pemakaian dinding berfungsi untuk menahan barang yang diangkut

(3) Atap Dokar.

Atap dokar banyak yang terbuat dari terpal atau kain tebal. Kain tersebut terpasang permanen di atap dokar. Kain yang terpasang di atap tersebut, pada bagian sisinya terkadang dilanjutkan berjuntai sehingga menutup samping kiri dan kanan maupun belakang dari badan dokar. Akan tetapi kain tersebut tidak dipasang permanen. Pemasang kain tebal yang berjuntai tersebut tidak permanen, tetapi dapat digulung.

Fungsi dari kain tebal yang menutup samping kiri dan kanan tersebut adalah dipergunakan saat hujan. Pada saat hujan, gulungan kain tersebut dibuka dan apabila hujan telah mereda, kain tersebut digulung kembali.

Pada bagian depan badan dokar juga diberi tambahan kain terpal. Namun sifatnya sementara yaitu dipergunakan saat hujan. Kain tersebut berfungsi sebagai penutup dari guyuran air hujan, sehingga kusir dan penumpang yang ada di bagian depan terhidar dari air hujan.

Pemakaian atap jenis ini dijumpai pada dokar dengan jenis setengah terbuka. Atap jenis ini sering robek. Hal ini dikarenakan atap dokar sering kena panas dan hujan. Apabila atap robek hanya sedikit, biasanya kain tersebut cukup ditambah.

Sedangkan atap untuk dokar jenis tertutup, biasanya terbuat dari papan. Papan tersebut terkadang dilapisi pula dengan seng.

(4) Roda

Roda yang dipakai dokar terdapat dua jenis yaitu roda dengan memakai ban mobil, dan roda kayu. Roda kayu ada dua yaitu roda kayu berlapis ban karet mati dan roda kayu berlapis lempengan logam. Khusus roda kayu berlapis lempengan logam sudah tidak dapat dijumpai di jalan.

Dokar yang menggunakan roda ban mobil, ukurannya sesuai dengan ukuran ban mobil pada umumnya yaitu seperti R (Ring) 13 atau R (Ring) 14. Oleh karena penggunaan ban mobil maka as roda dokar biasanya juga menggunakan as mobil.

Sementara itu, penggunaan roda kayu pada dokar secara umum terdiri dari lubang as, jeruji kayu, dan lapisan luar roda. Ukuran jari-jari jeruji roda dokar sekitar 50 cm.

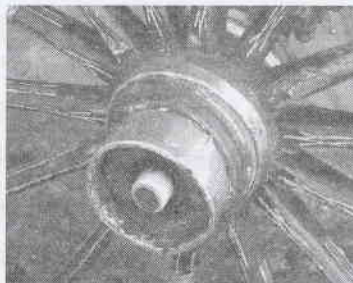


Foto : 44
As dokar



Foto : 45
Gardan Penghubung Ban Dokar

Penggunaan roda kayu tersebut, sekarang ini pada sebagian pemilik dokar, telah diganti dengan ban mobil. Penghubung kedua ban mobil tersebut menggunakan gardan mobil. Alasan mereka adalah mudah merawatnya. Alasan tersebut dikemukakan oleh Bapak Bambang seorang Kusir Kuda di Boja sebagai berikut:

”..... saya menggunakan ban mobil karena mudah merawatnya. Apabila ban dokar rusak cukup dibawa ke tukang tembel ban. Sedangkan kalau memakai roda kayu, bila rusak sulit memperbaikinya. Apalagi di Boja ini jarang orang dapat memperbaiki roda kayu dokar. Bahkan kalau rusak apabila memperbaiki dapat di bawa ke Ambarawa atau ke Kaliwungu, Kendal. Selain itu, penggunaan roda dokar dengan ban mobil, apabila dinaiki terasa agak enak”

Sementara itu, Mujiono seorang kusir dokar yang mangkal di Pasar Ambarawa mengemukakan alasan masih mempertahankan roda dokar dengan kayu sebagai berikut:

”.... Oleh karena di daerah Ambarawa kondisi jalan naik turun, maka penggunaan roda kayu sangat penting. Hal ini mempermudah menahan gerak roda saat menaikkan penumpang yaitu jeruji roda kau dokar cukup dipegang agart tidak berjalan. Sementara itu, bila mempergunakan roda ban mobil sulit untuk menghentikan. Demikian pula saat dokar berjalan, juga sulit mengendalikan dokar apabila menggunakan ban mobil karena tidak memakai rem sebagaimana mobil”

Alasan lain dalam penggunaan roda kayu pada dokar juga dikemukakan oleh pak Markus seorang bengkel dokar di Ambarawa sebagai berikut:

” Banyak pemilik dokar yang masih mempertahankan roda dokar dari kayu karena dapat menghemat beaya. Dengan harga roda dokar dari kayu sekiatar Rp 250.000, roda dokar mampu bertahan tujuh tahun lebih. Kalau ada kerusakan roda, cukup mengganti sebagian kayu yang rusak dengan ongkos yang ringan. Sebaliknya kalau memakai roda dokar dari ban mobil, satu ban mobil bekas lengkap dengan velgnya sampai Rp 250.000,- lebih. Permukaan ban bekas tidak tahan lama, cepat halus, sehingga perlu diganti dengan ban dengan permukaan yang baik. Hal itu berarti menambah ongkos perawatan”

(5) Per

Per adalah susunan beberapa lempengan logam dengan lebar sekitar 4-5 cm dan tebal 0,5 cm. Bagian

dokar ini di antara as as roda dan badan dokar berfungsi sebagai peredam kejut dari getaran yang timbul saat dokar dijalkan.

(6) Penutup Roda.

Penutup roda pada dokar terbuat dari papan kayu atau seng. Bentuk dan ukuran penutup roda beraneka macam. Jarak antara roda dan penutup roda sekitar tiga puluh sampai empat puluh sentimeter. Khusus dokar jenis terbuka yaitu gerobag kuda di Demak, penutup roda tidak ada.

Fungsi dari penutup roda adalah untuk menghindari cipratan air saat hujan. Selain itu, pada sebagian dokar, penutup roda juga sekaligus sebagai tempat untuk meletakkan tangan bagi penumpang.

Berdasarkan temuan di lapangan bentuk penutup roda ada beberapa macam . Bentuk penutup tersebut adalah:

a. Penutup Roda Bentuk L Melengkung

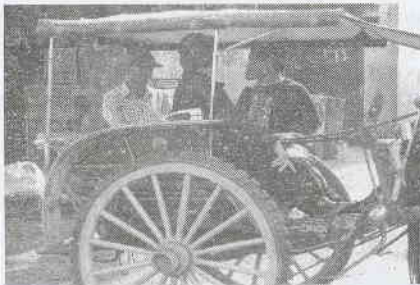


Foto: 46

Penutup Roda Dokar di Kab. Jepara Berbentuk melengkung, selain berfungsi untuk menghindari cipratan air juga, dipakai untuk meletakkan tangan.

- b. Penutup Roda dengan sepertiga bagiannya melengkung.



Foto: 47

Penutup Roda dengan bentuk sepertiga bagian melengkung pada dokar di Jagli, Kodia Semarang

- c. Penutup roda dengan bentuk seperempat lingkaran melengkung



Foto:48

Bentuk Penutup roda dibuat seperempat lingkaran pada dokar di Ambarawa, Kab. Semarang

- d. Penutup roda agak miring tanpa sudut



Foto: 49

Penutup Roda Posisi Miring Pada Dokar di Kab. Pemalang

e Penutup Roda dari seng miring membentuk sudut



Foto : 50

Penutup Roda Terbuat dari Seng Membentuk Sudut pada Dokar di Boja, Kab, Kendal

F. Penutup Roda Lurus Setengah lingkaran



Foto : 51

Penutup Roda Dibuat Lurus, dengan Bentuk Setengah Lingkaran.

g. Penutup roda lurus, berbentuk seperempat lingkaran



Foto: 52

Penutup Roda Berbentuk Lurus, Dibuat dari Seng Seperempat Lingkaran pada Dokar di Bagelen, Kab, Purworejo
(Sumber: Wayanbagelen.blog.spot, 19 ferbruari 2009)

(7) Tempat Lampu.

Tempat lampu ini biasanya berada di depan dari badan dokar. Posisi tempat lampu di ujung depan sebelah kiri dan ujung depan sebelah kanan. Lubang tempat lampu berdiameter sekitar empat sampai lima sentimeter terbuat dari pipa besi. Adapun lampu yang dipakai terbuat dari kuningan. Sekarang ini, jarang sekali dijumpai dokar memakai lampu. Hal ini dikarenakan dokar sudah jarang beroperasi pada malam hari.

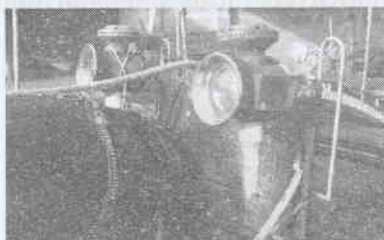


Foto : 53

Lampu Minyak Ditempatkan di Depan Dokar



Foto : 54

Tempat Cambuk Dekat dengan Tempat Lampu

(8) Tempat Cambuk

Cambuk yang dipakai seorang kusir untuk menghela kuda apabila tidak dipakai biasanya diletakkan pada suatu tempat. Tempat cambuk tersebut berada di bagian sudut depan sebelah kanan. Di tempatkan di sebelah kanan dikarenakan, biasanya kusir saat menghela kuda berada di sebelah kanan

Tempat cambuk terbuat dari besi dengan diameter sekitar dua sampai tiga sentimeter. Tinggi sepuluh sampai lima belas sentimeter.

(9) Bel

Bel pada dokar diletakkan menempel pada dinding depan badan dokar. Tak jarang pula, bel hanya diletakkan dibawah lantai bagian depan saja dekat pak Kusir. Oleh karena dekat pak kusir sehingga mudah dibunyikan. Pembunyian bel biasanya menggunakan kaki. Kaki menekan pada tombol bel sehingga bel mengeluarkan bunyi nyaring

Sekarang ini, bel dokar ini sudah jarang dijumpai. Hal ini dikarenakan harga bel yang terbuat dari kuningan mahal harganya untuk ukuran pemilik dokar. Harga bel tersebut dipasaran mencapai Rp 750.000,-. Harga tersebut dapat lebih apabila buatan Amerika Serikat.

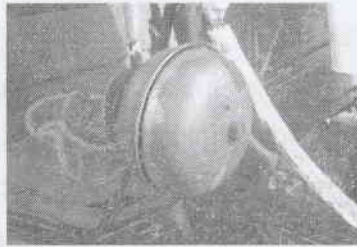


Foto: 55
Bel di depan Badan Dokar

Selain harga bel yang mahal, seorang pemilik dokar yang kurang merasa bangga berprofesi sebagai penarik dokar, ia tidak akan melengkapi dokar dengan bel. Sebaliknya apabila seorang pemilik dokar, bangga terhadap kepemilikan dokar ia akan melengkapi bel tersebut.

Penggunaan bel dokar terkadang hanya dilengkapi pada dokar saat acara tertentu. Acara tersebut seperti pawai tujuh belasan, mengiring penganten, mengiring upacara khataman Al Qur'an dan lain sebagainya, Oleh karena itu, bel tersebut beralih fungsi sebagai penambah keindahan dokar.

(10) Tempat Duduk

Tempat duduk dokar terbuat dari bahan plastik atau kulit sentetis. Isi tempat dari bahan serabut kelapa, atau potongan kain yang tidak terpakai, maupun dari bahan busa.

Tempat duduk dokar ditempatkan di depan, samping kiri dan samping kanan pada bagian dalam badan dokar.

Oleh karena itu penempatan tempat duduk dokar seperti huruf U. Penumpang yang menempati tempat duduk bagian depan akan menghadap ke depan. Adapun penumpang yang menempati posisi tempat duduk samping kiri dan kanan maka penumpang tersebut akan saling berhadapan.



Foto : 56
Tempat Duduk dan Pembatas
Keamanan bagi Penumpang pada
Bagian Belakang Dokar di Wonosobo

Foto : 57
Sandaran Badan Dokar
di Bumiayu. Kab. Brebes



Tempat duduk bagian depan cukup untuk penumpang dewasa satu orang dan seorang kusir. Sedangkan tempat duduk di samping kiri dan kanan masing-masing cukup dua orang penumpang dewasa. Agar para penumpang duduk dengan nyaman, tempat duduk yang ada di sisi kiri dan kanan diberi sandaran. Selain berfungsi sebagai sandaran badan, sandaran tersebut dimaksudkan untuk

keamanan penumpang agar tidak jatuh. Oleh karena itu pada bagian belakang dari badan dokar juga diberi pula sandaran atau pembatas penumpang.

B. Kuda

Kuda dalam bahasa Jawa terdapat beberapa kata seperti turangga, hwasu, wajik. Bagi masyarakat Jawa, hewan kuda merupakan salah satu unsur dari bentuk status ideal dari kehidupan seorang laki-laki sempurna. Kehidupan status ideal laki-laki sempurna masyarakat Jawa ditandai dengan adanya curigo atau keris, wanito atau wanita, turangga atau kuda dan kukilo atau burung. Kehidupan jaman sekarang curigo bermakna, tahta, jabatan maupun kekuasaan. Wanito tetap bermakna wanita. Turangga atau kuda sekarang bermakna kendaraan, seperti mobil bermerek, sepeda motor dan kukilo atau burung sekarang bermakna perabotan elektronik seperti sounds system, TV, VCD dan lain sebagainya.

Turangga atau kuda, dalam bahasa Jawa juga disebut jaran. Dilihat dari bentukan katanya, jaran berasal dari kata ajaran yang berarti yang diajar. Hal ini dikaitkan bahwa kuda tersebut binatang yang cerdas untuk diberi pelajaran bagi si empunya. Sedangkan kata ajar yang dikaitkan dengan kuda berarti si pemelihara kuda harus mengetahui watak dan tingkah laku serta kemauan kuda.

Keselarasu si pemelihara dan hewan kuda sangat

Penting dalam kehidupan keduanya terutama dalam peran dan fungsi dari kuda dalam kehidupan. Salah satu keterkaitan antar peran dan fungsi kuda dengan si pemiliknya dapat terlihat dalam tembang sinom karya KPH Mangkubumi Sukawati sebagai berikut:

1. Wong anom mangrehing kuda, cipta tumanduk tatali, weruhena ing sasmita, lamun cipta wis manunggil, lawan kudanireki, ing ngriku haswa wus tamtu, nampi osiking karsa, ing satemah mung mestuti, sapangrehnya amung miturut kewala
2. Ing ngriku tyasing turangga, sampun manuksmeng tatali, tan samara sasolahira, mula den becik yan nitih, ywa kewran traping tali, dimen jumbuh nunggal kayun, haswanya wus wakhita, wus nunggal pamoring kapti, tyasing kuda saosik den kasarira
3. iku jeneng wus adanya, ajaran kuda meruhi, sakarsanya tan suwala, lamun wus mangkono yekti, loro-loroning tunggil, sasmitanira wus jumbuh, pangerehing turangga, wus tanpa tatali malih, cukup ngangga sasmitaning panggrahita.

Tembang diatas memiliki dua sifat arti yaitu sifat lahir dan sifat batin. Peran dan kuda terlihat dalam kehidupan nyata. Salah satu sifat lahir terlihat dari peran fungsi seekor kuda dalam peperangan. Penggunaan kuda dalam peperangan dapat dilihat dalam sejarah Demak dalam Babad Jawi yaitu perang tanding antara Arya Penangsang

Dengan Sutawija. Kedua tokoh tersebut berperang dengan naik kuda dengan gagah berani. Akhir cerita dalam peperangan tersebut Arya penangsang berada di atas kuda yang gagah perutnya tertusuk keris dan terbuai ususnya. Usus yang terbuai dililitkan oada pegangan keris dan masih tetap memacu kudanya. Saat berhadapan dengan Sutawijaya yang sudah terdesak, Arya penangsang tanpa sadar menarik keris yang digantungi ususnya. Oleh karena itu, ia jatuh dan tewas dalam perang tanding tersebut.

Pahlawan lain yang mempergunakan kuda terlihat pula dalam perjuangan Pangeran Diponegoro dengan kudanya yang bernama Gagak Rimang. Kuda berwarna putih, gagah berani bertempur di medan perang melawan pasukan Belanda. Kegigihan dan kegagahan Pangeran Diponegoro dan kudanya, sekarang ini banyak diabadikan dalam bentuk patung.

Sementara itu, sifat batin penggunaan kuda diantaranya terdapat cerita KPH Mangkubumi Sukawati saat berperang Belanda. Beliau mengenderai kuda dengan nama Kyai Sangkali dan Kyai Gandamana. Beliau sebelum mengendarai kudanya selalu bersemedi atau berdoa untuk menyatukan batin dengan kudanya minta perlindungan kepada Tuhan yang Maha Esa untuk mencapai kemenangan dan ketenangan.

1. Memilih Kuda

a. Pemilihan Kuda Secara Umum

Orang Jawa dalam memilih kuda terkait pula sistem kepercayaan yang masih berlangsung di tengah - tengah masyarakat. Mereka masih mempergunakan hitungan yang rumit. Hitungan tersebut didasarkan atas buku primbon. Di masyarakat Jawa, buku primbon tersebut sangat digemari dan banyak beredar di masyarakat. Primbon itu sendiri pada dasarnya adalah perhitungan terhadap sesuatu yang didasarkan atas pengalaman seseorang.

Ilmu Primbon tentang kuda dikenal dengan nama ilmu katuranggan. Garis besar dari ilmu katuranggan adalah bercerita tentang ciri-ciri kuda. Namun demikian ilmu katuranggan sekarang ini telah berkembang untuk menentukan ciri-ciri tertentu terhadap berbagai hal seperti katuranggan burung, katuranggan wanita dan lain sebagainya. Ilmu katuranggan kuda adalah ilmu tentang cara memilih kuda. Secara umum pemilihan kuda yang baik terdapat beberapa ciri-ciri kuda yang baik yaitu:

1. Kepala condong ke depan tetapi tidak garang
2. Kening kuda lebar, rata seperti kening banteng
3. Rambut bagian depan atau rambut muka

Kuncung anggumbala

4. Dada kuda condong ke depan
5. Pangkal telinga berbentuk bulat tetapi kecil, ujungnya lancip
6. Bibir bagian atas melebihi bagian bawah
7. Mulut dan bibir lebar
8. Lubang hidung lebar
9. Dagur berbentuk jangkang
10. Tulang dahi longgar rapi
11. Pelupuk bagian bawah tipis
12. Rambut tipis hitam dan berkelit serta halus
13. Kulit tebal
14. Selangkangan lebar
15. Bahu kuda besar dan lurus
16. Tulang kering seperti alat tenun
17. Gandu kuda seperti bende
18. Perut kuda lebar
19. Pesar kuda jauh dari kemaluannya
20. Biji kemaluan kuda seperti tanduk kambing
21. Paha kuda berberntuk besar seperti khaki belakang.
22. Ekor kuda seperti serumpun tebu
23. Gigi kuda kecil dan berderet
24. Taring kuda kecil
25. Gusi putih agak kemerahan
26. Lidah kuda bulat kecil dan langit-langitnya cekung
27. Bulu mata kuda menengadah ke atas
28. Air liur berwarna putih dan enak baunya
29. Kulitnya tipis dan lurus

b. Pemilihan Kuda berdasar Bulu atau ules

Sementara itu, kuda berdasar warna bulunya atau ules terdapat dua jenis yaitu 1). kuda berbulu atau berules merah dan 2) kuda berbulu atau berules hitam.

a. Kuda yang termasuk bulu merah terdapat enam jenis yaitu:

1. Abang
2. Bopong,
3. Napas
4. Jragem
5. Janjangjane
6. Prumpung.

Keenam jenis kuda berbulu atau berules merah memiliki berbagai watak dan tabiat tertentu berdasar ciri-ciri kuda yang baik. Ciri-ciri kuda berules merah tersebut ada sembilan yaitu memiliki ciri-ciri sebagai berikut:

1. Bulu atau ules halus dan padat
2. Suri tipis dan era (tidak lemas)
3. Kuncung nggumbala
4. Maur landing (panjang)
5. Ekor memiliki rambut yang sedikit
6. Kulit tipis
7. Tulangnya kecil dan liat
8. Ujung kaki (tracak) berbentuk tempurung menelungkup
9. Suaranya kecil dan jernih

Berkaitan dengan kesembilan ciri-ciri kuda

yang baik maka jenis kuda berbulu atau berules merah memiliki beberapa ciri dan watak. Ciri dan watak tersebut adalah:

1. Kuda berbulu merah yang memiliki sembilan syarat dari ciri kuda yang baik memiliki watak luhur lagi sentausa, kuat, gagah. Kuda ini biasanya dipilih sebagai kendaraan raja. Apabila memiliki kekurangan dari sembilan syarat dari ciri kuda yang baik kuda ini masih baik untuk dilatih dan dipelihara.
2. Kuda berbulu Bopong. Apabila seluruh tubuhnya memiliki sembilan syarat dari ciri kuda yang baik, kuda tersebut memiliki watak sentausa dan waspada. Kuda ini memiliki kepandaian mengetahui mahir maupun buruknya si pemilik atau pengendaranya. Kuda tersebut bila ditundukkan si pemilik atau pengendaranya ia akan penurut bahkan mengorbankan diri untuk tuannya. Apabila memiliki kekurangan dari sembilan syarat dari ciri kuda yang baik kuda ini masih baik untuk dilatih dan dipelihara.
3. Kuda berbulu atau berules napas. Kuda jenis ini biasanya tidak dapat menahan nafsu, sehingga apabila dipakai untuk bekerja atau dilatih sering tak terkendali dan ingin memuaskan nafsunya sendiri. Oleh karena itu, apabila dilatih sulit mendapat hasil yang baik walaupun memenuhi sembilan syarat dari ciri kuda yang baik.

4. Kuda berbulu atau berules jragem. Kuda ini termasuk kuda yang kurang cerdas apabila dilatih. Akan tetapi, kuda ini apabila memiliki sembilan syarat dari ciri kuda yang baik, ia termasuk kuda yang sedang kecerdasannya. Sebaliknya apabila sembilan syarat dari ciri kuda yang baik kurang maka kuda tersebut sulit untuk dilatih.

5. Kuda berbulu atau berules janjangjene. Kuda ini berwatak rewel. Walaupun memiliki sembilan syarat dari ciri kuda yang baik, kuda ini apabila dilatih tidak akan membawa hasil yang baik.

6. Kuda berbulu atau berules prumpun. Kuda ini berwatak bodoh hatinya. Namun demikian kuda ini apabila memiliki sembilan syarat dari ciri kuda yang baik maka apabila dilatih akan mendatangkan hasil yang baik. Sebaliknya apabila tidak memiliki sembilan syarat dari ciri kuda yang baik walaupun dilatih tidak akan menghasilkan kuda yang baik.

b) Kuda berbulu atau berules putih. Jenis berbulu atau berules putih terdapat lima jenis yaitu:

1. Putih
2. Hitam
3. Dawuk
4. Lemah teles
5. Jajanbiru.

Kelima jenis kuda berbulu atau berules putih memiliki berbagai watak dan tabiat

tertentu berdasar ciri-ciri kuda yang baik. Ciri-ciri kuda berules putih tersebut ada sembilan yaitu:

1. Berbulu keras lagi kasar
2. Suri yang tebal dan kempal
3. Kuncung, menjulur kempal
4. Wayang, bulat kecil tetapi lemas
5. Ekornya lebat dan mapah pucang
6. Kulitnya tebal tetapi kendor
7. Tulang kerangkanya besar
8. Tracak, berbetrak tempurung menelungkup
9. Suaranya besar dan jernih.

Berkaitan dengan kesembilan ciri-ciri kuda yang baik maka jenis kuda berbulu atau berules putih memiliki beberapa ciri dan watak. Ciri dan watak tersebut adalah:

1. Kuda berbulu atau berules putih. Kuda ini berwatak tidak sentausa
2. Kuda berbulu atau berules hitam. Kuda ini berwatak tumpul. Jika memiliki sembilan kuda berules putih maka ia termasuk kuda yang baik. Sebaliknya apabila sembilan syarat kuda yang baik kurang maka tidak akan berhasil ketika dilatih.
3. Kuda berbulu atau berules dawuk. Kuda ini memiliki watak linuwih atau memiliki kelebihan dari sifat kuda. Oleh karena itu kuda ini apabila memiliki kelengkapan syarat dari jenis kuda berbulu putih baik seperti di atas maka sangat

cocok untuk kendaraan atau titihan raja. Kekurangan terhadap dari sembilan syarat jenis kuda berbulu putih masih dapat diharapkan kebaikannya apabila dilatih.

4. Kuda berbulu atau berules lemah teles. Kuda ini berwatak tidak sentausa. Walaupun telah memiliki sembilan syarat jenis kuda berbulu putih yang baik, tetap tidak membawa hasil yang baik apabila dilatih
5. Kuda berbulu atau berules jajanbiru. Kuda ini berwatak rewel, sering sukar dikendalikan. Oleh karena itu, walaupun telah memiliki sembilan syarat jenis kuda berbulu putih yang baik, hasil latihan tidak dapat diharapkan.
6. Selain kuda berules merak dan putih, jenis kuda berdasarkan warna bulu atau ulesnya terdapat jenis yang tidak termasuk keduanya yaitu a) kuda berbulu petaknya brang dan b) kuda berbulu plangka pancal.
 - a) Kuda berbulu petaknyabrang memiliki watak selalu membuat malu dan sering berakibat tewasnya si pengendara atau membuat tewas seseorang.
 - b) Kuda berbulu plangka pancal memiliki watak tidak dapat dipelihara, meskipun memiliki sembilan syarakat kuda yang baik

C. Pemilihan Kuda Berdasar Usar-usar atau Unyeng-unyeng.

Usar-usar atau unyeng-unyeng adalah tempat bertemu bulu atau rambut dalam suatu titik tertentu. Bagi orang yang berkecimpung dalam dunia kuda, usar-usar kuda sangat diperhatikan. Hal ini dikarenakan mereka beranggapan bahwa letak usar-usar kuda berkaitan erat dengan watak kuda. Watak kuda yang baik akan membawa kebaikan pemiliknya. Hal ini pernah diungkapkan oleh H Ali Mahmud, berasal dari Kalinyamatan, Kab. Jepara

“Jaran niku wonten unyeng-unyenge kang saget niteni watak-watake. Jarang kang gadhah unyeng-unyeng ing wetheng mubeng jenenge kenditkawit. Jaran kadhos niku olo kangge nyambut gawe”

”Kuda dengan usar-usar tertentu dapat untuk mengetahui watak watak dari kuda. Kuda yang punya usar-usar diperut dengan memutar namanya Kenditkawit. Kuda seperti itu jelek untuk bekerja”

Usar-usar kuda yang baik dalam primbon Betaljemur Adammakna memiliki usar-usar terdapat beberapa jenis yaitu:

1. Surtiman yaitu usar - usar yang terdapat pada dagu.
2. Sanggawacana yaitu usar-usar yang berada pada bibir bagian bawah agak samping
3. Tadah dunia yaitu usar-usar yang berada pada tenggok
4. Dandang susumping yaitu usar-usar yang berada pada atas pangkal telinga

5. Wutahil yaitu usar-usar yang berada pada andaman kanan
6. Baurekso yaitu usar-usar yang berada pada bahu depan
7. Jayengrana yaitu usar-usar yang berada pada ujung telinga
8. Jayapurusa yaitu usar-usar yang berada bagian suku
9. Darawibawa yaitu usar-usar yang berada pada tulang kering kanan dan di bagian belakangnya ada sebuah usar-usar
10. Jagamuksa yaitu usar-usar yang berada pada patak atau kepala berjajar tiga
11. Reksajagad yaitu usar-usar yang berada pada patak atau kepala berjajar lima
12. Trajumas, yaitu usar-usar yang berada pada patak atau kepala berjajar tiga tetapi usar-usar tengah berada di atas.

Watak kuda di atas ada yang lebih baik yaitu:

1. Bakasambegana yaitu usar-usar yang berada pada patak atau kepala berjajar lebih dari lima
2. Rajayuwana, yaitu usar-usar yang berada pada tepat di tengah leher
3. Sujencacap, yaitu usar-usar yang berada pada muka kuda
4. Surung yaitu usar-usar yang berada dibawah jubur
5. Resimanungku yaitu usar-usar yang berada pada bagian suku
6. Lamban yaitu usar-usar yang berjumlah satu

pada kaki kiri bagian belakang.

7. Sakapanggung yaitu usar-usar yang berada pada keempat kakinya ada usar-usar
8. Satriapinayungan yaitu usar-usar yang berada pada punggung kiri.

Di samping kuda memiliki watak baik, bagi orang-orang yang bergelut dalam dunia kuda mengetahui ciri atau watak kuda yang jelek berdasar usar-usar kuda. Adapun usar-usar kuda yang jelek yaitu:

1. Sampar wacana yaitu usar-usar kuda pada bibir atas agak ke samping
2. Regm yaitu usar-usar kuda pada bibir kemil bagian bawah
3. Bisu tinukup yaitu usar-usar kuda pada pipi
4. Cetak kodrat yaitu usar-usar kuda pada pangkal telinga
5. Sangkala kalung yaitu usar-usar kuda pada leher agak ke samping
6. Dandangmala yaitu usar-usar kuda dekat pipi bagian bawah
7. Klabang kapipit yaitu usar-usar kuda pada leher agak ke samping
8. Bandanakatutan yaitu usar-usar kuda pada pangkal leher agak kesamping
9. Pasupati yaitu usar-usar kuda pada pangkal leher bagian muka
10. Dandangangrem yaitu usar-usar kuda pada andaman bagian bawah

11. Benemanupas yaitu usar-usar kuda bertempat di suri atau rambut jalak
12. Katonggeng jalak yaitu usar-usar kuda pada bagian tengah punggung
13. Kalajongkok yaitu usar-usar kuda pada bagian tengah punggung
14. Dendenguwong yaitu usar-usar kuda tepat pada sanggawedi
15. Suduk yaitu usar-usar kuda pada samping perut
16. aBayangangsar yaitu usar-usar kuda pada perut agak kebelakang
17. Branch yaitu usar-usar kuda berbentuk plintang
18. Tanduringas yaitu usar-usar kuda pada kemaluan
19. Lintang sarat yaitu usar-usar kuda yang berderet sesuai dengan letak ekor.
20. Klabangleng yaitu usar-usar kuda masuk dubur
21. Kombangangkleng yaitu usar-usar kuda dekat dubur
22. Kenditkawet yaitu usar-usar kuda pada wadidang
23. Tambangarsa yaitu usar-usar kuda pada lutut bagian depan (gandu)
24. Daramangkat yaitu usar-usar kuda pada tulang kering kanan
25. Tambangtaka yaitu usar-usar kuda pergelangan
26. Sunyalukmeksa, yaitu usar-usar kuda pada kaki kanan bagian belakang dan hanya satu
27. Bedanakatutan yaitu usar-usar kuda pada kedua khaki belakang
28. Gubugrencoh yaitu usar-usar kuda pada tiga

kaki

29. Tambangpada yaitu usar-usar kuda pada pergelangan kaki belakang sebelah atas
30. Tandangsangsaya yaitu usar-usar kuda pada pergelangan kaki belakang bagian bawah
31. Bayakapetuk yaitu usar-usar kuda pada patak atau kepala berjajar dua, atas dan bawah.
32. Mati kodrat kundur rubuh karna. Mati kodrat kundur luwih, sarubuhing kuping, yang bernama dandang aring-aring
33. Trajusirna yaitu usar-usar kuda berbentuk jajar tiga dan usar-usar tenganya berada di bawah
34. Buntelmayit yaitu usar-usar kuda bergerombol di rambut kuda
35. Kalakapepet yaitu usar-usar kuda karena terdesak amben dekat tempat duduk atau lapak.
36. Tadahtangis yaitu usar-usar kuda pada ujung mata atau suluhan kuda
37. Tadahluh yaitu usar-usar kuda dibawah mata
38. Andamustaka yaitu usar-usar kuda pada lutut bagian depan
39. Kenditkawet yaitu usar-usar kuda pada wadidang
40. Kemil, tapuk, satriakepanah, Citak kalorod, Mati sji, Kahuwang, uyuhcawang, Planangan belang, yaitu usar-usar kuda yang berderet tapi tidak ada kelanjutannya dan dapat tertutup oleh lapak kuda.

d. Pemilihan Kuda berdasar Bentuk Tubuh.

Bentuk fisik kuda tersebut seperti:

1. Kepala kuda seperti kepala banteng yaitu tidak sangkuk menghadap ke bawah, tidak terlihat garang
2. Letak telinga saat berdiri agak mirng, tidak menunduk ke bawah. Adapun bentuk daun telinga sedang tidak kecil, tidak panjang
3. Mata kuda terlihat agak lonjong dan bulu matanya mengikuti bola mata atau lamba.
4. Dada kuda condong ke depan
5. Rambut muka berbentuk kuncung, dengan rambut panjang terurau tidak gembel.
6. Bibir kuda lebar berkerut
7. Taring kuda dekat gigi depan, gusi depan tipis
8. Bangar hitam mengulit kering
9. Tapak berjajar agak kecil
10. Punggung berbentuk seperti pelepah pisang, tidak miring
11. Ekor kuda lebat dan bulunya halus
12. Badan kuda lengkang, panjang dan tebal serta kulitnya terlihat tipis
13. Pantat kuda seperti setengah buah nangka
14. Bahu kuda besar lurus, berbentuk seperti gasing
15. Tulang kering kuda memiliki tempurung besar, bulat seperti bende
16. Biji kemaluannya agak kecil atau wadidang mucuk arit.

2. Pakaian Kuda

Kuda yang dipakai untuk menarik dokar, sebagian ada yang diberi kelengkapan pakaian oleh pendokar. Disamping dokar lebih indah dan menarik, tampilan kuda akan tampak lebih wibawa dan anggun. Dokar dengan kelengkapan pakaian kuda beserta asesorisnya akan menambah kebanggaan bagi si pemiliknya.

Pemberian kelengkapan pakaian kuda, sekarang ini tidak semua diberi oleh pendokar. Hal ini dikarenakan harga pakaian kuda mahal. Di pasaran, harga kelengkapan kuda dapat mencapai dua juta setengah. Namun, bagi seorang pendokar yang mampu, ia berusaha untuk membelinya. Oleh karena harga yang mahal itu pula yang menyebabkan kelengkapan pakaian kuda jarang dipakaikan.

Pemakaian kelengkapan pakaian kuda akan terlihat apabila dokar dipakai untuk acara tertentu seperti, mengiring pengantin, mengiring khitanan, karnaval dan lain sebagainya.

Kelengkapan pakaian kuda diantaranya seperti

1. Topeng

Topeng adalah pakaian kuda yang berfungsi sebagai penutup kepala. Penutup kepala kuda ini ada dua jenis yaitu penutup kepala yang terbuat dari kain dan penutup kepala yang terbuat dari Kulit. Penutup kepala kuda yang terbuat dari kain biasanya seluruh muka kuda tertutup topeng tersebut kecuali mata dan bagian mulut.

Sedangkan topeng yang terbuat dari kulit, biasanya hanya sebagian muka yang tertutup. Pada bagian mata kuda diberi penutup mata dari kulit berbentuk persegi atau dikenal sebagai kaca mata kuda. Namun demikian antara mata dan kacamata kuda tersebut masih diberi jarak sehingga mata kuda hanya dapat dilihat dari arah depan saja.

Topeng kulit ini dibuat seperti sabuk kulit dengan lebar sekitar dua sampai tiga sentimeter dan pada bagian tengahnya diberi hiasan logam semisal aluminium.

Foto : 58
Penggunaan Topeng Kuda dari
Kain di Boja, Kab. Kendal



Foto : 59
Penggunaan Topeng Kuda
dari Kulit, di Pasar Kliwon
Kab. Kudus

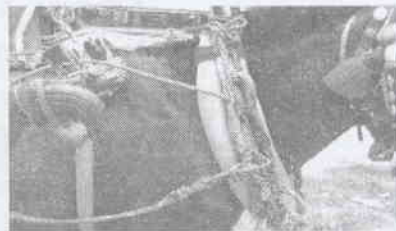


Foto : 60
Kalungan Kuda

2. Kalungan

Kalungan adalah kalung berbentuk oval terbuat dari kayu menjalin yang diberi lilitan kain dan diberi lubang pengikat pada kedua sisinya. Letak kalung ini berada dileher kuda yang berfungsi untuk meletakkan ikatan tali di kedua sisi badan

Cara pemakaiannya setelah kalung dimasukkan ke leher kuda, lubang tali yang ada di sisi kalung kemudian dipasang tali. Ujung tali yang lain diikatkan pada badan dokar.

3. Stegel

Susunan beberapa bulatan yang terbuat dari logam besi atau kuningan.. Stegel ini berada di atas punggung kuda dekat leher. Fungsi utama dari stegel adalah sebagai tempat pengikat tali di kedua Bum dengan kuda. Oleh karena itu di kedua ujung stegel terdapat lubang untuk tempat tali dari kedua Bum dokar.

Sebagai keindahan dari stegel maka terkadang dibentuk bulatan atau persegi yang berfungsi sebagai tempat lonceng. Di stegel ini pula biasanya ada lingkaran yang terbuat dari logam yang berfungsi sebagai tempat tali kendali kuda.



Foto : 61

Stegel yang berfungsi untuk mengikat tali Bum dengan doker dan hiasan lonceng

4. Slempong

Slempong atau slempang adalah sabuk dari kulit yang diletakkan di atas punggung kuda dan dihubungkan dengan sabuk listring.



Foto : 62
Slempong

5. Listring

Listring adalah tali sabuk yang diikatkan dari kalungan sampai badan doker.



Foto : 63

Listring dari kulit dipakai seekor kuda

6. Apus

Pakaian kuda berupa sabuk kulit yang diikatkan dari stegel sampai di bawah ekor kuda. Letak apus berada di atas punggung kuda

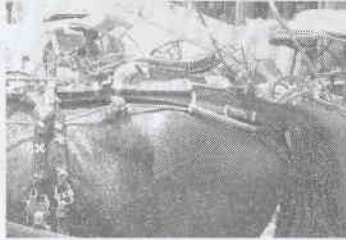


Foto : 64
Apus

C. Aktivitas Kehidupan Koplakan

Asal-usul sebutan koplakan tidak diketahui dengan jelas. Kemungkinan sekali sebutan koplakan berasal dari suara benturan sepatu kuda atau tapel kuda dengan benda keras atau jalan. Saat kuda berjalan, sepatu kuda berbunyi khas koplak ... koplak ...koplak... koplak. Irama suara sesuai dengan laju kuda. Lari kuda yang kencang, makin keras terdengar suara hentakan kaki kuda.

Koplakan itu sendiri dapat didefinisikan sebagai suatu tempat, atau pangkalan berhentinya dokar. Fungsinya seperti sebuah terminal yaitu tempat mangkal dari alat transportasi untuk menurunkan penumpang dan menaikkan penumpang dari berbagai jurusan.

Keberadaan koplakan dahulu berada dekat pusat keramaian, pusat perdagangan maupun, ujung jalan utama menuju desa-desa yang jauh dari jalan utama. Pusat - pusat keramaian dan perdagangan tersebut misalnya pasar. Berdasar wilayah dimana pasar tersebut berada, bentuk pasar ada dua yaitu

Pasar Kota dan Pasar Desa. Kota yang dimaksud disini dapat berupa pusat ibu kota kabupaten maupun pusat ibukota kecamatan. Pasar kota adalah perwujudan dari perkembangan pasar desa. Biasanya berada di pusat kabupaten maupun kecamatan. Oleh karena itu, sebutan pasar kota masih banyak yang sama dengan sebutan pasar desa. Pasar tersebut seperti Pasar Kliwon di Kota Solo, maupun Kota Kudus, dan masih banyak lagi nama pasar kota di berbagai kabupaten, di Jawa Tengah menggunakan sebutan pasar berdasar nama hari kalender Jawa. Pasar sendiri berarti suatu tempat bertemunya banyak orang untuk melakukan aktivitas jual beli. Pasar desa maupun pasar kota di Jawa dikenal dengan sebutan peken (krami). Kedudukan pasar desa biasanya untuk memenuhi kebutuhan masyarakat desa sekitar pasar desa sehingga jaraknya tidak jauh dengan desa. Oleh karena itu, keberadaannya tidak jauh dari desa - desa sekitar pasar. Barang dagangan yang dijual dipasar desa cukup sederhana yaitu hanya hasil pertanian dari hasil bumi sekitar pasar desa dan barang-barang kebutuhan hidup rumah tangga sehari-hari. Barang kelontong dan kebutuhan lain atau kebutuhan skunder sedikit dijual belikan dibanding kebutuhan pokok-sehari-hari. Letak pasar, biasanya berada di tepi jalan. Jarak antara pasar dengan desa-desa sekitar kurang lebih tiga sampai tujuh kilometer. Keberadaan pasar dengan desa- desa sekitar yang tidak begitu jauh seperti di atas memungkinkan mereka membawa dagangan atau belanjanya dengan memakai alat angkut dokar.

Berdasarkan waktu buka pasar maka pasar desa biasanya buka pagi hari. Keramaian pasar desa lebih ramai dan panjang jam bukanya saat terjadi hari pasaran. Hari pasaran pasar desa berlangsung seminggu sekali. Hari pasaran tersebut didasarkan nama salah satu hari dari kalender Jawa. Keramaian pasar tersebut

Sering berlangsung sekitar jam 05.30 sampai jam 11.00. Hari kalender Jawa tersebut adalah Legi, Pahing, Pon, Wage, Kliwon. Berdasar hari kalender Jawa tersebut, maka di Jawa dikenal Pasar Legi, Pasar Pahing. Pasar Pon, Pasar Wage, Pasar Kliwon. Oleh karena itu, apabila kita mendatangi pasar desa tersebut sekitar jam 11.00, maka kita tidak menjumpai aktivitas perdagangan. Para pedagang, tengkulak, pembeli dari berbagai penjuru desa sekitar pasar maupun para pedagang dari kota berdatangan pada hari pasaran tersebut. Keramaian tersebut tampak terlihat pula banyaknya dokar yang dipakai orang untuk mengangkut dagangan dan mengantre penumpang. Namun sayang sekali suasana keramaian dan hiruk pikuknya para pedagang dan angkutan dokar tersebut sudah jarang kita jumpai sekarang ini. Deskripsi lengkap tentang pasar terangkum dalam tulisan A. Dewey, *Peasant Marketing in Java*.

Sementara itu, koplakan yang berada di ujung jalan utama atau di tepi jalan utama, dahulu keberadaanya terkait erat dengan pembangunan kota oleh Belanda dalam membangun kota telah memperhitungkan jarak kota yang satu dengan yang lainnya. Jarak antar kota tersebut sekitar 20 km, 35 km, 50 km. Sebagai contoh kota jarak pusat Kota Demak dengan pusat Kota Kudus sekitar 20 km. Jarak pusat Kota Kudus dengan pusat Kota Pati sekitar 21 Km dan jarak pusat Kota Pati dengan pusat Kota Rembang sekitar 45 Km.

Pusat kota tersebut dibangun pula prasarana oleh Belanda. Prasarana tersebut seperti Pasar maupun perlengkapan sarana transportasi seperti koplakan. Koplakan turut dibangun karena pada waktu itu, sarana transportasi dengan memakai dokar sangat digemari. Pembangunan koplakan tidak hanya dibangun dipusat kota dekat keramaian atau pasar kota tetapi juga kota kecil yang

berada di dekat jalan antara kota yang satu dengan kota yang lain. Kota kecil dapat berupa wilayah Kecamatan maupun Kawedan. Sebagai contoh kota kecil yang berada di antara pusat kota di atas adalah pusat Kecamatan Sayung. Pusat kota kecamatan Sayung berada di tepi jalan raya antara Semarang dan Demak. Di dekat pusat Kecamatan Sayung dahulu terdapat koplakan sebagai tempat mangkal dokar mencari penumpang. Antara pusat Kota Demak dengan dengan pusat Kota Kudus ada Kota Kecamatan Gajah. Di dekat pusat Kota Kecamatan Gajah yang ada di tepi jalan raya tersebut terdapat Pasar dan Koplakan. Antara Pusat Kota Kudus dengan dengan pusat Kota Pati terdapat Pusat Kota Kawedanan Bareng. Di pusat Kota Bareng tersebut juga berdiri pasar dan tempat pangkalan dokar atau koplakan. Antara pusat Kota Pati dengan pusat Kota Rembang juga berdiri pusat kota Kawedanan maupun kecamatan seperti Kawedan Juana maupun Kecamatan Kaliori.

Kota - kota kecil yang berdiri sebagai kota perantara dari pusat kota lengkap dengan prasarana transportasi berupa koplakan tersebut kemungkinan dibangun oleh Belanda karena terkait dengan penggunaan hewan (kuda) sebagai tenaganya. Berdasarkan pengalaman seorang kusir dokar, kuda yang menarik dokar apabila telah menempuh jarak 7 km - 15 Km maka kuda perlu istirahat di combor atau diberi makanan.

Oleh karena itu, didirikannya koplak dengan jarak sekitar 7 km - 15 Km yang menghiasi antara berbagai kota kecil dengan kota kecil lainnya di Jawa Tengah khususnya kemungkinan didasarkan atas sifat kuda. Sifat kuda tersebut apabila telah menarik dokar sekitar 7 km - 15 km ia akan kekelahan dan perlu istirahat dan diberi makan secukupnya. Kota Kecil tersebut seperti Kota Kecamatan di Boja di Kendal, Kecamatan Pedan di

Kapuaten Klaten, Kecamatan Pituruh di Kabupaten Purworejo, Kecamatan Kretek di Kabupaten Waonosobo, Kecamatan Mayong di Jepara, Kecamatan Ambarawa di Kabupaten Semarang dan lain sebagainya.

Keberadaan koplakan tidak hanya dibangun oleh pemerintah pada waktu itu, tetapi tetapi terkadang karena adanya kebiasaan di mana beberapa dokar itu berhenti. Dokar berhenti karena kusir dan kudanya perlu istirahat. Selain itu, dokar berhenti di suatu tempat karena menunggu penumpang yang turun dari kendaraan lain dan penumpang tersebut ingin melanjutkan ke tempat tujuannya. Oleh karena itu tak heran, di ujung jalan desa atau ujung jalan elternatif yang berada di tepi jalan besar di pedesaan sering pula berdiri koplakan..

1. Kehidupan Koplakan di Kota Salatiga

Di tengah himpitan alat transportasi mesin, para pemilik dokar di Salatiga berusaha untuk dapat bertahan. Tempat mangkal mereka dahulu banyak tersebar di berbagai tempat baik di pusat pasar Salatiga maupun di pedesaan-pedesaan. Sekarang ini, keberadaan dokar tersebut hanya di empat kecamatan yakni Tingkir, Sidomukti, Argomulyo, Tuntang dan di pusat Kota. Namun demikian, keberadaan mereka tidak memiliki tempat mangkal khusus Dokar atau koplakan. Keberadaan koplakan mereka telah beralih fungsi. Koplakan tersebut sudah menjadi tempat parkir kendaraan bermotor maupun pertokoan.

Kepedulian terhadap nasib dokar di atas menyebabkan beberapa Lembaga Swadaya Masyarakat dan kaum Inteletual dari Universita Kristen Satya Wacana yang tergabung dalam kelompok 15 bergerak untuk memperjuangkannya. Persatuan

Sais Dokar yang menaungi kegiatan Dokar di Salatiga dibantu perjuangannya untuk melestarikan dokar di Salatiga. Usaha keras mereka tidak mengenal lelah. Mereka berusaha untuk mewujudkan tempat mangkal dokar atau koplakan di tengah kota. Mereka melobi pihak terkait seperti Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ), Polres, sampai legislatif (Komisi Bidang Perhubungan). Mereka meminta untuk dibuatkan tempat mangkal khusus dokar dan keberadaan dokar di kota Salatiga diperhatikan. Permintaan tersebut dilakukan karena mereka berpandangan bahwa melalui penempatan lokasi mangkal khusus dokar diharapkan dapat mengurangi kekumuhan akibat kotoran kuda yang sering dipakai dasar untuk menghapus keberadaan dokar di Salatiga. Mereka mempelajari dan mengacu Peraturan Daerah Tahun 1957 tentang Terminal Dokar. Berdasarkan peraturan tersebut, mereka berharap agar legislatif segera merealisasikan pembuatan terminal dokar. Setelah ada pemahaman bersama antara Persatuan Sais Dokar dibantu para intelektual yang ada dengan pemerintah kota, akhirnya berhasil.

Keberhasilan perjuangan mereka ditandai dengan diberikannya lahan di tengah kota dan beroperasi pada tahun 1996. Koplakan dokar tersebut dikenal dengan nama terminal Dokar Pereng Asri. Koplakan tersebut berada tepat di depan Rumah Sakit Umum Kodia Salatiga. Luas koplakan sekitar lima ratus ribu meter persegi dengan dibatasi jalan raya, persawahan dan sungai kecil. Lingkungan koplakan atau terminal dokar terdapat beberapa bangunan yaitu gedung kantor Persatuan Sais Dokar Salatiga, Warung, Tempat air, Toilet dan penampungan kotoran kuda.

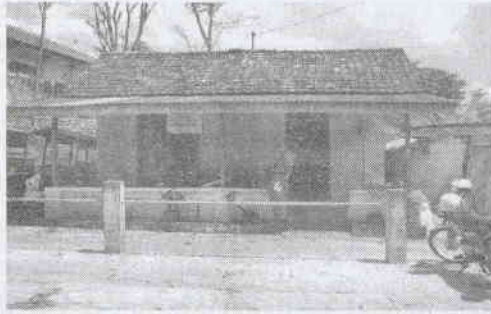


Foto : 65
Koplakan di Pereng Asri Salatiga

Terminal dokar ini pernah mendapat bantuan unit pengolahan limbah kotoran kuda. Limbah kotoran kuda tersebut diolah menjadi biogas, sehingga menghasilkan listrik. Listrik tersebut diharapkan dapat mengurangi ongkos beban yang harus ditanggung pengelola terminal. Namun sayang sekali, sekarang ini sudah lima tahun lebih bangunan dan peralatannya tidak berfungsi.

Kehidupan terminal mulai ramai sejak pukul 06.00. Keramaian tersebut seiring dengan ramainya orang mau berangkat kerja atau sekolah dan pengunjung rumah sakit. Kendaraan dokar tersebut keluar masuk silih berganti. Dokar yang mangkal di tempat tersebut pada pagi hari tidak kurang dari sepuluh buah. Sedikitnya dokar yang mangkal di terminal tersebut karena mereka lebih memilih untuk berkeliling kota mencari penumpang, atau mangkal di gang kecil dekat pasar induk Salatiga. Bila agak siang, seiring sepihnya penumpang jumlah dokar akan bertambah di terminal dokar Perengan. Dokar di terminal Perengan akan agak sepi seiring ramainya penumpang dokar yang membutuhkannya.

Para kusir dokar yang tergabung dalam Persatuan Sais

Dokar sudah sepakat apabila masuk ke terminal tersebut dikenai retribusi lima ratus rupiah. Restribusi tersebut masuk ke kas organisasi. Restribusi dipergunakan untuk kegiatan organisasi dan pengelolaan terminal Dokar. Contoh penggunaan uang restribusi tersebut yaitu untuk membiaya listrik dan kebersihan lingkungan terminal dokar.

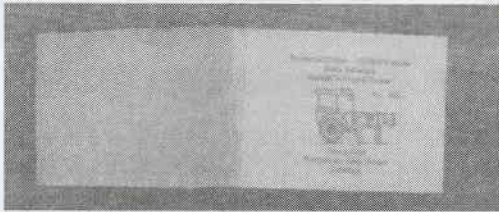


Foto : 66
Karcis Masuk
Koplakan Pereng Asri Salatiga

Terminal dokar Perengan terdapat beberapa fasilitas untuk keperluan sais dan dokar seperti warung makan, mushola, toilet maupun air. Keberadaan air sangat penting bagi dokar karena air digunakan untuk minum dan campuran makan kuda. Melalui air yang tersedia di terminal dokar, para sai tidak kesulitan untuk memberi makan. Pemberian makan kuda ditempat tersebut sangat dianjurkan kepada pemilik dokar agar kebersihan kota tetap terjamin. Anjuran yang dilakukan oleh pengurus PSD sangat diperhatikan oleh pemilik dokar. Pemilik dokar saat selesai berkeliling kota untuk mencari penumpang, maka ketika hendak memberi makan kuda, ia sering kembali ke terminal.



Foto : 67
Sarana Air di Koplakan Pereng Asri Salatga

Kemudahan fasilitas air untuk memberi makan kuda di terminal Perengan membuat para pemilik dokar tidak kesulitan air hal ini diceritakan oleh pak Sukardi sebagai berikut:

” memberi makan kuda di sini para sais pada umumnya sangat senang karena air cukup tersedia, tidak sulit. Cukup membayar retribusi lima ratus rupiah, mereka dapat mengambil air secara gratis”

Para sais dokar merasa senang memberi makan di terminal Perengan, karena selain mendapat air gratis, hal itu ditunjang pula adanya orang yang jual makanan kuda. Makanan kuda sejenis rerumputan banyak di jual di tempat tersebut sekitar jam delapanan atau bahkan sore hari sekitar jam tigaan. Rerumputan tersebut didatangkan dari daerah sekitar Salatiga seperti Argomulya, Tuntang, Banyubiru maupun Ambarawa. Rerumputan tersebut diangkut dengan menggunakan angkutan mobil bak terbuka.

Pada musim kemarau, pakan ternak jenis rumput gajah dan damen (batang padi), langka. Akibatnya, harga

pakan ternak Pada musim hujan, satu ikat gajah dijual dengan harga sekitar Rp 6.000/ikat. Namun demikian pada musim kemarau, harga rumput gajah mencapai Rp 12.000/ikat. Begitu juga dengan harga damen. Pada musim hujan satu ikat damen dari Rp 5.000/ikat, pada musim hujan mencapai Rp 10.000/ikat.



Foto: 68
Jualan Rumput di Koplakan
Pereng Asri Salatiga



Foto: 69
Persedian Rumput di Koplakan Pereng

Kenaikan harga yang cukup menguras kantong para sais dokar ditegaskan oleh pak Sukardi bahwa tingginya harga pakan dapat mengakibatkan pendapatan sais berkurang. Hal ini dikarenakan setiap hari seekor kuda paling sedikit satu ikat rumput dan dedak. Pendapatan para sais kotor dalam sehari sekitar Rp 30.000 dapat berkurang koceknya.

Selain tersedianya air yang cukup, di terminal Perengan juga terdapat bengkel dokar. Akan tetapi perbaikan yang dilakukan oleh pemilik bengkel adalah yang rusak ringan seperti, atap bocor, pergantian asesoris kuda maupun tapel atau sepatu kuda yang telah tipis. Khusus asesoris dokar maupun kuda terkadang ada penjual asesoris yang jualan di terminal dokar tersebut. Penjual asesoris tersebut berasal dari luar kota Salatiga.

Menurut seorang penjual asesoris, barang dagangannya diambil dari beberapa tempat seperti, lonceng dari bahan kuningan diambil dari Juana atau Yogyakarta, pakaian Kuda dari bahan kulit dari Magelang. Adapun penuturan penjual asesoris dokar atau kuda sebagai berikut”

” Saya berdagang asesoris kuda atau dokar sudah cukup lama. Saya keluar masuk koplakan maupun pasar hewan. Tempat yang saya kunjungi misanya, pasar hewan ambarawa dan terminal dokar Perengan ini. Barang-barang yang saya ambil berasal dari berbagai tempat. Adapun kualitasnya bermacam macam. Untuk lonceng dari kuningan, saya kulakan dari Juana dan Yogyakarta. Untuk lonceng kuningan dari Juana kurang begitu baik, karena sering mudah kusam. Lonceng yang baik dari Yogyakarta. Buatannya bagus dan lama kusamnya. Untuk perlengkapan pakain kuda dari kulit saya

ambil dari Mraggen, Kabupaten Demak dan dari Magelang”



Foto: 70

Jualan Kelengkapan Pakaian Kuda di Koplakan
Pereng Asri Salatiga



Foto: 71

Pemasangan Tapel Kuda
di Koplakan Pereng Asri Salatiga

Para sais yang lapar juga dapat makan di warung sekitar terminal. Warung tersebut selain melayani para kusir, juga para pengunjung rumah sakit. Harga yang cukup terjangkau bagi kalangan para sais sangat senang mengunjunginya. Di tempat tersebut pula terkadang mereka ngobrol membahas topik-topik atau gosip-gosip yang hangat.

2. Kehidupan Koplakan di Kota Pati

Berdasarkan pengalaman penulis sekitar tahun 1980-an di dekat Pasar Puri, Kota Pati terdapat koplakan. Koplakan

tersebut berada di seberang jalan dari pasar. Luas koplakan sekitar 500 meter persegi ramai dengan aktivitas penggunaan dokar. Para kusir sibuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Di sisi lain, kusir merawat dokar dan kuda. Kuda yang lelah diistirahatkan. Kuda tersebut dicombor atau diberi makanan dari campuran dedak atau katul dengan air. Disamping diberi comboran, kuda juga diberi makanan rumput-rumputan. Rumput tersebut banyak dijual di sekitar koplakan. Rumput didatangkan dari daerah pedesaan seperti daerah sekitar Kecamatan Tlogowungu, Kecamatan Gembong, maupun kecamatan Margorejo. Di sekitar kecamatan tersebut memang masih banyak ditumbuhi rerumputan.

Pemberian makanan yang ceroboh oleh kusir menyebabkan tempat sekitar koplakan menjadi kotor. Keadaan koplakan tambah kotor jika dokar tidak diberi tempat untuk buang kotoran kuda. Guna membersihkan tempat tersebut, biasanya pada siang hari atau sore hari, saat koplakan sudah sepi, petugas kebersihan akan membersihkannya.

Selain memberi makan di atas, ada pula kusir yang memeriksa sepatu kuda atau tapel kuda. Apabila tapel kuda telah tipis, mereka akan memanggil tukang tapel untuk mengganti. Tukang tapel tersebut biasanya mangkal di sekitar koplakan, sehingga para kusir tidak susah payah mencarinya.

Di sekitar koplakan Pasar Puri juga terdapat beberapa warung makan. Warung makan tersebut dipakai oleh para kusir untuk makan minum. Selain para kusir, para penumpang

yang sedang menunggu dokar untuk berangkat, terkadang pula mereka memanfaatkan warung tersebut. Sambil makan minum, mereka terkadang juga ngobrol membahas berita atau isu tertentu. Berita atau isu tersebut seperti politik, ekonomi maupun obrolan selingkuh. Tak jarang pula, oleh karena saat itu judi buntut, lotre atau judi nomer masih belum dilarang, mereka membahas angka yang akan ke luar. Obrolan tambah ramai saat ada pelaku judi buntut ada yang menang. Mereka akan minta ditaraktir atau minta bagian hadiah kepada pejudi yang menang. Sebaliknya, sumpah serapah dan cacian, umpatan seperti juangkrik!!! Asuu !!! duancuk !!! terkadang keluar dari mulut pejudi yang kalah.

Di belakang warung atau pojok tertentu, dengan memanfaatkan area kosong, terkadang juga terdapat arena sambung ayam. Pelaku sambung ayam ini biasanya jarang dilakukan oleh para kusir, namun demikian, terkadang adapula kusir dokar yang iseng untuk ikut berteruh. Secara umum, penjudi sambung ayam tidak dilakukan oleh kusir dokar.



Foto: 72
Tempat Mangkal Dokar
di Belakang Pasar Puri, Pati

Kehidupan dan keberadaan koplakan Pasar Puri di Kota Pati di atas, sekarang ini sudah tidak terlihat. Keberadaanya telah terdesak oleh angkutan bermesin. Selain itu, tempat dan lokasinya telah beralif fungsi. Pasar Puri lama sekitar tahun 2000 telah dipindah agak jauh dari tepi jalan raya Pati - Rembang. Lokasi pasar tersebut tepatnya, sekitar 300 meter ke arah utara dari pasar lama, di tepi jalan menuju kota kecamatan Telogowungu.

Kepindahan Pasar Puri dan alih fungsinya lahan koplakan menyebabkan dokar di pasar puri tidak memiliki tempat. Berdasarkan informasi dari para kusir di lapangan, dapat diketahui bahwa, di Pasar Puri Baru tidak disediakan Koplakan. Tempat mangkal dokar bersama tempat parkir kendaraan jenis lain. Selain, tempat mangkal dokar di belakang pasar, ada pula dokar yang mangkal di depan atau jalan-jalan sekitar pasar. Hal ini dituturkan seorang kusir dokar sebagai berikut

”Dokar ing Pasar Puri sakniki parkire kaleh kendaraan sanese. Campur dados setunggal. Mboten wonten tempat khusus. Yen enjing kulo mangkal ing mriki, mergo caket penumpang, utawi bakul ingkang mbeto dagangan. Yen radi siang kulo pindah ing ngajeng, caket radosan nunggu penumpang ikang mbutuhkan tumpangan dokar.”

” Dokar di Pasar Puri sekarang parkirnya bersama kendaraan lain. Bercampur jadi satu. Tidak ada tempat khusus. Kalau pagi, saya mangkal di sini, sebab dekat penumpang, atau bakul yang membawa dagangan. Kalau agak siang, saya pindah di depan, dekat dengan jalan, nunggu penumpang yang membutuhkan tumpangan dokar.

3. Kehidupan Koplakan di Kabupaten Kendal

Koplakan di Kota Kendal terdapat di berbagai tempat seperti di dekat pasar Cepiring. Namun demikian, angkutan yang dahulu ramai sekarang ini kehidupannya merana. Sebagai contoh, yaitu koplakan di Kaliwungu maupun koplakan di Boja. Koplakan Kaliwungu yang memiliki tempat strategis untuk mencari penumpang yaitu berada di dekat pasar dan di tepi jalan utama Semarang - Jakarta. Dahulu, koplakan di Kaliwungu memiliki tempat mangkal dokar, namun sekarang telah beralih fungsi menjadi tempat parkir maupun pertokoan.

Di Boja, tiga puluh kilometer ke arah selatan dari jalan raya Semarang - Jakarta, demikian juga nasibnya. Dahulu, sekitar tahun 80-an, tempat lahan koplakan dekat pasar Boja dan di tepi jalan Boja - Sukorejo. Sekarang ini koplakan tersebut juga telah beralih fungsi.

Menurut penuturan seorang informan yang berprofesi kusir dokar, dahulu koplakan Boja dekat pasar Boja. Lahan Koplakan sekitar 400 meter persegi. Namun demikian, seiring dengan bertambah ramainya perekonomian dan kendaraan bermotor di Kecamatan Boja, lahan koplakan yang semula diperuntukkan untuk dokar, lambat laun dipakai untuk lahan parkir sepeda motor. Semula beberapa sepeda motor atau mobil yang parkir di lahan koplakan, namun seiring bertambahnya pertokoan dan terbatasnya lahan parkir kendaraan bermotor, maka lahan koplakan dimanfaatkan sebagai lahan parkir.

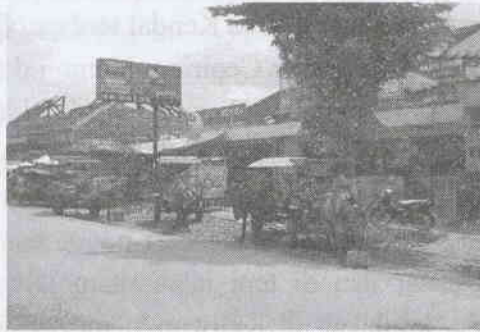


Foto: 73
Koplakan di Boja, Kab. Kendal yang telah berliih fungsi

Beralih fungsinya lahan koplakan di Boja bukan hanya terdesak oleh perpakiran kendaraan bermotor akan tetapi juga disebabkan oleh pihak pendokar sendiri. Berdasarkan pengamatan di lapangan terlihat sekali bahwa banyak dokar yang mengambil, menurunkan maupun menunggu penumpang di tepi jalan.

Berdasarkan informasi dari seorang pendokar di Boja menyebutkan pula bahwa mereka enggan masuk koplakan karena jarang penumpang di tempat tersebut. Para penumpang lebih suka mencari dokar di tepi jalan. Di samping itu, lahan koplakan, sekarang ini penuh dengan parkir kendaraan lain, sehingga sulit untuk masuk. Saya sendiri lebih suka memparkirkan dokar untuk istirahat dan mencari penumpang di tepi jalan. Tempat parkir atau istirahat biasanya berada di tempat yang agak teduh di bawah pohon yang ada di tepi jalan dan dekat dengan warung. Suasana tersebut terlihat di dekat pasar Boja maupun 500 meter kearah barat dari pasar Boja tepatnya di depan sebuah Sekolah Dasar. Pada saat istirahat tersebut, mereka bergerombol tiga sampai enam atau lebih. Di dekat tempat mangkal dokar tersebut terkadang pula terlihat orang membawa rumput

untuk di jual ke kusir kuda dan tampak pula kusir memberi makanan kudanya.

4. Kehidupan Koplakan di Kabupaten Kudus

Salah satu aktivitas kehidupan koplakan di Kudus dapat dilihat di Pasar Kliwon. Namun demikian, suasana kehidupan koplakan tidak seperti koplakan zaman era delapan puluhan. Keberadaan koplakan di Pasar Kliwon berada dalam hemplan bangunan pasar yang kokoh dan perumahan penduduk. Tempat parkir kuda tersebut berada di pojok belakang dari pasar. Tempat tersebut bersama dengan tempat parkir kendaraan bermesin lain. Luas parkir kendaraan tersebut sekitar 400 meter.

Keberadaan jumlah dokar di koplakan Pasar Kliwon semakin tahun mengalami penurunan. Hal ini diinformasikan seorang kusir dokar bernama Sobari dari Desa Karangbener bahwa sekitar tahun delapan puluhan, banyak dokar yang antri penumpang dan memanfaatkan koplakan sebagai tempat istirahat. Jumlah dokar tersebut pada hari biasa mencapai lebih dari lima belas buah. Adapun pada hari pasaran, dokar yang memanfaatkan koplakan mencapai lebih dari tiga puluhan. Jumlah yang banyak tersebut disebabkan Pasar Kliwon merupan pasar yang terbesar di Kota Kudus. Jumlah dokar yang sering berhenti di koplakan Pasar Kliwon, setiap harinya kurang dari sepuluh buah. Jumlah dokar agak bertambah, bisa mencapai lima belasan apabila tepat pada hari pasaran. Dokar yang menempati koplakan di Pasar Kliwon berasal dari berbagai penjuru desa seperti Desa Karangbener, Desa Wergu, Desa Ngetuk sejumlah desa di Undaan dan lain sebagainya. Mereka melayani rute sekitar pasar atau tempat asal dokar tersebut. Para penumpang yang memanfaatkan dokar banyak dari para pedagang. Oleh karena, para pedagang

sudah sering memanfaatkan dokar, maka para kusir biasanya telah mengetahui para langganannya.

Sebagaimana kebiasaan para kusir, pada saat istirahat di koplakan, kuda yang letih akan diberi makanan. Makanan yang diberikan biasanya rumput atau comboran dedak. Oleh karena rumput jarang di jual di koplakan pasar kliwon, maka kuda diberi comboran dedak. Dedak dapat mudah didapat yaitu dibeli di pasar. Harga yang agak murah sekitar 2500 rupiah.

Selain mengistirahatkan kuda, para kusir juga istirahat di warung sekitar pasar. Mereka makan minum sambil ngobrol. Obrolan mereka berbagai topik masa kini bahkan gosip-gosip tertentu.



Foto: 74

Tempat Mangkal Dokar di Pasar Kliwon Kab. Kudus

5. Kehidupan Koplakan di Kabupaten Jepara

Salah satu koplakan di Kabupaten Jepara, terdapat di Pasar Kaliyamatan. Dahulu, sekitar tahun 90-an pusat transportasi dokar sebelum direlokasi berada di depan Pasar Margoyoso dan pertigaan jalan raya Banyu putih, tepatnya

sekitar 300 meter ke arah barat dari pertigaan Gotri. Pada waktu itu, jumlah dokar lebih dari lima puluh buah. Seiring dengan perkembangan zaman, kendaraan dokar tersebut menyusut jumlahnya yaitu sekitar dua puluhan dokar. Dokar-dokar tersebut melayani rute desa Banyu Putih, Pendosawalan dan sekitarnya dan ke arah desa Teluk, Guwo dan desa sekitarnya saja.

Bergesernya aktivitas Pasar Margoyoso lama ke Pasar Kaliyamatan yang lebih megah, membuat dua puluhan dokar mengalihkan tempat mangkalnya. Tempat mangkal dokar tersebut tidak menempati areal tertentu. Mereka menempati jalan di area pasar. Tempat mangkal dokar diapit oleh kehidupan pasar dan pertokoan atau warung. Di samping itu, tempat mangkal tersebut bersama tempat parkir kendaraan lain. Oleh karena tidak ada tempat khusus parkir dokar, tempat mangkal dokar tersebut menjadi semrawut. Dokar dengan mudah menaik dan menurunkan penumpang di tengah tengah aktivitas kendaraan bermesin yang juga menaik menurunkan dagangan ke pasar.

Para kusir, saat istirahat dan menunggu penumpang juga sekali-kali memberi makan kuda. Oleh karena tidak ada tempat khusus istirahat para kusir, mereka menunggu penumpang sambil duduk di dokar.



Foto: 75

Tempat Mangkal Dokar di Pasar Kalinyamatan, Kab. Jepara



Foto: 76

Mencari Penumpang di Pasar Kalinyamatan, Kab. Jepara

6. Kehidupan Koplakan di Kabupaten Wonosobo

Kabupaten Wonosobo dapat disebut sebagai kota dokar hal ini dikarenakan kabupaten tersebut memiliki lebih dari sembilan ratus buah dokar. Enam ratus buah berada di pusat kota. Adapun sisanya tersebar di berbagai pedesaan dan

kecamatan (Kedaultan Rakyat: 2008). Dokar yang banyak tersebut berlalulalang di jalan-jalan. Lalulalang mereka terkadang tidak menghiraukan rambu larangan. Oleh karena itu, mereka terkadang membuat pusing aparat dalam mengaturnya.

Jumlah dokar yang banyak tidak hanya membuat pusing dalam pengaturan dalam berlau-lintas tetapi juga dalam penyediaan lahan parkir dokar atau koplakan dokar. Sulitnya tempat untuk menampung dokar yang beroperasi, berakibat mereka mangkal di sembarang tempat dan di tempat yang strategis untuk mencari penumpang. Hal ini dapat terlihat di pasar induk Wonosobo yang berada di pusat kota. Mereka bergerombol di tepi jalan sambil menunggu dan menurunkan penumpang. Mereka terkadang juga memberi makan dan minum kuda. Akibat kuang tertibnya mereka hal itu berakibat kawasan tersebut lalu-lintasnya sering macet dan menjadi kotor.

Dahulu, sekitar tahun delapan puluhan, di sekitar kawasan terminal bis Sopen, Dokar pernah memiliki tempat mangkal seperti kendaraan lainnya. Tempat parkir tersebut berada di di sebelah timur di kompleks terminal lama tersebut. Tempat parkir dokar tersebut walaupun keadaannya sering becek bila hujan dan bau kotoran, sedikit banyak telah mampu mengendalikan kesemrawutan mangkalnya dokar di tepi-tepi jalan.

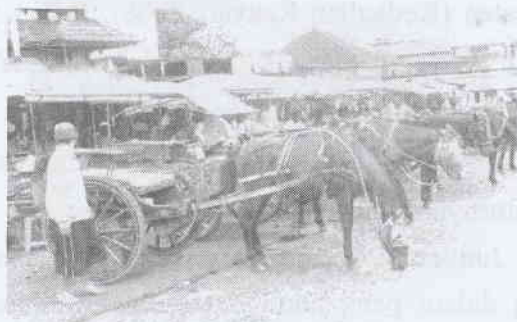


Foto : 77

Tempat Mangkal Dokar di Pasar Induk Wonosobo



Foto : 78

Mencari Penumpang di salah satu sudut Kota Wonosobo

7. Kehidupan Koplakan di Kabupaten Purworejo

Koplakan di Purworejo tersebar diberbagai tempat seperti di sekitar Pasar Induk Purworejo, Pasar Kutoarjo maupun di pasar tradisional yang tersebar di kecamatan-kecamatan. Berdasarkan pengamatan di lapangan, kondisi koplakan di era tahun delapan puluhan masih banyak yang hidup, namun sekarang ini berangsur-angsur telah hilang.

Tempat mangkal dokar tersebut beralih fungsi untuk lahan parkir kendaraan bermesin atau menjadi pertokoan. Sekarang ini, apabila ada dokar yang mangkal di tempat tersebut, mereka hanya memakirkan di tepi jalan saja. Keberadaan tersebut dapat di jumpai di Pasar Kotoarjo maupun Pasar Purworejo. Adapun nafas kehidupan untuk koplakan di pedesaan - pedesaan yang dahulu ramai sekarang ini banyak sudah mati. Di tempat tersebut walaupun ada dokar yang parkir, jumlahnya hanya satu atau dua dokar saja. Keberadaan dokar-dokar tersebut itu pun pada waktu tertentu. Waktu tersebut yaitu saat hari pasaran saja atau pagi hari saat pelajar atau pegawai berangkat.

Salah satu kehidupan koplakan yang mati suri dapat terlihat di tepi jalan raya Kutoarjo - Prembun yaitu di ujung pertigaan Klepu. Sekitar tahun delapan puluhan, keberadaan koplakan Klepu seluas sekitar 400 meter persegi masih ramai dengan dokar yang menunggu dan menurunkan penumpang. Jumlah dokar pada waktu tersebut lebih dari dua puluh lima. Pemiliknya berasal dari daerah kawasan kecamatan Butuh, Pituruh maupun dari Prembun.

Walaupun koplakan klepu tersebut kecil, tapi sangat penting keberadaannya. Kota Kecamatan Pituruh yang cukup jauh sekitar 10 Km dan jarak desa-desa yang cukup jauh, keberadaan koplakan Klepu cukup membantu kusir dokar untuk mengistirahatkan dokarnya. Dokar-dokar yang mangkal di koplakan Klepu melayani reute ke Kota Kecamatan Pituruh maupun desa-desa sekitarnya, Kota Kecamatan Butuh maupun desa-desa sekitarnya, Kota Kecamatan Prembun dan desa-desa sekitarnya.



Foto: 79

Salah satu Tempat mangkal Dokar dekat Pasar Induk di Purworejo

Pada tahun delapan puluhan, di sekitar koplakan Klepu hanya berdiri beberapa rumah penduduk. Rumah penduduk tersebut, selain berfungsi sebagai tempat tinggal berfungsi pula sebagai warung kelontong maupun warung makan. Di kawasan koplakan tersebut juga terdapat tempat bengkel dokar. Berdasarkan penuturan warga sekitar koplakan Klepu, denyut kehidupan koplakan berlangsung cukup lama. Sepanjang hari sampai menjelang petang dokar masih tersedia. Keramaian dokar untuk mengangkut penumpang sudah terjadi pada waktu pagi hari sekitar jam 05.00 sampai jam 10.00. Pada saat tersebut banyak penumpang yang akan berangkat kerja ataupun pergi ke pasar. Pada siang hari keramaian koplakan sudah agak sepi dari penumpang namun masih banyak dokar yang istirahat. Keramaian koplakan akan kembali muncul saat sore hari sampai sekitar jam 17.00.

Keramaian penumpang maupun dokar khusus hari pasar dapat lebih semarak lagi. Keramaian tersebut terlihat

pada dini hari sekitar jam 03.00. Pada waktu tersebut sudah banyak orang dari berbagai penjuru berhenti di tempat tersebut sekedar untuk mengistirahatkan dokar, mengangkut penumpang atau mengangkut dagangan, menuju Pasar di Pituruh.

Pada saat istirahat, para kusir dokar akan memeriksa dokar maupun kudanya. Kuda yang lelah akan diberi makan dengan dedak maupun rerumputan yang dijual di pojok area koplakan. Apabila dokar mengalami kerusakan seperti atap rusak karena kain terpalnya sudah usang maupun tapel atau sepatu kudanya telah tipis, pemilik dokar akan membawa ke bengkel di sekitar area koplakan. Apabila dokar dan kudanya tidak mengalami kerusakan, para kusir dokar bergerombol di suatu warung maupun duduk bersama di salah satu dokar. Pada saat bergerombol tersebut mereka membicarakan berbagai hal yang terjadi di masyarakat. Tawa ria para kusir terkadang terdengar di antara mereka. Hubungan pertemanan antara para kusir dokar, tukang bengkel kuda maupun warung sangat akrab. Oleh karena itu kebanyakan antara kusir yang satu dengan yang lainnya saling mengenal.

Kehidupan harmoni koplakan dengan segala aktivitasnya seperti di atas, sekarang ini tidak dapat dijumpai lagi. Kawasan yang dahulu ramai, sekarang ini telah berubah menjadi tempat parkir mobil angkutan pedesaan. Di sekitar koplakan tersebut sekarang telah pula berdiri banyak rumah penduduk dan toko-toko. Dokar hanya terlihat satu dua saja dalam sepanjang harinya. Bengkel dokar telah lama hilang. Senda gurau para kusir sudah tidak terlihat lagi.

BAB IV

PEMBUATAN DAN PERAWATAN DOKAR

Dokar bagi sebagian masyarakat merupakan salah satu sarana penting bagi kehidupannya. Pada masa kejayaan dokar, banyak sekali orang yang tertarik untuk memiliki dan membuatnya. Namun seiring dengan perubahan zaman, dokar tersebut terpinggirkan oleh kendaraan bermesin, dan semakin sedikitnya orang yang memanfaatkannya. Hal ini berdampak pula makin sirnanya orang yang membuat dokar di masyarakat. Pengetahuan dan kemahiran pembuatan dokar yang pernah dimiliki nenek moyang kita tersebut menjadi luntur serta tak diminati generasi muda.

Di masyarakat, sekarang ini sangat jarang dijumpai orang yang membuat dokar baru. Secara umum, mereka hanya merenovasi secara total atau memperbaiki kerusakan dari dokar. Namun demikian, oleh karena pada umumnya mereka merupakan orang tua yang sudah penuh dengan pengalaman tentang dokar, maka apanila ada orang yang menginginkan dokar baru ia akan menyanggupinya. Hal ini diutarakan oleh Bapak Samari, berumur 61 tahun dari dukuh jaggalan, kota Kudus.

“....sampun dangu sanget mboten wonten tiyang ingkang pesen dokar enggal. Sak niku, namung ndandhosi dokar ingkang risak. Nanging yen wonten pesen enggal kulo inggih sanggup”

“....Sudah lama sekali tidak ada orang yang pesan dokar baru. Sekarang ini hanya memperbaiki dokar yang rusak. Akan tetapi apabila ada orang yang pesan enggal, saya juga sanggup membuatnya”

Dokar sebagai penompang kehidupan seseorang, maka para

pendokar sedikit banyak harus pula memiliki pengetahuan dan ketrampilan merawat dokar maupun kuda. Untuk itulah pemeliharaan dan perawatan rutin dokar maupun kuda sangat penting. Apabila perawatan dan pemeliharaan dilakukan secara rutin maka secara tidak langsung mereka akan mendapat keuntungan dari segi pengeluaran rumah tangga dibanding apabila tidak melakukan perawatan dan pemeliharaan kuda secara rutin. Khusus dokar yang berada koleksi di museum, penangannya akan diuraikan secara kaidah pemeliharaan dan perawatan sebuah koleksi

A. Peralatan Pembuatan Dokar.

Pembuatan dokar, memerlukan beberapa peralatan. Peralatan yang dipakai, biasanya alat pertukangan kayu dan pande besi. Peralatan pertukangan tersebut terdiri dari: (a) pahat, (b) ketam, (c) bor, (d), palu, (e) meteran. (f) pemotong. (g) pengepres roda

a. Pahat.

Pahat adalah alat pertukangan kayu yang terbuat dari logam. Batang pahat terbuat dari logam pipih atau dibuat agak melengkung. Bentuk dan ukuran pahat terdapat beberapa ukuran. Salah satu pahat yang dipakai diantaranya berukuran satu sampai dua sentimeter dan panjang sepuluh sampai dua belas sentimeter. Pada ujung pahat dibuat tajam berbentuk miring atau melengkung. Pada pangkal pahat diberi pegangan dari kayu.

Pahat pagi pembuat dokar berfungsi untuk merapikan permukaan kayu, lubang atau membuat ornamen tertentu. Apabila saat memuat ornamen yang lebih rumit, maka jumlah pahat yang dimiliki oleh pembuat dokar juga berbagai macam jenis mata pahat.

b. Ketam

Ketam adalah alat berbentuk empat persegi panjang yang terbuat dari kayu dengan ukuran tebal enam sampai sembilan centimeter, lebar enam centimeter sampai sembilan centimeter dan panjang sekitar lima belas sampai dua puluh centimeter. Pada bagian tengah terdapat lobang. Lobang tersebut berfungsi sebagai tempat untuk meletakkan lempengan logam tajam.

Ketam ini berfungsi untuk menghaluskan permukaan kayu. Cara kerja ketam yaitu dengan didorong sambil ditekan, sehingga menghasilkan papan yang halus. Peralatan tersebut sekarang ini sudah diganti dengan listrik.

c. Bor.

Bor adalah alat untuk membuat lubang. Alat ini terbuat dari batang besi yang berulir dengan bagian ujungnya lancip dan tajam. Penggunaan alat ini yaitu dengan cara memutar batang bor dengan tangan. Apabila penggerak mata bor dari listrik, alat tersebut hanya ditekan saja. Bentuk lobang yang didapat sesuai dengan yang dikehendaki.

Lobang yang biasa dibuat pada saat pembuatan dokar yaitu untuk menyambung kayu atau sebagai lobang tempat pasak maupun jeruji tertentu. Pasak yang dipakai terbuat dari kayu terutama dari kayu bambu.

d. Palu.

Palu yang sering dipakai dalam pembuatan dokar ada dua jenis yaitu palu yang terbuat dari kayu dan palu yang terbuat dari logam. Secara umum bagian kepala palu berbentuk persegi dan gagangnya dapat terbuat dari kayu maupun besi. Palu berfungsi sebagai alat pemukul untuk menancapkan paku atau pasak

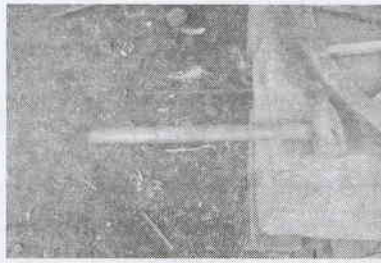


Foto: 80
Palu

e. Meteran.

Alat ukur ini yang terbuat dari lempengan seng, berfungsi untuk mengukur sesuatu yang diperlukan oleh seorang pembuat dokar.

f. Pemotong

Pemotong ini ada dua jenis yaitu gergaji dan gunting. Gergaji yang dipakai untuk membuat atau memperbaiki dokar ada dua buah yaitu gergaji potong dan gergaji belah. Seorang pembuat dokar paling sedikit mempunyai salah satu dari jenis gergaji ini.

Gergaji potong adalah sebuah gergaji yang berfungsi untuk memotong kayu. Pemotongan kayu dengan gergaji potong yaitu dengan cara berlawanan dengan serat kayu. Sedangkan gergaji belah yaitu gergaji yang berfungsi untuk membelah kayu. Cara kerjanya yaitu memotong kayu dengan sesuai dengan serat kayu.

Perbedaan gergaji belah dan gergaji potong terletak pada mata gergaji. Jarak mata atau gigi gergaji pada gergaji potong agak rapat. Sedangkan mata gergaji belah, dibuat agak jarang dan berbentuk lebih besar daripada mata gergaji potong.

Sedangkan pemotong berupa gunting yaitu berfungsi untuk memotong kain saat pengerjaan atap dokar ataupun

membuat tempat duduk.

g. Pengepres Roda

Alat pengepres roda adalah sebuah alat yang berbentuk persegi dengan ukuran sekitar 1,5 meter. Alat tersebut terbuat dari cor-coran semen. Pada bagian tengah tertancap besi berdiameter sekitar tiga sampai lima centimeter dan tinggi sekitar lima belas meter. Logam yang tertancap itu berfungsi sebagai as roda. Fungsi dari alat pengepres ini adalah untuk meletakkan roda ketika dipasangi lempengan logam yang melingkari roda.



Foto: 81
Pengepres Roda Kayu Milik Pak Makrus,
di Ambarawa



Foto: 82
Bengkel Dokal di Kudus

Adapun peralatan pande besi yang sering dipakai untuk pembuatan atau memperbaiki dokar adalah (a) palu, (b) penjepit, (c) pangkon. (d) tempat air (e) perapian.

a. Palu.

Palu yang dipakai pada peralatan pande besi biasanya terbuat dari logam. Bentuk lebih besar dan kuat dari pada palu yang dipakai oleh tukang kayu. Hal ini dikarena palu dipakai untuk menempa lempengan logam yang membara.

Penggunaannya biasanya dengan mengerahkan ayunan kedua tangan, sehingga diperoleh bentuk yang diinginkan.

b. Penjepit.

Alat penjepit ini terbuat dari besi panjang. Ukuran panjang sekitar lima puluh sentimeter. Fungsi penjepit ini adalah untuk mengambil lempengan logam yang telah membara di perapian. Logam tersebut setelah diambil kemudian ditempa.

c. Tempat Air

Tempat air yang ada di pande besi terbuat dari berbagai macam seperti dari bak platik, bak air dari ban maupun kolam kecil yang terbuat dari bata dan semen. Tempat air tersebut berfungsi untuk mendinginkan logan yang telah ditempat.

d. Pangkon.

Pangkon atau landasan tempat terbuat dari logam. Bentuk dapat berupa bulan maupun persegi. Landasan pangkon biasanya ditancapkan pada tanah, namun ada pula pangkon yang tidak ditancapkan ditanah.



Foto 83
Peralatan Bengkel Dokar



Foto : 84
Pangkong Dibuat 1898

B. Bahan Pembuatan Dokar.

Bahan pembuatan dokar terdiri dari beberapa unsur pokok yaitu (a) logam besi, (b) kayu, © karet, dan (d) kain.

- a. Penggunaan logam besi, pada sadarnya dipakai untuk membuat kerangka dokar. Bagian dokar yang terbuat dari besi di antaranya, rangka utama body dokar, per roda, penguat roda, pijakan atau pancatan penumpang dan peyangga dokar.
- b. Kayu. Kayu hampir dapat dikatakan unsur utama bagian dari dokar. Bagian dokar yang mempergunakan kayu seperti body, jeruji roda, penutup roda. Jenis kayu yang baik, biasanya berasal dari kayu jati. Namun demikian, dengan semakin

sulitnya kayu jati di pasaran serta harga kayu yang tinggi, kayu yang dipilih oleh perajin dokar adalah kayu yang mempunyai kualitas hampir sama dengan kayu jati, seperti, kayu nangka, kayu sono, kayu mahoni dan lain sebagainya.

- c. Karet. Bahan karet dipakai untuk pelapis roda. Biasanya berasal dari ban mobil. Pelapis roda dokar yang baik tidak memiliki sambungan. Oleh karena itu ban yang dipakai sebagai bahan pelapis roda dokar biasanya berukuran besar dengan diameter sekitar satu meter. Karet terkadang juga dipakai untuk peredam geteran, sehingga peletakannya biasanya terdapat diantara per.
- d. Kain. Bahan kain biasanya dipakai untuk atap dari body dokar. Kain juga terkadang dipakai juga sebagai pelapis tempat duduk. Zaman dahulu, tempat duduk penumpang ataupun atap dokar terkadang terbuat dari kulit tipis.

C. Proses Pembuatan Dokar

Salah satu perajin pembuat dokar yang dapat ditemui adalah Bapak H. Ali Mahmud. Beliau berusia enam puluh tahun. Beliau tinggal di Desa Plendo Kidul, sekitar satu kilometer ke arah selatan dari pasar Kalinyamatan, Kabupaten Jepara. Pekerjaan membuat dokar khususnya gerobak kerangkeng telah dijalannya cukup lama sekitar empat puluh tahun. Keahlian beliau didapat dari orang tuanya yang juga seorang pembuat dan reparsi dokar.

Sewaktu masih muda, disela-sela membantu orang tuanya, ia terkadang juga menjadi kusir dokar. Oleh karena itu, beliau sudah cukup berpengalaman dan mengerti betul tentang seluk beluk dokar dan kuda. Pengalaman dan keahliannya tersebut, seringkali beliau dimintai tolong untuk membuat atau

memperbaiki dokar yang rusak.

Di samping itu, pengalaman memilih dan merawat kuda, sering kali pula beliau dimintai tolong untuk mencarikan kuda. Menurut beliau, pemilihan kuda yang tepat untuk dokar sangat penting. Hal ini dikarenakan apabila salah memilih kuda maka akan mendatangkan kesialan pemiliknya. Akan tetapi apabila kuda yang dipilih sesuai dengan karakter kuda yang tepat bagi pemiliknya maka akan membawa keberuntungan

Sekarang ini, sesuai dengan umur yang semakin tua, ia hanya mengkhususkan membuat atau memperbaiki dokar. Selain itu, beliau juga mengerjakan membuat gerobag kerangkeng. Menurut beliau khusus gerobag kerangkeng biasanya dipesan oleh orang tertentu atau art shop barang antik. Jadi, pembuatan gerobag kerangkeng dipesan bukan dipakai sebagai alat transportasi tetapi sebagai koleksi.

”Gerobag kerangkeng biasanipun dipesen saking tiyang jual barang-barang antik utawi tiyang Jakarta. Gerobag kerangkeng niku mboten kangge alat transportasi nanging kangge hiasan utawi pajangan ing omah”

”.....Gerobag kerangkeng biasanya dipesan oleh orang jualan barang antik atau orang Jakarta. Gerobag Kerangkeng sekarang tidak dipakai alat transportasi tetapi fipakai untuk hiasan rumah”

Pembuatan gerobag kerangkeng biasanya memakan waktu tiga bulan atau lebih. Waktu yang dipergunakan cukup lama karena pengerjaannya dilakukan sendiri. Ia tidak memperkerjakan pekerja karena apabila memperkerjakan pekerja, akan menambah biaya.

Waktu yang panjang juga dipakai untuk mencari bahan dan asesoris yang diperlukan gerobag kerangkeng. Ia terkadang berburu ke beberapa pelosok pedesaan atau menelusuri pasar loak. Selain itu, ia terkadang juga menerima barang bekas dari para pemulung atau kolektor khusus dokar. Melalui penelusuran ke berbagai tempat tersebut, terkadang didapat bahan dan asesoris gerobag kerangkeng yang baik.

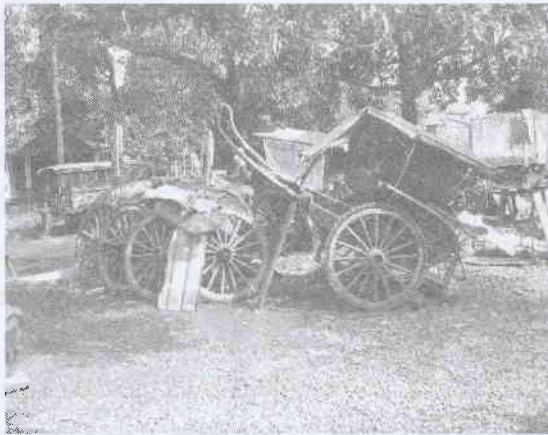


Foto : 85
Dokar Bekas akan Diperbaiki

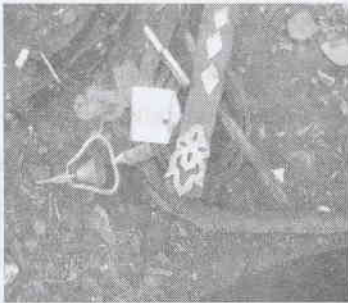


Foto : 86
Hiasan Kuda Bekas

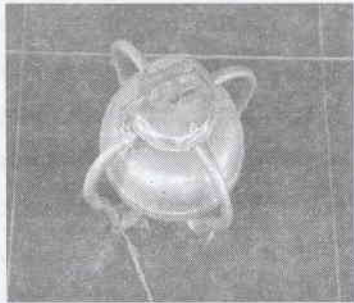


Foto : 87
Bel Dokar

Proses pembuatan dokar biasanya diawali pengukuran kerangka, pembuatan badan atau body, roda dan penambahan asesoris. Menurut beliau, pembuatan kerangka, sekarang ini sudah jarang dilakukan. Ia biasanya menggunakan kerangka dokar atau gerobag kerangkeng yang rusak. Apabila kerangka dokar atau gerobag kerangkeng mempunyai kerusakan yang berat, ia akan memperbaiki dahulu. Setelah didapat kerangka yang cocok untuk gerobag kerangkeng, barulah ia membuat badan atau body dokar atau gerobag kerangkeng. Badan atau body gerobag dibuat tidak langsung diatas kerangka gerobag kerangkeng, tetapi dibuat lepas.

Bagian badan atau body Gerobag Kerangkeng yang dibuat terlebih dahulu adalah kerangka badan atau body. Kerangka body yang terbuat dari kayu dibentuk persegi panjang. Ke empat penopang atap dibuat berukir atau berulir tertentu. Tinggi penopang atap sekitar 100 cm.

Setelah didapat kerangka, maka langkah selanjutnya adalah memberi papan penutup pada sebagian dinding body. Papan tersebut terkadang juga diberi ragam hias atau ornamen tertentu sesuai dengan pesanan.

Panjang dinding body yang diberi papan berukuran sekitar satu meter dan tinggi sekitar tiga puluh lima sentimeter. Namun demikian, sebelum pemasangan papan, kerangka kayu yang membagi dua dinding gerobag kerangkeng diberi lubang. Lubang tersebut memiliki ukuran tertentu guna menancapkan jeruji.

Pada saat pembuatan body, asesoris dari badan atau body juga dipasang. Asesoris tersebut seperti pemasangan list yang terbuat dari kuningan atau bahan khusus pada sambunagn tertentu.

Setelah badan atau body Gerobag kerangkeng dibuat, maka barulah rodanya dibuat. Guna menghemat biaya dan waktu, gerobag kerangkeng Pak Ali Mahmud biasanya memanfaatkan roda bekas dokar. Hal ini dituturkan sebagai berikut.

”.... rodo gerobag kerangkeng kulo ngangge rodo bekas dokar. Rodo dokar ingkang rusak kulo pendhet, yen wonten rusake kula dandhosi. Kulo ngangge rodo bekas ben irit. Amergi yen ndhamel rodo enggal regine awis. Rodo ingkang enggal ngantos nem pithung atus ewu rupiah”

”....roda gerobag kerangkeng, saya memakai roda bekas dokar. Roda dokar yang rusak saya ambil, kalau ada yang rusak saya perbaiki. Saya memakai roda bekas biar irit. Sebab kalau membuat roda baru, harganya mahal. Roda yang baru sampai enam tujuh ratus ribu rupiah”

Apabila kerangka gerobag kerangkeng telah dipasang roda, maka barulah badan atau body gerobag kerangkeng dipasang. Pada tahap ini biasanya ia membutuhkan tenaga tambahan dua atau tiga orang. Tenaga tambahan biasanya dari keluarga atau tetangga sekitar saja ataupun kenalannya. Pada saat pemasangan tersebut diperlukan kehati-hatian dan ketepatan peletakan tempat body atau badan gerobag kerangkeng.

Gerobag yang telah terpasang dengan baik maka proses selanjutnya adalah proses finishing atau penghalusan pekerjaan. Pada tahap ini pekerjaan yang dilakukan adalah pemasangan kain penutup atap dan penghalusan permukaan kayu. Penghalusan permukaan kayu dilakukan dengan memakai ambril atau amplas. Setelah didapat permukaan kayu yang halus, barulah tahap akhir pengerjaan dilakukan. Tahap akhir pengerjaan tersebut adalah

pemplituran. Pemlituran yaitu pemberian lapisan pada permukaan kayu dengan bahan tertentu. Warna bahan tersebut biasanya berwarna coklat tua atau muda dan bening sehingga tekstur kayu masih dapat terlihat. Bahan tersebut banyak di jual toko bangunan. Menurut Beliau khusus untuk dokar, proses akhirnya terkadang juga mempergunakan cat untuk mempercantik dokar serta membuat gambar pada penutup roda, pintu belakang dan lain sebagainya sesuai selera pemiliknya.



Foto : 88
Pembuatan Rangka
Gerobag Kerangkeng di Jepara

Foto : 89
Pemasangan Papan
Gerobag Kerangkeng





Foto: 90
Pemasangan Papan
Gerobag Kerangkeng

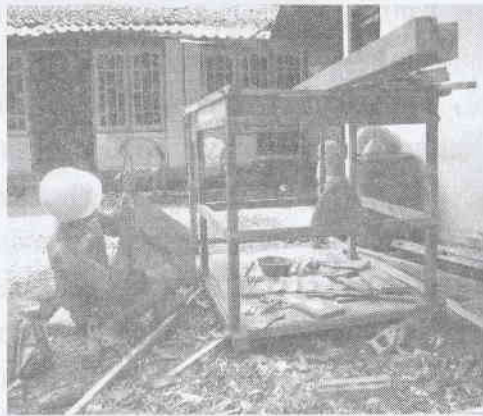


Foto: 91
Pemasangan Papan
Gerobag Kerangkeng

Perajin pembuat dokar lain yang dapat ditemui adalah Bapak Samari. Beliau Beliau berusia enam puluh dua tahun tinggal di Jagalan Kota Kudus. Profesiinya digeluti lebih dari dua puluh lima tahun. Namun sekarang ini ia sudah lama tidak membuat dokar. Walaupun saat dilapangan tidak dapat dijumpai secara menyeluruh proses pembuatan dokar, akan tetapi beliau masih fasih menceritakan proses pembuatan salah satu bagian dokar tersebut yaitu pembuatan penutup roda dan pemasangan per

dokar.

Menurut beliau, penutup roda dalam proses pembuatannya diperlukan keahlian khusus. Hal ini dikarenakan penutup roda yang terbuat dari bahan kayu berbentuk agak melengkung. Proses pelengkungan inilah yang memerlukan keahlian khusus.

Pada tahap proses pembuatan penutup roda, si pengrajin akan memilih kayu yang tepat. Biasanya kayu yang dipilih adalah kayu Jati. Kayu tersebut dipilih karena mudah pengerjaannya. Kayu Jati berupa papan dipotong dengan ukuran panjang sekitar satu meter dengan lebar sekitar lima belas sampai dua puluh sentimeter.

Ukuran papan yang telah didapat sesuai yang diinginkan, proses selanjutnya adalah pelengkungan. Pelengkungan ini biasanya dilakukan di ruang besalen atau pande besi. Papan pada bagian tertentu dipanasi, kemudian pada salah satu ujungnya diberi pemberat. Pada saat pemanasan, kayu tidak boleh terbakar. Kalau api dalam perapian besar harus cepat dipadamkan dengan air. Papan penutup roda setelah mengalami pemanasan dan pemberian pemberat yang cukup lama yaitu sekitar dua sampai tiga jam barulah terwujud bentuk roda dokar yang diharapkan.

Sementara itu, proses pemasangan per pada dokar, juga perlu pengalaman. Hal ini diungkapkan oleh Pak Karjan seorang pemilik dokar saat minta tolong perbaikan per dokarnya di bengkel Bapak Samari.

” kulo mboten saget masang karet per dokar, sampun bolak-balik kulo pasang piyambak tapi hasile, per dokar tasih kocak, milo kulo betho ing mriki. kapurih di dandhosi Pak Samari”.

”.... Saya tidak bisa memasang karet per dokar, sudah sering perbiki sendiri tetapi hasilnya per dokar masik kocak. Oleh karena itu saya bawa ke sini biar diperbaiki Pak Samari”



Foto : 92
Perbaikan Ban Karet pada Per Dokar

Sementara itu, seorang perajin lain bernama Pak Markus berasal dari Ambarawa yang dahulu sering membuat dokar menceritakan kepawaiannya membuat dan memperbaiki roda dokar. Ia menceritakan bahwa unsur dan bahan pembuatan roda dokar. Unsur-unsur yang terdapat roda dokar menurut beliau adalah jeruji kayu, jeruji kayu, pelipit atau pelapis lingkaran roda dan ban. Adapun peralatan dan bahan yang dipakai dalam proses pembuatan dokar adalah bak air, pengepres roda, potongan besi, penjepit, dan perapian

Kayu yang dipilih dalam pembuat roda khususnya jeruji dan lingkaran kuda adalah kayu yang memiliki jenis kayu keras. Kayu tersebut seperti kayu jati, kayu mahoni, kayu sonokeling dan lain sebagainya. Diperlukannya kayu yang keras untuk roda dokar

karena roda dokar adalah penggerak yang vital dan selalu terjadi guncangan saat di jalan. Apabila menggunakan kayu jenis lapuk maka akan sering patah.

Batangan kayu yang dipilih terlebih dahulu dipotong sesuai ukuran jeruji dokar. Jeruji dokar tersebut sekitar lima puluh sentimeter. Jumlah jeruji untuk dua roda adalah tiga puluh dua. Batang kayu setelah dipotong dibuat bulat pipih dengan ukuran sekitar 4 – 5 sentimeter. Potongan jeruji tersebut pada bagian atasnya diberi batangan kayu dengan bentuk agak melengkung. Kayu di atas jeruji tersebut sekitar tiga puluh sentimeter.

Potongan jeruji setelah dibuat kemudian disusun melingkar bertumpu pada sebuah as roda. As roda dibuat dari lingkaran besi berlobang. Guna memperkuat jeruji roda, rangkaian jeruji roda diberi penguat berupa lempengan besi. Lempengan besi dibentuk huruf U. Lempengan logam tersebut, berfungsi untuk letak ban karet. Adapun proses perbaikan roda yang rusak tahapan yang dilakukan Pak Markus adalah sebagai berikut:

Saat jeruji ada yang patah maka jeruji tersebut diperbaiki dahulu dengan mengganti kayu. Setelah selesai memperbaiki roda, proses selanjutnya adalah pemasangan lingkaran lempengan logam. Lempengan logam tersebut dipakai untuk memperkuat roda. Pada pelaksanaan proses tersebut terlebih dahulu dipersiapkan peralatan dan bahan-bahannya. Peralatan dan bahan tersebut adalah: bahan bakar perapian seperti kayu, sekam, daun-daunan kering, serabut kelapa, kertas dan lain sebagainya, baik air, penjepit, palu besar dan landasan tempat pengpresan roda.

Setelah semua peralatan dan bahan tersedia langkah berikutnya adalah membuat perapian untuk memuaikan lempengan

logam penguat roda. Lempengan logam penguat roda, ditutup dengan bahan yang mudah bakar, kayu, serabut kelapa, kertas sekam dan lain sebagainya. Bahan-bahan tersebut dibakar, sampai logam tersebut menjadi merah membara.

Sambil menunggu lempengan logam membara, lingkaran roda, yang diperbaiki atau baru dibuat diletakkan pada lempengan landasan. Landasan tersebut didekatkan pada tempat air. Hal ini dimaksudkan guna mempermudah proses pendinginan saat pemasangan lempengan logam penguat roda.

Lempengan logam penguat roda, setelah merah membara diangkat dengan peralatan penjepit. Lempengan logam tersebut, dibawa ke landasan pengepresan. Proses ini harus dilakukan dengan cepat. Hal ini dikarenakan apabila tak cepat dilakukan pemasangan ke jeruji roda maka lempengan logam itu akan dingin sehingga akan sulit dipasang. Dengan bantuan alat pengungkit dan serta palu besar. Lempengan logam membara diletakkan di atas lingkaran jeruji roda kayu. Hantaman palu dilakukan Pak Markus saat pemasangan lempengan logam tersebut. Setelah terpasang, lempengan logam disiram. Proses tersebut dimaksudkan terjadi proses pendinginan, sehingga lempengan logam tersebut dapat menjepit dan mengepres jeruji kuda lebih kuat.

Lempengan logam yang terpasang, barulah pemasangan ban roda. Pada proses ini ban mobil setelah dibentuk sesuai dengan lebar dari lempengan logam dimasukkan. Dengan bantuan alat pengungkit, ban karet tersebut ditarik, sehingga bisa masuk ke lobang lempengan logam. Setelah ban masuk ke dalam lobang lempengan logam roda, ke dua sisi lempengan logam roda

dibengkokkan dengan memakai palu. Hal ini dimaksudkan lempengan logam roda tersebut lebih kuat jepitannya.

Proses terakhir adalah memeriksa hasil pengerjaan. Pada proses ini, As roda dimasukan pada sebuah besi dan dipasang seperti roda di dokar. Roda diputar untuk melihat gerak dari roda dokar tersebut. Selain itu, bila ada ada sambungan kayu masih ada yang kendor, jeruji kayu yang belum kuat, maka diperkuat dengan paku.

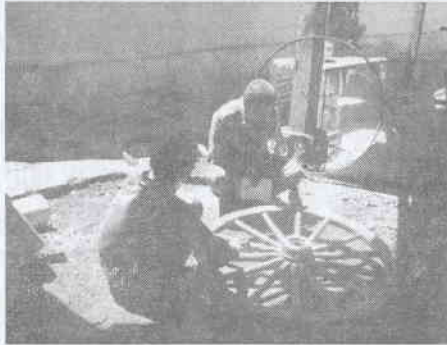


Foto : 93
Perbaikan Roda Jeruji



Foto : 94
Penguatan Pelapis Plat Logam Roda Kayu



Foto : 95
Plat Logam Pelapis Roda ditimbun Kayu Bakar



Foto : 96
Proses Pembakaran Plat Logam Pelapis Roda ditimbun Kayu Bakar



Foto : 97
Proses Pemasangan Pelapis Logam Roda kayu



Foto : 98
Proses Pendinginan Saat Pemasangan Plat Logam Roda Kayu



Foto : 99
Proses Pemasangan Karet Pada Roda Kayu



Foto : 100
Proses Pengecekan Perbaikan Roda Kayu

D. Perawatan Dokar

Dokar bagi sebagian masyarakat menjadi alat matapencarian. Oleh karena itu, mereka akan merawat dan memelihara sarana tersebut dengan baik. Melalui perawatan dan pemeliharaan rutin, mereka akan mendapatkan keuntungan yaitu dari segi biaya pengeluaran rumah tangga. Pemeliharaan dan perawatan yang seksama akan menambah daya kekuatan operasional dokar lebih lama

Pemeliharaan dan perawatan dokar dilakukan terhadap unsur-unsur yang ada pada dokar, yaitu kayu, besi atau logam dan karet dan kain. Pemeliharaan dan perawatan dokar dalam tulisan ini adalah kegiatan yang dilakukan oleh pemilik dokar serta kegiatan atau penanganan terhadap sebuah koleksi yang ada di museum.

a. Pemeliharaan dan Perawatan Dokar di masyarakat.

Berdasar pengamatan dan wawancara di lapangan, para pemilik dokar telah memiliki pengetahuan tentang memperpanjang umur dokar. Pengetahuan tersebut didapat dari pengalaman sehari-hari serta getok tular diantara pemilik dokar saat santai. Selaian itu, pengetahuan tersebut juga didapat saat mereka berkunjung ke bengkel dokar.

Para kusir dokar saat santai di warung sambil menunggu penumpang, terkadang membicarakan bagaimana menangani permasalahan kerusakan dokar pada sesama kusir. Pembicaraan tentang penanganan tentang dokar tersebut terkadang merujuk pendapat ahli dokar di suatu tempat. Seperti halnya para kusir dokar di Kudus, terhadap permasalahan tentang dokar, sekarang ini ia akan merujuk atau minta pendapat ahli dokar ke Bapak Samari, di Jagalan Kota Kudus. Sementara itu, untuk para pendokar didaerah Salatiga, Ambarawa, Karangjati Kabupaten Semarang,

bahkan pemilik dokar di Temanggung akan merujuk ke Pak Markus di Ambarawa.

Berdasarkan pengamatan, di lapangan pemeliharaan dan perawatan dokar dilakukan oleh para pemilik dokar biasanya bersifat ringan, seperti pemberian pelumas pada as roda, pengencangan baut sambungan, pemeliharaan atap dokar dan lain sebagainya.

Guna menambah awet kayu pada dokar, mereka akan merawatnya dengan cara membersihkan atau mencuci dengan sabun. Kegiatan ini dilakukan apabila sering hujan. Selain itu, guna menambah agar kayu lebih tahan lama dan baik serta indah langkah yang diambil oleh pemilik dokar yaitu dengan memberi cat pada permukaan kayu. Mereka beranggapan lapisan cat dapat melindungi pelapukan kayu dan menambah keindahan dokar.



Foto : 101

Pengecatan dengan Hiasan Bunga pada Penutup Roda Dokar

Pengecatan terhadap dokar selain menambah keawetan kayu pada dokar dimaksudkan juga untuk mempercantik bentuk dokar. Menurut mereka dengan semakin cantiknya dokar melalui ragam hias yang ada di dokar, diharapkan para penumpang akan lebih memilih

Dokarnya.

Selain hal di atas, pemeliharaan dokar untuk memperpanjang umur dokar terutama atapnya, maka hal yang dilakukan oleh pemilik dokar yaitu apabila parkir lama, hendaknya dokar tersebut ditempatkan di tempat yang teduh. Apabila dokar tersebut tidak dipakai kerja dalam jangka yang panjang maka dokar tersebut harus ditempatkan di tempat yang terlindungi dari panas dan hujan.

b. Pemeliharaan Koleksi di Museum

Bahan utama dokar adalah kayu. Kayu sangat rentan terhadap kelembapan, suhu dan cahaya. Oleh karena kayu mengandung cellulose sehingga hal ini memicu rayap. Cellulose bagi rayap adalah makanannya. Sedangkan kelembapan merupakan media berkembang biaknya rayap. Apabila koleksi yang diserang mikro organisme, jamur dan rayap volumenya kecil, hal ini dapat diatasi dengan fumigasi dalam ruang fumigasi. Apabila koleksinya besar dilakukan dengan secara intensif.

Adapun konservasi kayu dilakukan sebagai berikut:

1. Kotoran pada koleksi dihilangkan dengan kuas
2. Apabila ada lubang karena mikro organisme diinjeksi dan diberi lentrek
3. Lubang diisi dengan bubuk kayu yang telah dicampur lem dan lentrek
4. Bekas lubang disamarkan antara warna asli dan warna baru
5. Pelapisan pada bagian kayu lain dengan lentrek untuk mencegah rayap
6. Pelapis terakhir dengan sirlak putih agar tidak terjadi perubahan warna kayu asli

BAB V

FUNGSI DAN PERANAN SOSIAL DOKAR

Dokar bagi sebagian masyarakat Jawa memiliki berbagai fungsi di masyarakat. Fungsi dokar dalam kehidupan masyarakat tersebut terkait dengan lingkungan alam, lingkungan budaya dan lingkungan sosial yang ada di sekitar dimana mereka berada.

Dalam Kamus Umum Bahasa Indonesia (KUBI) lingkungan diartikan sebagai bulatn yang melingkungi (melingkari). Dalam kamus Bahasa Inggris peristilahan lingkungan ini cukup beragam diantaranya ada istilah circle, area, surroundings, sphere, domain, range, dan environment, yang artinya kurang lebih berkaitan dengan keadaan atau segala sesuatu yang ada di sekitar atau sekeliling.

Dalam literatur lain disebutkan bahwa lingkungan itu merupakan kesatuan ruang dengan semua benda dan keadaan makhluk hidup termasuk di dalamnya manusia dan perilakunya serta makhluk hidup lainnya. lingkungan itu terdiri dari unsur-unsur biotik (makhluk hidup), abiotik (benda mati) dan budaya manusia. lingkungan –lingkungan di atas sangat berperan dalam melihat fungsi dokar dalam kehidupan di masyarakat.

Lingkungan alam atau lingkungan fisik adalah segala sesuatu yang sifatnya alamiah, seperti sumber daya alam (air, hutan, tanah, batu-batuan), tumbuh-tumbuhan dan hewan (flora dan fauna), sungai, iklim, suhu, dan sebagainya.

Lingkungan alam sifatnya relatif menetap, oleh karena itu jenis lingkungan ini mudah untuk melihat fungsi dokar dalam kehidupan msyarakt yaitu mengapa ia memakai dokar dengan bentuk tertentu sebagai alat transportasi atau alat angkut.

Selain lingkungan alam, sebagaimana telah diuraikan di atas jenis lingkungan lain yang kaya akan informasi tentang fungsi dokar

yaitu lingkungan budaya. Lingkungan budaya ini terjadi karena kelebihan manusia yang mempunyai akal. Akal tersebut dipergunakan oleh manusia untuk tujuan-tujuan tertentu bagi kehidupan manusia. Terkait dengan lingkungan budaya yaitu lingkungan sosial yaitu lingkungan yang terkait akibat adanya hubungan antara manusia atau sekelompok manusia terhadap pemakaian dokar di masyarakat.

A. Fungsi Ekonomi

Kegiatan yang berhubungan dengan dokar telah menggerakkan sektor perekonomian masyarakat. Kegiatan perekonomian tersebut dimulai dari proses pembuatan, perawatan, perbaikan maupun pemanfaatan dokar sebagai alat transportasi dan alat angkut barang.

Di Jawa Tengah, sekitar tahun delapan puluhan, usaha pembuatan dokar masih dapat dipergunakan sebagai gantungan hidup keluarga. Hal itu seiring masih banyaknya dokar dipakai sebagai alat transportasi seantero pedesaan dan perkotaan. Pada waktu itu, orang yang menggantungkan ekonominya terhadap pembuatan dan bengkel dokar di Jawa Tengah cukup banyak. Mereka menyadari bahwa banyaknya dokar di masyarakat tentu juga berimbas pada usaha pembuatan dan perbaikan dokar.

Keberadaan pembuat dan bengkel dokar di tiap kabupaten tersebar di berbagai tempat. Bagi seorang pembuat dokar atau bengkel kuda yang sudah terkenal, akan tetap dicari orang untuk pesan atau memperbaiki dokar. Seperti halnya, ayah mertua bapak Markus di Ambarawa. Menurut beliau, ayah mertuanya sekitar tahun 80 an, berprofesi sebagai pembuat dokar sudah terkenal di sekitar Ambarawa sampai ke Kabupaten Magelang. Dokar buatan mertuanya sangat halus, dan kokoh serta kuat. Oleh

karena itu, banyak dokar dipesan oleh orang dari Magelang, Salatiga, Temanggung dan lain sebagainya. Akibat banyaknya pemesanan dan perbaikan dokar, mertuanya memperkerjakan anak buahnya lebih dari lima. Pesanan dokar dapat diselesaikan dengan waktu dua sampai tiga bulan. Pada waktu itu, harga yang ditawarkan paling mahal sekitar tiga juta rupiah. Adapun untuk perbaikan dokar, bengkel milik mertuanya dapat dikatakan tiap hari ada orang yang menyambangnya. Oleh karena itu lah setiap hari, uang dua puluh ribu - lima puluh ribu dapat terkumpul di saku mertuanya, sehingga usaha membuat dokar dan bengkel dokar dapat diandalkan bagi keluarga.

Namun, sekarang ini, seiring dengan terpinggirnnya kendaraan tradisional tersebut oleh kendaraan bermesin lainnya, pendapatan mereka jauh berkurang. Walaupun pendapatan mereka jauh berkurang, oleh karena tidak ada ketrampilan lain selain memperbaiki dokar, mereka tetap meneruskan usahanya. Hal ini dialami seorang montir dokar bernama Samari warga Jagalan, Kabupaten Kudus. Ia tetap mempertahankan profesinya karena di daerah sekitarnya sudah jarang ada orang yang mau berprofesi sebagai montir dokar. Oleh karena tidak ada saingan maka ia tetap bertahan. Ia berpendapat bahwa pembuatan dan perbaikan dokar masih dapat mencukupi kebutuhan keluarga. Memang tak sebesar perolehan mekanik mobil atau motor. Terbukti, bapak seorang istri dengan lima anak tersebut mampu menyekolahkan sampai tamat dan kini mampu bertahan bekerja sebagai montir dokar.

"Dulu bengkel ini milik bapak saya. Saya hanya membantu ayah saya. Setelah bapak meninggal, lalu saya meneruskan pekerjaan ini sampai sekarang," kata bapak Samari yang berusia 62 tahun

Pada tahun 1960 an -1990 an bengkel itu masih cukup ramai. Hampir setiap hari selalu ada dokar diperbaiki, baik jeruji roda, tempat duduk atap, maupun bodinya bahkan sering pula menerima pesanan dokar. Namun dokar yang diperbaiki di bengkelnya berangsur-angur berkurang. Untuk pemesanan membuat dokar bahkan tidak pernah. Itu terjadi seiring dengan penambahan mobil angkutan umum, terutama angkutan pedesaan atau angkudes.

"Sekarang sepi, tidak seperti dulu. Soalnya dokar di desa-desa tidak banyak. Di pusat-pusat pemberhentian dokar yang masih bertahan di Kudus, paling banyak hanya ada 15 dokar," kata dia.

Biaya perbaikan dokar di bengkelnya bervariasi. Itu semua tergantung pada tingkat kerusakan. Jika hanya mengganti baut, menyetel roda, atau mengatasi kerusakan kecil, dia memasang tarif antara Rp 5.000 dan Rp 15.000. Namun jika mengganti papan pada bodi, tempat duduk, atau membuat roda antara Rp 100.000 sampai Rp 250.000.

"Pekerjaan ini lebih sering saya kerjakan sendiri. Kadang dibantu anak-anak. Setelah pulang sekolah, anak saya membantu. Namun tidak setiap hari mereka mau membantu," ujar Samari.

Karena tidak setiap hari ada dokar diperbaiki, penghasilannya setiap bulan pun tak menentu. Jika tidak memperbaiki dokar, dia tetap sibuk di bengkel, entah membuat baut, pegangan, atau roda. Sebab, bengkel itu dia dilengkapi peralatan pande besi untuk memanaskan besi batangan yang hendak dibentuk.

"Hari ini ada dokar yang saya perbaiki. Dokar ini milik orang Bae, Kudus. Dokar yang rusak adalah penutup roda dan per. Bentuk penutup roda yang melengkung perlu

dipanasi untuk membuatnya” Kata dia sambil menunjuk anaknya yang sedang memanasi kayu di bara api.

Nasib senada seorang montir seperti di atas diungkapkan oleh Hadi Sumarto (50). Warga RT 2 RW 8 Desa Kesugihan Kidul, Kecamatan Kesugihan, Cilacap, dalam Suara Merdeka, 29 juli 2004 bahwa bengkel dokar dapat mendatangkan pendapatan lumayan. Terbukti, bapak tujuh anak dari perkawinannya dengan Sarwi (48) itu kini mampu bertahan bekerja sebagai montir dokar dokar. Usaha bengkel dokar miliknya berdiri sejak tahun 1970. Bengkel itu berada di tepi Jalan Raya Kesugihan, jalur yang setiap hari dilewati bus jurusan Cilacap-Purwokerto.

"Dulu bengkel ini milik bapak saya, Aswari. Bapak meninggal tahun 1970. Lalu saya meneruskan pekerjaan ini sampai sekarang," kata Hadi Sumarto.

Pada tahun 1970-1990 bengkel itu masih cukup ramai. Hampir setiap hari selalu ada dokar diperbaiki, baik roda, atap, maupun bodinya. Namun dokar yang diperbaiki di bengkelnya berangsur-angsur berkurang. Itu terjadi seiring dengan penambahan mobil angkutan umum, terutama angkutan pedesaan.

"Sekarang sepi, tidak seperti dulu. Soalnya dokar di desa-desa tidak banyak. Di Kuripan dan Kesugihan paling hanya ada 15 dokar. Di Adipala malah hanya lima," kata dia.

Lelaki itu hafal benar siapa saja warga Desa Kuripan, Kesugihan, yang bertahan menjadi kusir dokar. Dia pun menyebutkan nama antara lain Mustofa, Munawir, Tulus, Jadin Sata, Darwan, Joko, Paino, Wasim, Cartam, Raswan, dan Dasun.

Mereka itulah kusir dokar yang sampai sekarang masih menjadi pelanggan bengkelnya.

Biaya perbaikan dokar di bengkelnya bervariasi. Itu semua tergantung pada tingkat kerusakan. Jika hanya mengganti baut, menyetel roda, atau mengatasi kerusakan kecil, dia memasang tarif antara Rp 5.000 dan Rp 10.000. Namun jika mengganti papan pada bodi, tempat duduk, atau membuat roda antara Rp 100.000 dan Rp 200.000. Banyak atau sedikit besi, papan, atau kayu yang dia gunakan juga menentukan tarif. Juga jenis kayu yang dia pakai. Hadi mengemukakan jika sekadar mengganti onderdil saat itu juga bisa selesai. Namun untuk mengatasi kerusakan ringan butuh waktu satu-dua hari. Adapun kerusakan berat, seperti mengganti papan bodi tempat duduk atau membuat roda, bisa seminggu lebih.

"Pekerjaan ini lebih sering saya kerjakan sendiri. Kadang dibantu anak-anak. Namun tidak setiap hari mereka mau membantu. Jika anak saya ingin main atau pergi bersama temannya, ya tak ada yang membantu," ujar Hadi, yang saat itu dibantu sang anak, Daryanto, siswa kelas II SMU Negeri Maos, Cilacap.

"Meski sekarang sepi, ya masih lumayanan buat menutupi kebutuhan hidup sehari-hari," katanya. (Suara Merdeka, 29 juli 2004)

Kesepian dokar yang masuk ke bengkel seperti di atas, tidak membuat patah semangat perajin dokar untuk mempertahankan dan melestarikan kendaraan tradisional tersebut. Salah satunya Bapak Ali Mahmud dari Kalinyamatan, Gotri, Jepara. Ia tidak hanya melayani perbaikan maupun pembuatan dokar dari kalangan pendokar yang ada di sekitarnya tetapi telah bekerja sama dengan galeri art atau penjual barang antik di Jakarta, Kudus maupun Bandung. Hal ini diungkapkan oleh Pak Ali

sebagai berikut:

” Saya membuat gerobag kerangkeng hanya memenuhi pesanan orang kaya di Jakarta saja. Saya biasanya menjual dokar dengan harga enam sampai tujuh juta rupiah satu gerobag kerangkeng. Selain pesanan orang kaya, terkadang berdasarkan pesanan seorang galeri benda-benda antik.”

Bagi si pembuat dokar, dokar yang dibuat biasanya tidak melibatkan anak buah, tetapi hanya seorang saja. Seandainya melibatkan orang lain, kemungkinan karena kebutuhan yang mendesak yaitu dokar harus segera diselesaikan. Sedikitnya penggunaan tenaga kerja karena harga jual dokar tidak sebanding ongkos yang dikeluarkan apabila menggunakan tenaga kerja orang lain

Selain hal di atas, fungsi ekonomi dari pemanfaatan dokar yang sangat menonjol dan banyak terdapat di masyarakat adalah dokar dipakai sebagai alat mata pencaharian hidup. Walaupun dokar telah bersaing ketat dengan kendaraan bermesin namun masih banyak pula orang yang menggantungkan hidupnya dengan bekerja sebagai pengemudi dokar. Salah satu orang yang menggantungkan hidupnya dengan dokar adalah Bapak Rasyidi. Bapak Rasyidi yang berusia lima puluh tahun dari Desa Karang Bener Rt 4/Rw 5 Kabupaten Kudus setengah umurnya dipergunakan untuk mencari nafkah dengan dokar.

Setiap hari Pak Rasyidi berangkat dari desanya pagi hari sekitar pukul lima. Sebelum berangkat ia akan mempersiapkan dokar dan kudanya dengan baik. Kuda sebelum dipergunakan untuk menarik dokar diberi makanan dengan comboran dedak. Selain itu, badan dan bulu kuda dibersihkan dan dirapikan. Setelah kuda dirawat dan dibersihkan , kemudian kuda tersebut

dipasang ke dokar. Perlengkapan pakaian kuda dan asesoris dokar juga diberikan. Menurut Pak Rasyidi, pakaian kuda dan asesoris kuda tidak selalu dipakaikan secara lengkap. Hal ini dikarenakan harga kelengkapan kuda serta asesoris kuda sangat mahal bagi kantongnya.

Setelah persiapan dokar dan kuda siap, dengan meninggalkan keluarga ia menyusuri jalan pedesaan menuju pusat Pasar Kota Kudus atau Pasar Jekulo. Tujuan yang mencari penumpang tergantung hari pasaran, sehingga apabila hari pasaran Kliwon, maka ia akan berangkat ke Pasar Kliwon.

Para penumpang yang biasa naik dokar adalah para pelajar, bakul atau ibu-ibu yang berangkat ke kantor atau ke Pasar. Mereka hanya orang tertentu atau orang yang sudah biasa menjadi langganannya. Jumlah mereka yang naik dokar tersebut hanya sebagian kecil dari para penumpang yang banyak berdiri di pinggir jalan. Banyak penumpang yang berdiri di tepi jalan menunggu mobil angkutan pedesaan. Sesampai di tempat tujuan, seperti di Pasar Kliwon ia akan bertemu dengan para kusir dokar dari berbagai penjuru Kota Kudus. Mereka berkumpul untuk mengadu nasib mencari penumpang di pasar tersebut.

Para penumpang dari Pasar tersebut secara umum adalah bakul langganannya yang sedang kulakan barang. Barang tersebut akan dijual oleh bakul ke daerah pedesaan. Oleh karena itu tidak heran barang yang diangkut terkadang memenuhi atau bergelantungan di badan dokar. Para penumpang langganannya ditarik ongkos sesuai dengan kebiasaannya. Pak Rasyidi tidak sembarangan menaikkan ongkos walaupun harga bahan bakar minyak sering naik. Ongkos per penumpang antara Pasar Kliwon ke daerah sekitar Jekulo atau 7 – 12 km dengan sedikit barang cukup dibayar Rp 10.000,- - Rp 15.000,-. Ongkos penumpang

dalam kota dengan jarak sekitar 3 – 5 Km cukup dibayar Rp 3000,- – Rp 5000,-

Hasil pendapatan kotor beliau dalam sehari sekitar Rp 40.000,- – Rp 50.000,- Pendapatan tersebut setelah dikurangi makan dokar sekitar Rp. 10.000,- dan makan kusir sekitar Rp.15.000,- sehingga hasil bersih pendapatannya hanya sekitar Rp 10.000,- – Rp 15.000,-.



Foto : 102
Pedagang dan Barang dagangannya melaju
di Jl. Purwodadi - Blora



Foto : 103
Pak Rasyidi menunggu penumpang di Pasar
Kliwon Kudus



Foto : 104
Mas Heru Menunggu
penumpang di Pasar Ambarawa



Foto : 105
Pak Gunawan, Kusir Dokar di Boja,
Kab Kendal menghitung uang jerih payahnya

Hasil pendapatan Pak Rasyidi, tidak jauh berbeda dengan para kusir di daerah lain seperti daerah Kab. Pati, Boja, Kab Kendal, Wonosobo, Purworejo dan lain sebagainya. Pendapatan bersih mereka rata-rata Rp. 15.000,- - Rp 25.000,-. Namun demikian oleh karena sulitnya mencari pekerjaan, para kusir dokar tersebut tetap bertahan menjalankan dokarnya serta menjadi pilihan mereka. Hal ini diungkapkan oleh seorang kusir dokar bernama Heru Prasetyo berusia dua puluh tahun dari Ambarawa. Ia mengatakan bahwa setelah lulus SMA sulitnya mencari pekerjaan maka ia mengambil keputusan untuk menjadi kusir dokar di sekitar Pasar Ambarawa.

Sebagai anak muda, ia tidak malu bekerja menjadi kusir dokar. Profesi tersebut, selain untuk mencari nafkah, ia juga ingin melanjutkan profesi yang pernah digeluti oleh orang tuanya. Ia juga menceritakan bahwa pada awal permulaan bekerja menjadi kusir dokar, ia merasa canggung bekerja. Namun dengan sabar ia menggeluti profesi tersebut walaupun hasil pendapatannya sedikit. Guna melengkapi persyaratan sebagai pendokar ia memiliki surat ijin mengemudi atau SIM



Foto : 105
SIM Dokar Milik Heru

B. Fungsi Sosial

Hubungan antara manusia dengan sesamanya melahirkan hubungan sosial. Pada masyarakat Jawa, ada cara

berpikir yang sangat menonjol dalam masalah hubungan sosial . Hal yang menonjol dalam cara berpikir tersebut yaitu perasaan bahwa orang tidak berada sendiri di dunia dan bahwa ia selalu dapat mengharapkan bantuan sesamanya, terutama para kaum kerabatnya, yang sebaliknya juga mengharapkan hal yang sama dari mereka. Dengan kata lain mereka bertenggang rasa antar sesama atau dalam bahasa Jawa tepa salira (Koentjaraningrat 1981: 440).

Kehidupan harmonis di masyarakat seperti di atas salah satunya dapat terlihat dengan adanya peran dari dokar di masyarakat. Dokar sebagai alat hasil budaya manusia untuk meringankan beban kehidupan mampu pula menciptakan fungsi sosial di masyarakat. Fungsi sosial dari penggunaan dokar dapat terlihat adanya aktivitas organisasi sosial yang diciptakan mereka. Melalui organisasi tersebut terjadilah hubungan sosial di antara pemilik dokar, kusir dokar, penjual rumput, pekerja bengkel maupun yang berhubungan dengan masyarakat.

Organisasi pemilik dokar dapat dijumpai diberbagai tempat di Jawa Tengah seperti Organisasi pendokar di Brebes, Kendal, Wonosobo, Purworejo, Boyolali dan lain sebagainya. Melalui organisasi itulah aspirasi anggota pendokar ditampung dan kemudian disampaikan ke pemerintah. Namun sayang, organisasi atau wadah aktivitas pendokar banyak pula yang redup.

Sebagai contoh salah satu aktivitas dari organisasi dari pendokar untuk menyampaikan aspirasi anggotanya adalah yang ditampung oleh organisasi pendokar terjadi di Boyolali tanggal 27 Mei 2008. Pada saat itu, paguyuban Dokar dan paguyuban angkutan Kota dan Dokar yang biasa beroperasi di jalur Kota Boyolali melakukan aksi pawai untuk mengusulkan Peraturan Bupati (Perbup) Tentang Transportasi Umum Angkutan Orang di

Boyolali.

Aksi pawai dimulai sejak pukul 09.00 pagi dengan terlebih dahulu berkumpul di perempatan Tugu Jam, depan pasar Boyolali. Arak-arakan puluhan dokar dan angkutan kota bergerak menuju kantor Pemerintah Daerah (Pemda) Boyolali. Mereka hanya membawa beberapa bendera, tanpa ada orasi dan spanduk, hanya beberapa bendera Armada mereka di parkir di depan pemda. Beberapa perwakilan mereka berkoordinasi dengan pihak terkait untuk usulan draft Perbub Tentang Transportasi Umum di Boyolali. Paguyuban Dokar menyatakan bahwa tujuan dari diusulkannya Perbub tersebut adalah mendorong pemerintah daerah untuk menerbitkan peraturan yang mengatur tentang transportasi di kota Boyolali, agar angkutan yang tidak memiliki trayek dan yang menyalahi trayek bisa tertib. Dengan munculnya perbub tersebut akan menjadi kekuatan hukum tertib dan berjalanya transportasi sesuai jalur masing-masing.

Perwakilan yang berjumlah tujuh orang tersebut pada awalnya menuju ruang ajudan bupati, akan tetapi karena kosong kemudian perwakilan menuju ruang setda dan ditemui oleh Setda dan Dinas Perhubungan, dalam dialog yang dilakukan, dinas perhubungan menyatakan akan segera menindak lanjuti draft usulan Perbub tersebut dengan segera melakukan koordinasi dengan pihak-pihak terkait. Mereka dijanjikan dalam waktu dekat akan mengundang semua pihak untuk mendiskusikan draft perbub yang diusulkan agar bisa diterima oleh semua pihak. Usulan draf dephub tersebut adalah sebagai berikut:

Pasal 7

Antar Kota Antar Propinsi

1. Transportasi umum angkutan orang Antar Kota Antar Propinsi dari arah Semarang melalui jalur Terminal Boyolali, Jl. Prof.

Suharso, Jl. Boyolali Solo KM2.

2. Transportasi umum angkutan orang Antar Kota Antar Propinsi dari arah Solo melalui jalur Jl. Boyolali Solo KM2 Jl. Perintis Kemerdekaan, Jl. Kantil, Jl. Cendana, Terminal Boyolali.

Pasal 8

Antar Kota Dalam Propinsi

1. Transportasi umum angkutan orang Antar Kota Dalam Propinsi dari arah Semarang melalui jalur Terminal Boyolali, Jl. Prof. Suharso, Jl. Boyolali Solo KM2, Jl. Perintis Kemerdekaan, Jl. Kantil, Jl. Cendana, Terminal Boyolali.
2. Transportasi umum angkutan orang Antar Kota Dalam Propinsi dari arah Solo melalui jalur Jl. Boyolali Solo KM2, Jl. Perintis Kemerdekaan, Jl. Kantil, Jl. Cendana, Terminal Boyolali.
3. Transportasi umum angkutan orang Antar Kota Dalam Propinsi dari arah Klaten melalui jalur Jl. Perintis Kemerdekaan, Jl. Kantil, Jl. Cendana, Terminal Boyolali, Jl. Prof. Suharso, Jl. Boyolali Solo KM2, Jl. Perintis Kemerdekaan sampai Sekolah Menengah Umum Bineka Karya.
4. Transportasi umum angkutan orang Antar Kota Dalam Propinsi dari arah Magelang melalui jalur Jl. Cendana, Terminal Boyolali, Jl. Prof. Suharso, Jl. Boyolali Solo Km2, Jl. Perintis Kemerdekaan, Jl. Kantil.

Pasal 9

Antar Kecamatan

1. Transportasi umum angkutan orang Antar Kecamatan dari arah Ampel melalui jalur Terminal Boyolali, Jl. Prof. Suharso, Jl. Boyolali Solo KM2, Jl. Perintis Kemerdekaan, Jl. Kantil, Jl. Cendana, Terminal Boyolali.

2. Transportasi umum angkutan orang Antar Kecamatan dari arah Solo melalui jalur Jl. Boyolali Solo KM2, Jl. Perintis Kemerdekaan, Jl. Kantil, Jl. Cendana, Terminal Boyolali.
3. Transportasi umum angkutan orang Antar Kecamatan dari arah Klaten melalui jalur Jl. Perintis Kemerdekaan, Jl. Kantil, Jl. Cendana, Terminal Boyolali, Jl. Prof. Suharso, Jl. Boyolali Solo KM2, Jl. Perintis Kemerdekaan sampai Sekolah Menengah Umum Bineka Karya.
4. Transportasi umum angkutan orang Antar Kecamatan dari arah Cepogo melalui jalur Jl. Cendana, Terminal Boyolali, Jl. Prof. Suharso, Jl. Boyolali Solo KM2, Jl. Perintis Kemerdekaan, Jl. Kantil.

Pasal 10

Angkutan Kota

1. Angkutan Kota 01 melalui jalur terminal bus Boyolali, Jl. Pandanaran lewat depan pasar Sunggingan, Jl. Pandanaran lewat depan pasar Boyolali Jl. Perintis Kemerdekaan, Jl. Kates, Jl. Merbabu, Jl. Kenanga, Jl. Kantil, Jl. Cendana, Terminal Bus Boyolali.
2. Angkutan Kota 02 melalui jalur terminal bus Boyolali, Jl. Pandanaran lewat depan pasar Sunggingan, Jl. Garuda, Jl. Rajawali, Jl. Kutilang, Jl. Pandanaran lewat depan Pasar Boyolali, Jl. Perintis Kemerdekaan, Jl. Kantil, Jl. Merbabu, Jl. Kenanga, Jl. Merapi, Jl. Teratai, Jl. Pandanaran, Jl. Kemuning, Jl. Cemara, Jl. Pandanaran, Terminal Bus Boyolali.

Pasal 11

Angkutan Pedesaan

1. Angkutan Pedesaan (Angkudes) dari arah Musuk dan atau madu melalui jalur Jl. Kantil, Jl. Cendana, Jl. Prof Suharso, Jl.

- Tentara Pelajar, Pasar Sunggingan, Jl. Cemara, Jl. Bayem, Jl. Merbabu, Jl. Kantil, Musuk dan atau Madu.
2. Angkudes dari arah Selo dan atau Cepogo melalui jalur Jl. Cendana, Jl. Prof Suharso, Jl. Tentara Pelajar, Pasar Sunggingan, Jl. Cemara, Jl. Bayem, Jl. Merbabu, Cepogo dan atau Selo.
 3. Angkutan Pedesaan (Angkudes) dari arah Candi Gatak dan atau Ampel, melalui jalur Jl. Prof Suharso, Jl. Tentara Pelajar, Pasar Sunggingan, Jl. Pandanaran, Candi Gatak dan atau Ampel.
 4. Angkutan Pedesaan (Angkudes) dari arah Tlatar dan Delingo melalui jalur Jl. Asrikanto, Pasar Sunggingan pulang pergi.
 5. Angkutan Pedesaan (Angkudes) dari arah Solo sampai Batas Kota Jl. Boyolali Solo Km2 pulang pergi
 6. Angkutan pedesaan (angkudes) dari arah Doplang dan atau Klaten, melalui jalur Jl. Perintis Kemerdekaan, Jl. Nanas, Jl. Jambu, Jl. Pahlawan, Pasar Boyolali, pergi pulang.
 7. Angkutan Pedesaan (Angkudes) dari arah Ngangkruk sampai batas kota sonolayu pulang pergi.
 8. Jalur Angkutan Pedesaan (Angkudes) yang selama ini belum ada armadanya apabila sewaktu-waktu diadakan maka hanya melayani sampai Terminal Boyolali dan atau Jl. Prof. Suharso dan atau Jl. Boyolali Solo Km2 dan atau Jl. Perintis Kemerdekaan dan atau Jl. Kantil dan atau Jl. Cendana.

Pasal 12

Kendaraan tidak bermotor dan atau Dokar

1. Kendaraan tidak bermotor dan atau Dokar melayani jalur dalam kota Boyolali dan atau melayani jalur sesuai kebutuhan penumpang.
2. Kendaraan tidak bermotor dan atau Dokar melayani jalur

Ngangkruk-Obyek Wisata Pengging sesuai kebutuhan penumpang.

Pasal 13

Kendaraan bermotor roda dua dan atau ojek

Kendaraan bermotor roda dua dan atau Ojek melayani jalur sesuai kebutuhan penumpang dengan pangkalan terbatas sebagai berikut :

1. Melayani jalur sesuai kebutuhan penumpang dengan pangkalan Terminal Bus Boyolali selama 24 jam.
2. Melayani jalur sesuai kebutuhan penumpang dengan pangkalan Pasar Sunggingan selama 24 jam.
3. Melayani jalur sesuai kebutuhan penumpang dengan pangkalan Pasar Boyolali mulai jam 17.00 Waktu Indonesia Bagian Barat sampai dengan jam 05.00. Waktu Indonesia Bagian Barat
4. Diluar ke tiga pangkalan tersebut sebagaimana dimaksud dalam Pasal (13) ayat (1), (2) dan (3) dilarang mendirikan atau mengadakan pangkalan baru.

Sementara itu, salah satu organisasi sosial dari para pekerja dokar yang masih aktif yaitu Persatuan Sais Dokar di Kota Salatiga. Kemunculan PSD di kota Salatiga memiliki sejarah yang cukup panjang dan berliku-liku. Kemunculanya terkait erat dengan keresahan pemilik dokar terhadap terhadap Pemkot Salatiga soal pengaturan trayek angkutan dokar dan saingan angkutan penumpang bermotor yang ada di Salatiga. Sekitar tahun 1990 an nasib para dokar yang tersingkirkan mendorong para intelektual dan orang yang peduli terhadap angkutan tradisional untuk turut memperjuangkannya. Banyak para

pendukung seperti para mahasiswa Universitas Kristen Satya Wacana (UKSW) Salatiga, yang tergabung dalam Kelompok 15, termasuk Rektornya bapak Willi Toisuta, Lembaga Swadaya Masyarakat yang ada di Salatiga turut mendukung keberadaan dokar di masyarakat.



Foto : 107
Tanda Penunjuk Sekretariat PSD Salatiga



Foto : 108
Kantor Sekretariat PSD Salatiga
dan Bp Kardi Serorang pengurus
PSD (Kaos Biru)

Pada saat itu, orang dan organisasi yang mendukung terhadap keberadaan dokar banyak dicurigai oleh aparat pemerintah. Seperti halnya Pak Sukardi yang sekarang masih menjadi pengurus PSD. Beliau pada saat itu sering dipanggil oleh polisi maupun koramil untuk diinterogasi. Maklum pada saat itu, situasi negara agak kacau sehingga wajar para aparat yang berwenang mencurigai orang atau kelompok tertentu. Salah satu orang yang sering dipanggil oleh aparat yaitu Bapak Sukardi. Beliau sekarang masih menjadi pengurus PSD. Situasi tersebut diceritakan sebagai berikut:

"Pada waktu, saya sering dipanggil koramil untuk dimintai keterangan tentang tuntutan dari para sais dokar. Namun setelah saya jelaskan, saya di lepaskan kembali. Jarang pula, saya dikuntit intel saat pergi. Di samping itu pernah Kantor Sais dijaga oleh aparat. Saya acuh saja karena saya berprinsip yang penting saya tidak melawan pemerintah tapi memperjuangkan nasib dokar di kota Salatiga."

Seperti lazimnya sebuah organisasi, PSD kiota Salatiga memiliki struktur organisasi. Struktur organisasi PSD saat ini meliputi:

1. Ketua Umum : Bapak Juman,
2. Sekretaris : Bapak Sukardi,
3. Ketua I Bidang Ketertiban dan Perlengkapan Dokar : Kuad,
4. Ketua II Bidang Keanggotaan : Suwarno
5. Ketua III Bidang Pendidikan dan Lingkungan : Suratman.

Pada saat ini PSD memiliki empat cabang. Cabang PSD tersebut tersebar di berbagai kecamatan di Kota Salatiga seperti Kecamatan Sidomukti, Argomulyo, Tingkir, dan Tuntang. Setiap cabang memiliki pengurus sendiri. Pengurus pusat PSD yang

berada di Koplakan Perengan depan rumah sakit umum Salatiga memberi otonomi penuh bagi tiap cabang. Artinya, mereka dapat berbuat apa saja, seperti arisan dan menabung. Pertemuan pengurus, baik dari cabang maupun pusat, dilakukan setiap triwulan sekali. Seiring dengan perkembangan jumlah dokar yang ada anggotanya mengalami pasang surut. Sekarang ini, anggota PSD, sekitar 125 dokar. Pada awal didirikan PSD memiliki lebih dari 200 pendokar. "Ya maktum, mereka lebih mementingkan mencari 'tarikan' penumpang, dan beralih profesi" kata pak Kardi saat dimintai konfirmasi mengapa terjadi penurunan.

Aktivitas sosial yang terlihat dalam organisasi PSD di Salatiga adalah kegiatan arisan, simpan pinjam maupun menjenguk anggota yang sedang sakit, menolong dan membantu anggota yang kesusahan, penghijuan dan lain sebagainya.

Kegiatan arisan yang diselenggarakan tiap bulan, dapat memperlihatkan hubungan keakraban di antara anggota. Adapun jadwal pertemuan anggota, masing-masing cabang PSD dapat berbeda-beda. Jadwal pertemuan tergantung dari kesepakatan bersama. Pada waktu itu, mereka saling bertemu, membahas hal tertentu dalam suasana yang akrab. Saat itu, terkadang pula muncul informasi tertentu berkaitan dengan keberadaan dokar maupun keadaan para sais.

Paguyuban Sais Dokar Salatiga, tidak hanya berkaitan dengan aktivitas kegiatan sosial tetapi juga peduli dengan lingkungan alam. Kegiatan yang pernah dilakukan yaitu penghijuan di Kota Salatiga. Aktivitas yang didukung berbagai element masyarakat seperti para mahasiswa, koramil, dan tokoh masyarakat telah menarik perhatian beberapa pihak sehingga mereka peduli akan keberadaan Persatuan Sais Dokar di Kota Salatiga.

Selain bentuk organisasi dari para pendokar, fungsi sosial dari dokar juga melahirkan struktur sosial. Struktur sosial tersebut muncul karena aspek penguasaan dokar bagi kehidupan masyarakat. Struktur sosial dari penggunaan dokar terlihat ada beberapa yaitu pemilik dokar dan buruh dokar. Pembagian ini melahirkan pula pola kehidupan masyarakat.

1. Pemilik dokar atau juragan dokar.

Penyebutan pemilik dokar atau juragan dokar terkait hak penguasaan dokar. Zaman dahulu, saat kendaraan dokar berjaya sebagai alat transportasi, usaha bidang transportasi dokar sangat diminati orang. Oleh karena itu sering kita jumpai seseorang memiliki lebih dari tiga dokar. Dokar tersebut selain dikendarai sendiri untuk mencari penumpang, ia juga menyewakan dokar. Dokar disewakan kepada buruh dokar dengan imbalan sejumlah uang. Kelangsungan hubungan antara juragan dengan buruh dokar didasari hubungan persaudaraan, kerabat maupun hubungan tetangga

2. Buruh dokar

Buruh dokar muncul karena seseorang yang bekerja sebagai pendokar tidak memiliki dokar dan kudanya. Biasanya, mereka hanya memiliki ketrampilan sebagai kusir dokar. Sebagai contoh, pada tahun delapan puluhan, seorang yang tidak memiliki dokar di daerah Pituruh, Kabupaten Purworejo dapat menyewa dokar dengan ongkas lima ribu rupiah sehari. Oleh karena pendapatan saat menarik penumpang telah dikurangi dengan beban sewa dokar, dan memberi makan kuda maka pendapatannya dalam sehari terkadang tidak mencukupi untuk keperluan hidup.

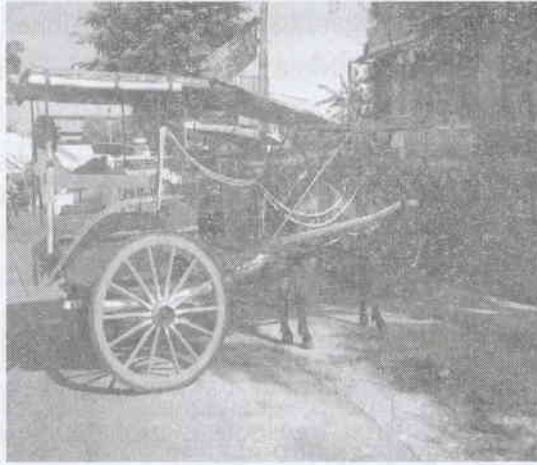


Foto : 109
Buruh Pendokar di Janggli, Kod. Semarang

Kondisi tersebut juga diungkapkan oleh pak Muh, seorang saís dokar di Ksatrian, Jagli Kodia Semarang yang berasal dari Salatiga bahwa saís dokar di Ksatrian, banyak berasal dari daerah sekitar Semarang seperti berasal dari Salatiga, Boyolali dan Purwodadi. "Semua buruh di sini, jarang yang punya dokar atau kuda sendiri," ujar bapak tiga anak. Ia juga mengaku, bahwa setiap hari harus setor Rp 20 ribu kepada juragan dokar itu.

Selain melahirkan buruh dokar, oleh karena dokar memakai kuda, maka di masyarakat juga muncul buruh untuk merawat kuda. Hal ini disebabkan terkadang jumlah kuda melebihi jumlah dokarnya. Apabila pemilik dokar adalah orang kaya, biasanya ia menyerahkan perawatan kuda kepada orang lain. Perawatan kuda kepada orang lain inilah yang melahirkan buruh kuda. Orang yang merawat kuda di Jawa dikenal sebagai pekatik. Pekerjaan pekatik yaitu mengurus dan memberi makan kuda. Mereka akan menyiapkan kuda saat akan dipakai untuk menarik kuda sampai kuda itu kembali lagi dari bekerja. Pekatik

tersebut akan dibayar juragan pada waktu tertentu sesuai dengan kesepakatan kedua pihak.

Hubungan sosial antara juragan dan buruh dapat menjadi hubungan yang harmonis apabila terjalin komunikasi dan saling menyadarinya. Seorang juraga akan disenangi oleh para buruhnya apabila dia diperlakukan dengan baik. Apabila ada kesusahan ia akan membantu dan menolongnya. Batuan tersebut seperti bantuan material berupa uang, kebutuhan makan pokok dan spritual. Oleh karena itu, apabila ada keluarga buruh dokar yang sakit seorang juragan yang baik akan membantu masalah finansial. Sifat sosial tersebut dari juragan tersebut biasanya akan dibalas oleh buruh dokar untuk bekerja dengan baik dan merawat dokar dan kudanya dengan baik pula.

Sebaliknya seorang pemilik dokar yang tidak begitu kaya, apabila memiliki kuda lebih dari dokarnya ia tidak memburuhkan kepada seseorang untuk merawatnya. Perawatan kuda cukup dari anggota keluarga atau dia sendiri.

Kepemilikan suatu dokar di masyarakat juga melahirkan status sosial tertentu di masyarakat. Hal ini terutama kaum tua pemilik dokar. Kaum tua pemilik dokar masih beranggapan bahwa memiliki dokar dan kuda adalah sejajar dengan para bangsawan. Pemikiran tersebut didasari bahwa pada zaman dahulu orang yang naik dokar atau yang memiliki kuda kebanyakan adalah kaum bangsawan atau setara saudagar. Oleh karena itu mereka akan bangga apabila ia dapat mengendari dokar. Kebanggaan mereka dapat bertambah lagi apabila dokar yang dikendarai bagus denga memakai asesoris dan pakaian kuda yang lengkap. Seorang pemilik dokar bernama Masrun delapan puluh enam yang ditemui di desa Guwo, Kalinyamatan Jepara mengungkapkan sebagai berikut:

”.....saya sudah puluhan tahun menarik dokar, sekarang ini saya mengendarai dokar tidak semata-mata mencari uang, tetapi saya mengedearai dokar hanya klangenan saja. Kalo ada penumpang yang naik saya angkut tapi kalau tidak ya tidak apa-apa.

Kebanggaan dan ingin menduduki status sosial tertentu di masyarakat bahwa ia adalah orang terpendang di masyarakat terlihat pula dari kuda penarik kudanya yang bagus. Kuda yang dimiliki sebagai penarik dokar terlihat berharga mahal oleh karena itu ia memberi pakaian yang lengkap.

”Biasanya saat mengedearai dokar, kuda, saya beri pakaian yang lengkap sehingga terlihat bagus. Namun tadi pagi tidak sempat memberi pakaian. Pakaian kuda saya bawa dan saya simpan di bawah tempat duduk.”

Ungkapan perasaan di atas didukung saat wawancara dilapangan bahwa saat ditemui baru berangkat dari rumah yaitu sekitar jam 10 pagi dan saat wawancara selesai ia tidak meneruskan perjalanan mencari penumpang namun malah pulang dan dia sudah bangga menunjukkan dokar dan kudanya kepada penulis

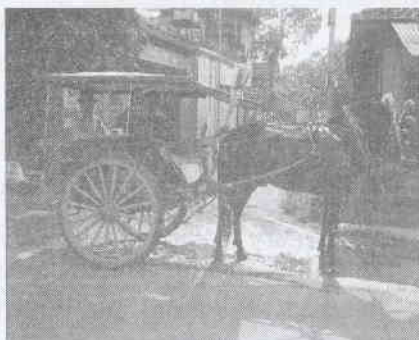


Foto :110
Pak Masrun dengan Kuda Klangenannya
yang kokoh dan tegar

C. Fungai Religi

Emosi keagamaan menyebabkan manusia mempunyai sikap serba religi. Hal itu telah pula mengerakkan jiwa manusia berperilaku di masyarakat. Guna mendukung gerak jiwa manusia yang bersifat religi tersebut, biasanya dipergunakan berbagai macam sarana dan peralatan, seperti tempat pemujaan, patung, kitab suci, alat bunyi-bunyian, alat angkut atau alat transportasi dan lain sebagainya (Koentjaraningrat, 1981: 80–81)

Sarana dan peralatan yang mendukung kehidupan religi, dalam kehidupan keharmonisan dan kesehajaan di masyarakat Jawa diantaranya alat angkut atau alat transportasi berupa kereta kuda atau dokar. Namun demikian alat angkut atau alat transportasi tersebut merupakan alat pendukung dari suatu kegiatan religi.

Bagi suatu upacara religi di Jawa seperti halnya penobatan seorang Raja di sebuah kerajaan seperti keraton Solo maupun peran kereta kebesaran sangat mendukung jalannya acara prosesi kegiatan yang dihadiri oleh raja. Kereta kebesaran yang dikenal dengan kereta kencana sebagai alat transportasi Raja sangat ditunggu kehadirannya oleh rakyatnya. Bagi sang Raja atau pembesar kerajaan akan menambah legitimasi dan kewibawaan di tengah rakyatnya.

Sementara itu, jenis kereta kuda, khususnya dokar sering dipakai dalam kegiatan pendukung sebuah prosesi jalannya religi, juga sering terlihat di tengah-tengah kehidupan masyarakat. Penggunaan dokar dalam prosesi kegiatan upacara tersebut dapat terlihat pada saat iring-iringan penganten, iringan-iringan upacara pengkhatan Al Qur'an, iring-iringan khitanan dan lain sebagainya.

Seorang pemerhati kebudayaan di Pati juga

menginformasikan bahwa era tahun tujuh puluhan di masyarakat Kota Pati dan sekitarnya masih banyak dijumpai iringan penganten yang mempergunakan dokar sebagai kendaraannya saat menjalani upacara panggih atau temu penganten ". Pada saat panggih atau temu penganten, penganten laki-laki saat akan bertemu penganten perempuan akan diangkut dengan dokar. Dokar tersebut dihiasi dengan janur kelapa, serta kudanya diberi pakaian kuda yang bagus dan menarik. Jumlah dokar yang dipakai rombongan penganten tersebut terkadang sampai lima atau lebih tergantung dari kemampuan keluarga penganten.

Setelah prosesi upacara "temu atau panggih penganten" dokar selesai, terkadang dokar berhias penganten yang dinaiki penganten laki-laki dan perempuan bersama rombongan terkadang diarak keliling kampung untuk menyatakan keresmian dari hubungan berdua. Pada saat itu banyak sekali orang tua dan anak-anak ke luar rumah menyaksikannya.

Kemeriahan jalannya upacara penganten dengan iringan dokar penganten tidak hanya di Kota Pati sekitar Pati saja, namun juga ada di daerah lain seperti daerah Purworejo, Kebumen, Wonosoba. Namun sayang kemeriahan iringan penganten dengan berkendara dokar sekarang ini sulit atau tidak dapat dijumpai lagi di tengah masyarakat. Hal ini dikarenakan banyaknya alat angkut atau transportasi mesin di tengah masyarakat. Sekarang ini apabila ada iringan penganten maka yang dipakai adalah mobil mewah seperti BMW, Mercy, dan lain sebagainya.

Prosesi suatu upacara yang masih dapat terlihat di tengah masyarakat yang masih menggunakan kendaraan tradisional dokar adalah iringan upacara pengkhataman Al Qur'an. Menurut penuturan Bapak Kardi, di Salatiga pada saat tertentu seperti acara pengkhataman Al Qur'an dari suatu pondok pesantren atau

TPQ atau Tempat Pengajian Al Quran. Dokar tersebut dipakai untuk mengangkut para santri saat mengikuti jalannya upacara. Pada saat itu, para santri yang telah khatam Quran dengan bangga dan senang naik yang dokar telah dihiasi warna warni hiasan menyusuri jalan-jalan di Kota Salatiga.

Suasana di atas hampir sama terlihat di daerah Purworejo, Kebumen, maupun wonosobo. Pondok-pondok pesantren atau TPQ masih mempergunakan dokar sebagai kendarannya saat mengadakan upacara prosesi pengkhataman Al Qur'an. Salah satu contohnya di salah satu pondok pesantren di Butuh. Upacara prosesi pengkhataman di mulai dari Masjid Besar yang ada di dekat pondok pesantrennya. Pada saat itu para santri yang telah khatam mengikuti upacara di masjid. Sementara itu, di sekitar masjid atau pondok pesantren, para keluarga menyambut gembira atas keberhasilan anaknya telah berhasil mengikuti pendidikan di pondok pesantren tersebut. Berjubelnya para keluarga, para santri tersebut juga di manfaatkan para pedagang meraih rejeki. Oleh karena itu lengkaplah sudah keramaian, kebahagiaan dan kesenangan warga sekitar tersebut. Setelah upacara prosesi pengkhataman di lingkungan masjid atau pondok pesantren selesai para santri naik dokar dengan diiring musik rebana menyusuri jalan keliling kampung dan berakhir kembali di Masjid Jami' yang ada di lingkungan pondok pesantren atau kampung tersebut.

BAB VI

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dokar sebagai salah satu alat transportasi keberadaannya sudah sejak lama. Namun demikian walaupun belum jelas, darimana, sejak kapan mulai dibuat dan dipakai, keberadaan dokar telah memberi manfaat masyarakat. Sebelum kendaraan bermesin menguasai jalan-jalan di Jawa Tengah, angkutan tradisional tersebut hampir tersebar di berbagai tempat. Persebaran ada di pusat kota sampai ke pelosok pedesaan. Angkutan tradisional tua dengan peranti penarik dari kuda tersebut, menjadi sarana transportasi sangat penting bagi masyarakat. Masyarakat menggunakannya sebagai alat untuk mengangkut dagangan menuju Pasar Induk, kendaraan antar daerah dan lain sebagainya.

Besarnya minat masyarakat menggunakan dokar sebagai alat transportasi, hal ini menyebabkan dokar memiliki berbagai fungsi. Fungsi itu seperti fungsi ekonomi. Perputaran roda perekonomian akibat keberadaan dokar hal itu berdampak pada kesejahteraan dan kehidupan masyarakat. Akibat penggunaan dokar telah pula melahirkan fungsi sosial di masyarakat seperti struktur kehidupan masyarakat juragan dokar dan buruh dokar. Hubungan struktur masyarakat tersebut menimbulkan bentuk suasana dan warna kehidupan masyarakat dan sering muncul pula suasana keharmonisan kehidupan bermasyarakat seperti budaya tolong menolong, gotong royong maupun saling membantu diantara mereka. Selain hal di atas, fungsi dokar dapat pula dilihat dari fungsi religi yaitu turut serta dokar dalam berbagai rangkaian prosesi upacara tertentu.

Berbagai fungsi dokar tersebut tampaknya dipengaruhi berbagai hal seperti lingkungan alam, lingkungan budaya dan sosial dimana dokar berada. Berbagai lingkungan tersebut juga mempengaruhi bentuk dan aneka ragam dokar. Secara umum, dokar yang tersebar di Jawa Tengah hampir sama bentuk dan penggunaannya. Akan tetapi berdasarkan pengamatan di lapangan, maupun dokumen foto, jenis dokar di Jawa Tengah ada beberapa jenis dan perkembangan. Hal ini seiring pula dengan perkembangan zaman yang ada.

Berdasarkan bentuk badan (body) dokar maka jenis dokar ada tiga jenis yaitu (1) dokar dengan badan terbuka; (2) dokar dengan badan tertutup dan (3) dokar dengan badan tertutup dan terbuka.

(1) Jenis dokar badan terbuka yaitu dokar tanpa memiliki atap. Badan dokar hanya memiliki dua sisi dinding. Dokar ini seperti gerobak dorong, yang ditarik oleh kuda. Jenis dokar ini dapat ditemui di daerah Demak.

(2) Jenis dokar tertutup yaitu sebuah dokar dengan memiliki bentuk dua sisi dinding dan beratap serta memiliki penutup di belakang badan dokar. Bentuk badan dokar seperti ini seperti bak mobil tertutup. Jenis dokar ini terdapat dua jenis yaitu dokar yang memiliki tempat duduk dan tidak memiliki tempat duduk. Jenis dokar ini yang mempunyai tempat duduk dapat dijumpai di daerah Mranggen, Demak. Adapun untuk jenis yang kedua dikenal dengan sebutan gerobak kerangkeng. Jenis ini dapat dijumpai di Kudus maupun Jepara.

(3) Dokar dengan badan tertutup dan terbuka yaitu sebuah dokar yang memiliki badan dengan memakai atap. Atapnya biasanya terbuat dari kain terpal dan ditopang oleh besi sebagai tiangnya. Dinding sisi biasanya terbuka, kecuali apabila hujan sisi

tersebut ditutup dengan kain terpal. Keberadaan dokar jenis ini banyak tersebar diberbagai pelosok Jawa Tengah.

Berbagai bentuk dokar di atas, walaupun perkembangan zaman terus bergulir bentuk dokar tetap tidak banyak berubah. Perubahan fisik dari dokar sebagian besar hanya pada roda. Roda dokar yang terbuat dari kayu telah banyak diganti dengan roda terbuat dari ban karet.

Seiring dengan perkembangan zaman, keberadaan dokar telah tergeserkan oleh alat transportasi modern. Oleh karena itu, jumlah dokar diberbagai pelosok Jawa Tengah telah mengalami kemerosotan. Berkurangnya jumlah dokar semakin bertambah dengan munculnya kebijakan pemerintah terhadap dokar. Berbagai alasan dikemukakan oleh pemerintah seperti dokar membuat macet lalu lintas, maupun dokar membuat kotor jalanan. Namun demikian, di tengah arus moderen alat transportasi, sebagian daerah masih peduli memperhatikan nasib dokar tersebut. Perlakuan pemerintah tersebut seperti, memberi pembinaan dan pengarahan para pengemudi dokar maupun memberi kantong kotoran kuda,

Akibat kalah bersaing dengan angkutan modern dan adanya aturan tentang dokar, hal ini banyak orang yang semula bergantung pada dokar beralih profesi lain untuk menghidupi keluarga. Profesi yang berhubungan dokar seperti perajin dokar, bengkel, penjual perlengkapan kuda banyak yang beralih ke sektor lain seperti perdagangan maupun buruh lainnya. Apabila mereka ada yang masih memproduksi atau memperbaiki dokar, hal itu dikarenakan ketertarikan mereka untuk melestarikannya. Pekerjaan tersebut tidak dijadikan pekerjaan utama tetapi

pekerjaan sambilan.

B. Saran-Saran

Di tengah perkembangan alat transportasi bermesin, kendaraan Dokar banyak yang tersingkirkan. Derita nasib dokar di jalanan bertambah lagi dengan aneka kebijakan pemerintah terhadap dokar di jalan. Padahal, pengoperasian dokar apabila dikelola dengan benar dan baik akan mendatangkan pendapatan bagi pemiliknya. Bagi sektor lain seperti pariwisata dapat mendatangkan devisa bagi negara. Seperti halnya para turis asing, ia akan lebih tertarik dengan budaya yang tradisional.

Berdasarkan kenyataan kondisi dokar di lapangan maka pelestarian dokar ada beberapa saran seperti berikut ini:

1. Menjaga kebersihan lingkungan yang sering dijadikan dasar pijakan pemerintah untuk membatasi ruang gerak dokar di jalan raya, hendaknya disadari pemilik dokar untuk wawasan diri. Kesadaran para pemilik dokar dapat diwujudkan dengan menjaga lingkungan agar tetap bersih. Salah satu cara adalah para pemilik dokar memberi kantong kotoran kuda.
2. Kesemrawutan atau kemacetan lalu lintas yang sering diakibatkan oleh dokar saat mencari penumpang, juga menjadi salah satu sebab ruang geraknya dibatasi, hendaknya juga disadari pemilik atau kusir dokar untuk mentaati peraturan lalu lintas yang baik. Kesadaran berlalu lintas tersebut harus sering didengungkan baik melalui organisasi yang ada maupun dari pihak aparat.
3. Kebijakan-kebijakan pemerintah terhadap dokar hendaknya melalui pendekatan-pendekatan manusiawi. Kebijakan pemerintah tidak asal menggusur dokar dari jalan raya saja,

tetapi juga memberi solusi yang tepat. Pengarahan dan bimbingan hendaknya terus dilakukan oleh pemerintah seperti melalui pembinaan organisasi dokar, pemberian lahan parkir yang memadai, dan kegiatan ekonomi mandiri lainnya.

4. Pada daerah-daerah tertentu yang menjadi tujuan wisata, hendaknya pemerintah dapat mengarahkan dokar menjadi angkutan tradisional bagi wisatawan. Mereka hendaknya dibimbing untuk menjadi pelayan wisata yang baik sehingga para wisatawan menjadi senang. Salah satu contoh memberi ruang gerak tertentu bagi angkutan dokar dan mengatur serta membatasi angkutan mesin untuk wilayah tertentu. Hal itu tentunya dengan cara musyawarah dengan berbagai pihak yang terkait sehingga tercapai kesepakatan.
5. Jumlah dokar yang semakin susut diberbagai daerah, hendaknya pemerintah turut melestarikan. Pelestarian tersebut seperti, mengikutkan mereka pada acara-acara tertentu maupun lomba-lomba tertentu berkaitan dengan penggunaan dokar.
6. Di masyarakat, sekarang ini usaha pembuatan dokar hampir sulit ditemukan, padahal apabila usaha produksi dokar apabila dikelola dengan baik akan dapat menggerakkan ekonomi. Dokar tersebut tidak diproduksi sebagai alat transportasi tetapi dapat berubah menjadi usaha perdagangan. Hal ini disebabkan dokar dapat dijadikan koleksi alat transportasi tradisional. Oleh karena itu, usaha perajin dokar yang ada perlu dibimbing sehingga menghasilkan dokar yang baik.

PUSTAKA

- Atmosudiro, Sumiyati dkk, 2001, **Jawa Tengah Sebuah Potret Warisan Budaya**. Yogyakarta. SPSP Provinsi Jawa Tengah dan Jurusan Arkeologi Fakultas Ilmu Budaya UGM
- Cakraningrat, KPH, 1994. Kitab Primbon **Betaljemur Adammakna**, Surakarta. Soemodidjojo Mahadewa.
- Hartoyo, 1985, **Beberapa Catatan Upacara Tradisional Daerah Jawa Tengah**. Semarang. Proyek Inventarisasi Kebudayaan Jawa Tengah
- Kartodirjo, Sartono, 1975, **Sejarah Nasional Indonesia Jilid II**, Jakarta, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan
- Koentjaraningrat, 1980, **Pengantar Ilmu Antropologi**. Jakarta. Aksara Baru
- Saragih*, Sitorus, 1981, **Bunga Rampai Lingkungan Hidup**. Surabaya. Usaha Nasional
- Sastroatmodjo, Sunarno, 2001, **Pedoman Pemeliharaan Koleksi Kayu**. Jakarta. Proyek Pengembangan Kebijakan Kebudayaan.
- Subagus, Nies A dkk, 1986. **Berita Penelitian Arkeologi No 37**, Jakarta. CV Solidaritas Jaya
- Yunus, Ahmad, 1985, **Upacara Tradisional dalam Kaitannya dengan Peristiwa Alam dan Kepercayaan**. Semarang. Depdikbud.

NN 1989, **Ensiklopedi Nasional Indonesia**, Jakarta. Pt
Cipta Adi Pustaka

NN.....1986, Ilmu Pengetahuan Populer. Jakarta, Grolier
Internasional

Media On Line

Koran Anak Indonesia, 21 Maret 2008, **Roda-roda Berputar**

Komunikasi, Media on line, 26 April 2009, **Puluhan Dokar
terjaring Razia**

Kompas, on line, Kamis 15 Februari 1996, **Bertahan pada Tradisi
Empu Dokar**

Media, Cilacap com, 17 Mei 2009, **Dokar Cilacap**

Merdeka, Suara, Jum'at 23 Agustus, 2002. **Dokar Boyolali**

Merdeka, Suara Kamis, 29 Maret 2007 **Dokar Sarana Angkutan
yang Masih diminati**

Merdeka, Suara, on line, Rabu 28 Mei 2008, **Pawai Angkot dan
Dokar Usulan Perhub Tentang Transportasi.**

Merdeka, Suara, On Line Selasa 02 Desember 2008, **Ketika Dokar
Makin Tersingkirkan.**

Merdeka, Suara, Kamis 29 Juli 2004, **Hadi Sumarto Montir dokar
sejak 1970**

Mustaqim blog, Rabu 26 November 2008 **Dokar dalam Himpitan
Global**

Pelita, On line, Rabu 23 Agustus 2008, Penguatan Masyarakat Sipil

**Prayitno, Priyambodo on line, 24, september 08, Djawa Tempo
Doeloe**

*Rakyat, Kedauletan, on line 02 Agustus 2009, **Kusir Dokarj Harus Mempunyai Sim***

Virtualfriends, net./article, 04 September 2009, Roda

Wawasan Digital com, Jum'at 16 Maret 2009, Dokar di Pasar Kliwon

Wayanbagelen.blog.spot, 19 februari 2009, **Dokar Purworejo.**

Wikipedia, on line. bahasa Indonesia, ensiklopedia bebas

MANAGERIAL