

Volume 15 No. 19, Desember 2014

ISSN 1412-1689

Suluah

Media Komunikasi Kesejarahan, Kemasyarakatan dan Kebudayaan
Balai Pelestarian Nilai Budaya Padang

PENDIDIKAN DAN PERUBAHAN SOSIAL

ENSAMBLÉ MUSIK ANAK ALTERNATIF PEMBELAJARAN MUSIK
S AISYIYAH 1 NANGGALO PADANG

DAN KEBUDAYAAN
B PADANG

KEARIFAN TRADISIONAL DAN ALIH PENGETAHUAN TEKNOLOGI
AN KAPAL TRADISIONAL DI DAERAH AIR HAJI LEWAT TUTURAN
'G TUO BAGAN'

MEMBENTUK KARAKTER MELALUI PENANAMAN NILAI-NILAI BUDAYA
RUMAH GADANG MINANGKABAU

DAFTAR ISI

Ensambel Musik Anak Alternatif Pembelajaran Musik di SD Plus Aisyiyah 1 Nanggalo Padang

Mutiara Al Husna (1)

Kurikulum Muatan Lokal Bahasa Rejang di Kabupaten Rejang Lebong Provinsi Bengkulu

Undri (9)

Dinamika Perkembangan MTI Tabek Gadang Padang Japang

Hariadi (26)

Membentuk Karakter Melalui Penanaman Nilai-Nilai Budaya Rumah Gadang Minangkabau

Hasanadi (42)

Partisipasi Masyarakat Terhadap Penanaman Harga Diri Bagi Pelaku Prostitusi di Minangkabau

Rismadona (60)

Inklusi Gerakan Nyata Pembebasan Diskriminasi, Benarkah?

Silvia Devi (72)

Tradisi Basapa Ke Gunung Bonsu Nagari Taeh Bukik Kabupaten Limapuluh Kota Dalam Perspektif Sejarah

Zusneli Zubir (82)

Melacak Kearifan Tradisional dan Alih Pengetahuan Teknologi Pembuatan Kapal Tradisional di Daerah Air Haji Lewat Tuturan 'Si Tukang Tuo Bagan'

Jumhari (89)

Tata Kelola Sawah Dan *Durung* Di Tengah Tradisi Rantau Masyarakat Pulau Bawean M.

Alie Humaedi (100)

Migrasi Orang Minangkabau Ke Negeri Sembilan

Witrianto (117)

Nagari Koto Tuo Kab. Lima Puluh Kota Pada Masa Darurat Sipil (1948-1949)

Dedi Asmara (126)

Komunitas Yahudi di Sumatra's Westkust

Romi Zarman (138)

Kontestasi dan Konflik Elite Tradisional dan Elite Modern Minangkabau dalam Media Massa di Kota Bukittinggi Masa Kolonial

Yudhi Andoni (146)

Ideologi Edward Abbey dalam Novel *Fire On The Mountain* : Suatu Studi Awal Ekologi Sastra

Eva Najma (157)

Resensi Buku

Firdaus Marbun (166)

MELACAK KEARIFAN TRADISIONAL DAN ALIH PENGETAHUAN TEKNOLOGI PEMBUATAN KAPAL TRADISIONAL DI DAERAH AIR HAJI LEWAT TUTURAN 'SI TUKANG TUO BAGAN'

Oleh Jumhari
(BPNB Padang)

[e-mail: azam_harry@yahoo.com](mailto:azam_harry@yahoo.com)

Tradisi penggunaan kapal sebagai alat transportasi laut merupakan suatu tradisi yang sudah tua dalam konteks peradaban masyarakat maritim. Pada masa lampau perdagangan dan perniagaan tidak terlepas dari keberadaan kapal sebagai alat transportasi laut. Dalam konteks perkembangan teknologi navigasi maupun pembuatan kapal dari yang sederhana dan modern menjadi entitas utama dari sejarah peradaban masyarakat maritim di nusantara, tak terkecuali bagi mereka yang tinggal di pantai barat Sumatera. Dalam lingkup yang lebih mikro-lokalan- daerah Air Haji juga memiliki tradisi maritim dalam konstelasi perkembangan peradaban masyarakat pesisir. Orang Air Haji menyebut perahu atau kapal dengan sebutan *biduk* atau *bagan*. Pengerjaan *biduk* dan biayanya diperlukan untuk pembuatan kapal tergantung dari seberapa rumit dan kompleknya struktur dan model kapal yang dipesan. Yang menarik dan unik dalam pembuatan kapal tradisional di daerah Air Haji yakni posisi 'seorang *Tukang Tuo Bagan*' sebagai pemimpin pengerjaan kapal dan sekaligus bertindak sebagai orang yang memiliki klaim kultural untuk mewariskan tradisi pembuatan kapal kepada anak atau kemenakannya dalam konteks tradisi dan modernitas dalam spektrum perkembangan teknologi perkapalan tradisional. Paper sederhana ini ingin melacak sejarah pembuatan kapal tradisional dan merunut jejak pewarisan pengetahuan lokal dalam konteks dunia kebaharian pantai barat Sumatera, khususnya di daerah Air Haji dalam perspektif Sosio-historis.

Kata kunci: Kearifan Lokal, Teknologi Kapal Tradisional, *Tukang Tuo Bagan*, Air Haji

Abstract

The use of ship as sea transportation is an old tradition in the context of maritime civilization. In the past, trade and commerce could not be separated from the presence of the ship as a means of sea transportation. In the context of the development of navigation and shipbuilding technology of simple and modern, it becomes the main entities of the maritime history of civilization in this archipelago, even for those who live on the west coast of Sumatra. In the micro-local scope, Air Haji also has a maritime tradition in the constellation of civilization development of coastal communities. Air Haji people call boat or ship as *biduk* or *bagan*. The process of making *biduk* and its cost are depended on how complicated and complex structures and models of ships ordered. The unique of making this traditional ship in Air Haji is the position of "Tukang Tuo Bagan", as the leader in the construction of the ship and acts as cultural claimant to pass down the tradition of shipbuilding to the child or nephew in the context of tradition and modernity in the spectrum of traditional shipbuilding technology development. This simple paper wants to trace the history of traditional shipbuilding and the inheritance of local knowledge in the context of world marine of west coast of Sumatra, specially in Air Haji, in the perspective of historical sociology.

Keyword: local wisdom, shipbuilding technology, *Tukang Tuo Bagan*, Air Haji

Pendahuluan

Tradisi penggunaan kapal sebagai alat transportasi laut merupakan suatu tradisi yang sudah tua dalam konteks peradaban masyarakat maritim. Kapal sebagai alat transportasi laut untuk memindahkan manusia dan barang, dari satu tempat ke tempat lainnya, merupakan komponen penting dalam sejarah kebudayaan masyarakat maritim. Dalam konteks ini, Indonesia sebagai salah satu negara bahari terbesar di wilayah Asia Tenggara, dilihat dari luas laut yang dimilikinya serta ribuan pulau yang ada di sekitarnya memiliki potensi dan posisi yang strategis dalam spektrum politik, ekonomi sosial budaya dan keamanan. Dari kenyataan ini, sudah selayaknya kalau kita seharusnya memposisikan kawasan laut sebagai *heart sea*¹ dan prioritas pembangunan bangsa Indonesia dimasa depan.

Berdasarkan catatan sejarah, bangsa Mesir merupakan bangsa yang pertama kali menggunakan kapal sebagai alat untuk perniagaan sekitar tahun 6000

¹ Adrian B. Lopian, "Laut, Pasar dan Komunikasi Budaya", artikel dalam *Kongres Nasional Sejarah 1996, Sub Tema Dinamika Sosila Ekonomi III*, Jakarta: Depdiknas, 1997, hal. 141. Sudah sepatutnya kajian-kajian Sejarah Maritim mendapatkan prioritas dari pengambil kebijakan. Sejauh ini sudah ada beberapa karya ilmiah tentang tema ini, baik dalam bentuk buku, artikel maupun tesis dan disertasi, seperti Susanto Zuhdi, *Cilacap 1830-1942, Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan Di Jawa*, Jakarta: KPG, 2002, Edward L. Poelinggomang, *Makasar Abad XIX, Studi Tentang Kebijakan Perdagangan Maritim*, Jakarta: KPG, 2002, Gusti Asnan, *Dunia Maritim Pantai Barat Sumatera*, Yogyakarta: Ombak, 2007. Beberapa Disertasi M. Nur, mengenai Bandar Sibolga, Indriyanto menegenai pelabuhan Palembang. Dan tentu saja maha karya Sejarawan Maritim terbesar di Indonesia, ¹ Adrian B. Lopian, *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut, Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, Jakarta: Komunitas Bambu, 2009.

SM, dimana pada waktu itu, Mesir memperdagangkan gandumnya ke kawasan Libanon yang menghasilkan tekstil untuk bahan pakaian.² Tentu saja teknologi perkapalan yang berkembang pada masa ini, masih sederhana. Alat pendorong dan penggerak kapal pada umumnya adalah dayung yang dilakukan dengan tenaga manusia. Paralel dengan kondisi transportasi laut ini, transportasi darat pada periode ini, masih pula menggandalkan binatang (seperti kuda, unta, keledai) maupun dengan angkutan beroda yang ditarik orang. Kondisi transportasi darat terkait erat dengan kondisi sosial politik dan ekonomi saat itu, keadaan alam, penguasa lokal dan pasar, dimana hal memiliki pengaruh timbal-balik terhadap perkembangan perekonomian dan perdagangan pada masa itu. Misalnya pada tahun 1721, Gubernur Beith Al Fakih (Mesir) ikut menetapkan aturan yang mengharuskan para eksportir kopi harus membagi unta dan beban sesuai dengan perjanjian yang adil.

Perdagangan laut mampu menghindarkan diri dari masalah yang dihadapi oleh perdagangan di darat sebagaimana digambarkan diatas. Pelaut Asia merupakan pelaut yang independen dan terhormat, mereka memiliki persenjataan dan amunisi yang memadai. Jika saja mereka mau bertindak ekstrim, yakni dengan menghancurkan kota-kota pantai dan menimbulkan kerusakan, itu bisa mereka lakukan. Akan tetapi hal itu jarang terjadi, sebab akan merugikan mereka sendiri. Artinya keseimbangan kekuatan politik dan militer lebih mudah terjadi di dunia laut dari pada di daratan.³

Berbeda dengan rintangan perdagangan darat, yang biasanya menghadapi ancaman perompakan, resiko terhadap serangan badai dan kandasnya

² Singgih Tri Sulistiyono, *Pengantar Sejarah Maritim Indonesia*, Semarang: Buku Teks Dikti Depdiknas, 2004, hal. 71.

³ *Ibid.*, hal. 73

kapal merupakan tantangan utama yang harus dihadapi oleh pelaut pada saat itu. Penggunaan bahan kayu sebagai media utama pembuatan kapal jauh lebih rentan menghadapi terjangan ombak, dibandingkan dengan kapal yang dibuat dari besi. Tantangan lain adalah, sistem navigasi yang belum memiliki yang standarisasi bagi keselamatan pelayaran, yang berakibat pada tersesatnya pelayaran kapal pada alur yang dangkal, yang menyebabkan kandasnya kapal. Tentu saja bisa ditebak, pada akhirnya para pedagang dan pelaku ekonomi yang menggantungkan pada jasa transportasi laut, akan sedikit memperoleh keuntungan ataupun akan menghadapi kerugian yang lebih besar.

Secara garis besar dunia para pedagang dan pelaku ekonomi perdagangan pada masa ini, menghadapi beberapa kendala, antara lain: badai dan kapal kandas, dipaksa meninggalkan pelabuhan tanpa cukup muatan, terbatasnya persediaan konsumsi, kesulitan mendapatkan kapal-kapal baru dan teknologi perkapalan yang masih terbatas pula. Meskipun begitu, tidak berarti teknologi perkapalan di Asia tidak berkembang, sebab sejak abad XII mereka telah mengenal desain lambung, tali-temali dan metode konstruksi. Pada awal penyebaran Islam ke India dan Indonesia, para pembuat kapal dari Parsi dan Laut Merah mungkin tidak memproduksi kapal-kapal kecil, tetapi mereka memproduksi kapal-kapal besar dengan dek yang tahan gelombang. Pengaruh yang paling inovatif dalam dunia perkapalan, yakni sejak datangnya kapal-kapal Atlantik pada akhir Abad XIV sejalan dengan datangnya kapal-kapal Eropa.

Sebagai negara kepulauan, aktifitas perdagangan dan pelayaran laut menjadi salah satu ciri penting dari perkembangan masyarakatnya. Beberapa kawasan pantai di wilayah Nusantara silih berganti menjadi magnet perkembangan ekonomi sosial yang dalam perjalanan sejarah

mengalami pasang-surut seiring dengan konstelasi tata politik dan ekonomi regional dan global pada masanya. Pada kejayaan kerajaan Sriwijaya wilayah nusantara bagian barat terutama daerah disekitar selat Malaka dan kawasan timur pulau Sumatera menjadi bagian penting dari jaringan perdagangan maritim. Selanjutnya ketika Sriwijaya mengalami kemunduran maka laut Jawa menjadi *heart sea* dan *mainroad* perdagangan nusantara pada masa keemasan Kerajaan Majapahit. Kawasan pantai Barat menjadi penting setelah kejatuhan Malaka di tangan Portugis pada tahun 1511. Sebagai akibatnya terjadi pergeseran rute dan jalur perdagangan terutama oleh pedagang muslim yang ingin menghindari Malaka. Aceh berkembang menjadi kerajaaan dan bandar yang penting pada masa ini. Aceh menjadi simpul dari jaringan perdagangan global yang menghubungkan kawasan Teluk Benggala dan daerah pantai barat Sumatera.⁴

Aceh sebagai penguasaan wilayah pantai barat Sumatera untuk mengontrol dan mengendalikan wilayah taklukannya, yakni dengan menempatkan wakil-wakilnya yang tentu saja memiliki hubungan keluarga dengan penguasa Aceh (sultan). Untuk daerah Singkel wakil Aceh disini bergelar raja serta berasal dari Aceh. Sedangkan di Barus, Tiku, Pariaman dan Padang ditempati oleh wakil yang disebut panglima oleh orang Belanda. Mereka para representasi penguasa Aceh secara periodik diganti, yakni tiap 3 (tiga) tahun sekali serta setahun sekali harus menghadap ke ibu kota kerajaan Aceh. Mereka memiliki tugas dan wewenang untuk menarik pajak dan mengontrol jalanya perdagangan dan pelayaran. Para wakil raja ini tidak bergaji, akan tetapi mereka diperbolehkan bertindak sebagai perantara, yang menghubungkan produsen lokal dan pedagang asing.⁵

⁴ Gusti Asnan, *op.cit.*, hal.47-55.

⁵ *Ibid.*, hal.57-58.

Para pedagang asing seperti EIC (Inggris) dan VOC (Belanda) dan juga pedagang dari India turut meramaikan kegiatan perdagangan dan pelayaran di kawasan ini. Bahkan sejak abad ke-17, para pedagang Inggris telah mendapatkan izin dari penguasa Aceh untuk berdagang langsung di Pariaman. Selama beberapa tahun lamanya, para pedagang Inggris menjadikan Pariaman sebagai sentra utama aktifitas perniagaan mereka sebelum memindahkannya ke Bengkulu. Kepergian Inggris dari daerah Pariaman, memberi peluang bagi VOC untuk mengambil alih posisi pedagang Inggris. Bahkan dengan pendekatan dan strategi yang jitu, VOC berhasil membuat perjanjian perdamaian dengan Raja Aceh, dimana berdasarkan perjanjian ini pihak VOC diberikan izin untuk membeli emas dan lada di kawasan pesisir serta melarang kawasan ini berhubungan dengan Inggris. Perjanjian Painan (*het Painansch Traktaat*) yang ditandai dengan pendirian loji di Pulau Cingkuk menjadi momentum bagi VOC untuk menerapkan hegemoni mereka di pantai barat Sumatera. Dan mulai tahun 1666 VOC memindahkan kantor dagang mereka ke Padang serta menjadikannya sebagai *hoofdcomptoir* untuk kawasan pantai barat. Selain *hoofdcomptoir*, VOC juga memiliki *comptoir*, setidaknya pada pertengahan abad ke-18 di kawasan ini terdapat beberapa *comptoir*-unit administrasi- dengan ibukotanya di pulau Cingkuk, yakni Air Haji, Pariaman dan Barus.⁶

Pentingnya kepulauan nusantara sebagai salah satu pusat pengembangan teknologi pelayaran sebagaimana dinyatakan oleh George Irwin seorang arkeolog sekaligus pelaut andal, bahwa kawasan perairan nusantara tengah dan utara hingga ke Kepulauan Solomin di Melanesia merupakan 'koridor pelayaran' (*voyaging corridor*). Kondisi alam di sepanjang koridor mendorong

⁶ *Ibid.*, hal. 60-61.

masyarakatnya untuk mengembangkan teknologi pelayaran dan berinteraksi timbal-balik tentang pengetahuan dan budaya kemaritiman.⁷ Perkembangan teknologi pelayaran didorong dengan migrasi para penutur Austronesia di wilayah koridor ini sejak sekitar 4.550 tahun yang lalu. Mereka dari pulau Formosa (Taiwan) dan bermigrasi ke timur (Mikronesia) dan ke selatan melalui Filipina ke Kepulauan Indonesia. Dari sinilah mereka begerak ke timur sampai ke Melanesia dan Polinesia dan ke barat hingga ke Madagaskar. Semula nenek moyang penutur bahasa Austronesia merupakan kelompok masyarakat pertanian, dan mereka yang tinggal di sekitar pantai telah mengenal teknologi pelayaran sederhana seperti kano dan perahu dayung. Menurut beberapa ahli seperti Doran Wahdi, teknologi perahu di perairan Asia Tenggara mengalami proses evolusi yang panjang dari rakit bambu hingga beberapa ragam perahu yang ada sekarang.⁸

Perumusan Masalah

Berpijak dari ilustrasi mengenai perkembangan peradaban maritim di pantai barat Sumatera, yang tidak terlepas dari perkembangan perdagangan, pelayaran dan teknologi perkapalan dalam konteks ekonomi dan politik pada masanya. Keberadaan kapal (*bagan*) di Air Haji tradisional sampai saat ini menunjukkan bahwa wilayah ini menjadi bukti penting dalam perjalanan sejarah kebudayaan maritim di kawasan pantai barat Sumatera. Dan yang lebih penting bahwa tradisi teknologi pembuatan kapal tidak terlepas dari adanya *tukang tuobagan* sebagai pemilik dan pewaris pengetahuan dan kearifan lokal tradisi kemaritiman ini. Kajian singkat ini mencoba melacak

⁷ Mundardjito dkk, *Sejarah Kebudayaan Indonesia, Sistem Teknologi*, Muklis Paeni (ed), Jakarta: Rajawali Pers, 2009, hal.127.

⁸ *Ibid.*, hal. 129-130.

kembali kearifan lokal dan tradisi teknologi dan pembuatan kapal (bagan) tradisional di daerah Air Haji lewat tuturan 'si tukang tuo *bagan*'. Penelitian ini memiliki tujuan dan manfaat untuk menjelaskan mengenai kearifan lokal masyarakat Air Haji dalam konteks alih teknologi pembuatan *bagan* melalui tuturan *Tukang Tuo Bagan*. Kajian singkat tentang pengetahuan kearifan lokal diharapkan menjadi sumber informasi bagi upaya internalisasi nilai-nilai budaya lokal kepada generasi muda tentang kekayaan tradisi leluhur mereka.

Kerangka Konseptual

Kearifan lokal yang dikenal sebagai *indigenous knowledge* merupakan pengetahuan asli yang dimiliki oleh sebuah komunitas yang mengajarkan kepada sikap rendah hati dan pencarian solusi atas kehidupan yang dihadapi oleh komunitas tersebut. Secara konseptual, Heddy Sri Ahimsa-Putra, mendefinisikan kearifan lokal sebagai perangkat pengetahuan pada suatu komunitas, baik yang berasal dari generasi sebelumnya maupun pengalaman berhubungan dengan lingkungan dan masyarakat lainnya untuk menyelesaikan secara bijak persoalan atau kesulitan yang dihadapi.⁹ Selain itu juga ada perbedaan mendasar antara kearifan lokal dan kearifan tradisional. Kearifan lokal lebih menekankan kepada konteks wilayah, tempat atau lokalitas dari kearifan tersebut, sehingga kearifan lokal tidak harus merupakan kearifan yang harus diwariskan secara turun-temurun (kearifan tradisional). Sebab kearifan lokal lokal

⁹ Heddy Sri Ahimsa-Putra, 2006, 'Etnosains, Etnotek dan Etnoart, Paradigma Fenomenologis untuk Revitalisasi Kearifan lokal Makalah pada Seminar Hasil Riset UGM dalam Mendukung Peningkatan Daya Saing Indonesia, diselenggarakan oleh Lemlit UGM, Yogyakarta, 28 November 2006 dalam Damardjati Kun Marjanto, *Kearifan Lokal Penduduk Lereng Gunung Merapi*, Jurnal Kebudayaan, Vol. 8 No. 2 November 2013, Jakarta: Balitbang Kemdikbud, hal. 162.

maknanya lebih luas yang didalamnya terkandung 'kearifan baru'.¹⁰

Metode Penelitian

Dalam kajian ini digunakan adalah metode sejarah. Metode sejarah ialah proses menguji dan menganalisis secara kritis rekaman dan peninggalan masa lampau.. Metode penelitian sejarah tersebut terdiri dari beberapa tahapan. Dimana antara tahapan permulaan dengan tahapan berikutnya saling berkaitan satu sama lain. Secara garis besar tahapan dalam metode penelitian sejarah terdiri dari 4 tahap, yaitu : 1)Heuristik, pengumpulan data atau sumber, baik sumber tertulis maupun sumber tidak tertulis, termasuk sumber primer maupun sekunder. 2)Kritik sumber, menyelidiki apakah sumber tersebut cukup valid ataupun tidak. Kritik sumber dilakukan melalui kritik ekstren dan intern menyangkut keaslian sumber. 3)Interprestasi, menafsirkan hubungan antara fakta-fakta dari sumber sejarah yang saling berhubungan. 4)Historiografi, merupakan proses penulisan kembali peristiwa sejarah.¹¹ Dalam kajian ini dipergunakan sumber sumber sejarah baik sumber sejarah primer maupun sekunder. Sumber primer adalah sumber yang berhubungan langsung dengan peristiwa sejarah. Sumber ini bisa berupa dokumen sejarah, pelaku sejarah serta surat kabar yang sejaman. Sedangkan sumber sekunder merupakan sumber yang mendukung penulisan sejarah, sumber ini diantaranya buku-buku pustaka yang ada relevansinya dengan permasalahan yang menjadi obyek penelitian. Disamping juga menggunakan pendekatan oral history melalui wawancara sebagai cara menggali

¹⁰ *Ibid.*,

¹¹ Louis Gettschalk, 1986, *Mengerti Sejarah*, Jakarta: Universitas Indonesia Press, hal. 32-36.

informasi dan memori dari narasumber yang kredibel.¹²

Pembahasan

Air Haji dan Dunia Maritim Pantai Barat Sumatera

Posisi dan peranan orang Minang serta keterlibatannya dalam perdagangan maritim dikawasan pantai Barat Sumatera tampak nyata dalam konteks historisnya. Sebagai bangsa pedagang demikian Stuer menyebut orang Minang, baik laki-laki dan perempuan berperan penting dalam perniagaan. Jika perdagangan jarak jauh dan perdagangan keliling lebih banyak dilakukan oleh laki-laki, maka perempuan lebih banyak terlibat pada perdagangan untuk kebutuhan harian di pasar nagari bersama kaum laki-laki. Aktifitas perdagangan orang Minang semakin nyata terutama di daerah Rantau Pesisir. Menurut Kato, daerah rantau tidak hanya memiliki makna secara ekonomi, akan tetapi juga politik, seperti ungkapan ‘luhak bapanghulu, rantau baraja’ yang berarti luhak dikuasai oleh penghulu, sedangkan daerah Rantau Pesisir kekuasaan tertinggi sesungguhnya berada di tangan saudagar.¹³

Secara kultural, Tambo Minangkabau daerah rantau tidak hanya berada di pesisir bagian barat, tetapi juga dikawasan utara, timur dan selatan dari daerah inti budaya Minangkabau (*luhak nan tigo*). Aktifitas perdagangan dan migrasi orang Minang dari daerah *darek* ke rantau pesisir terkait dengan kebutuhan mereka akan garam sebagai kebutuhan utama yang diperlukan oleh manusia. Rantau Pesisir ini membentang dari wilayah Singkel-Tapak Taun sampai Banda Sapuluh dan Bayang nan Tujuh.

¹² J. Vredenberg, 1984, *Metode dan Teknik Penelitian Masyarakat*, Jakarta: Gramedia, hal 89.

¹³ Gusti Asnan, *op.cit.*, hal. 35.

Sehingga secara geografis dan genealogis gerak migrasi orang Minang di wilayah rantau pesisir berhubungan erat dengan penduduk pedalaman terdekat sebagai akibat posisi topografi alamnya. Penduduk yang migrasi ke daerah Air Bangis dan Sasak memiliki hubungan yang erat dengan penduduk Rao dan Bonjol. Selanjutnya penduduk disekitar pantai Tiku memiliki relasi dengan kerabatnya didaerah Agam, orang Pariaman dan Padang mempunyai ikatan sosio-kultural dengan penduduk pedalaman dari Tanah Datar dan Solok. Dan penduduk yang mendiami Rantau Banda Sapuluh dan Bayang serta Indrapura memiliki hubungan kekerabatan dan teritorial dengan wilayah Solok dan Solok Selatan. Ikatan genealogis dan teritorial tersebut juga mempengaruhi pola dan corak perdagangan yang terjadi di masing-masing daerah tersebut.

Dalam konteks sosio-historis, penduduk Nagari Air Haji dan Nagari Punggasan secara genealogis memiliki hubungan kekerabatan dengan penduduk dari Alam Surambi Sungai Pagu (Solok Selatan). Hal ini tidak terlepas dari posisi geografis dari daerah ini yang menjadi kawasan rantau dengan sebutan *banda sepuluh* (bandar sepuluh) dari daerah Sungai Pagu yang berada di bagian timurnya. Banda Sapuluh terdiri dari Batang Kapeh, Taluak, Taratak, Surantiah, Ampiang Parak, Kambang, Lakitan, Palangi, Sungai Tunu dan Punggasan. Pada akhir abad ke-17 berdasarkan kesepakatan dan mandat yang diberikan kepada Raja Alam Sungai Pagu kepada Sultan Indrapura untuk mengurus Banda Sapuluh, dimana pada masa selanjutnya muncul Air Haji. Perpindahan ini tidak terlepas dari dilepaskannya daerah Sangir yang semula wilayah Kesultanan Indrapura kepada Raja Alam Sungai Pagu.¹⁴

¹⁴ Emral Djamal Dt.Rajo Mudo, ‘Banda Sapuluh dan Rantau Sungai Pagu, *dalam*

Berdasarkan tradisi religio-magis, perintis arus migrasi penduduk dari Sungai Pagu ke Nagari Punggasan adalah seorang tetua adat yang disebut dengan “Inyiak Dubalang Pak Labah”, inyiak ini dikisahkan sebagai salah satu dubalang (keamanan) dari salah satu suku di Alam Surambi Sungai Pagu yang berpertualang ke daerah baru, termasuk di Nagari Punggasan dan Air Haji.¹⁵ Migrasi penduduk dari Sungai Pagu ke wilayah Nagari Punggasan, terbagi dalam 2 (dua) rombongan besar yang terdiri dari 4 (empat) Suku Chaniago, Panai, Malayu dan Kampai. Sehingga pimpinan rombongan dari keempat suku yang bermigrasi disebut dengan ‘Niniak Mamak nan Barampek Jalan Ulu, nan manampuah Bukit Barisan dan Pematang Nan Panjang’. Rombongan pertama pada akhirnya menetap di daerah Tandikek Ambang, yang diperkirakan berlangsung pada kahir abad ke-15.¹⁶

Sedangkan kelompok rombongan kedua yang melakukan migrasi dari Sungai Pagu ke Nagari Punggasan termasuk Air Haji untuk menyusul rombongan pertama, terdiri dari dua kelompok utama, yakni, kelompok *pertama*, terdiri dari suku Malayu, Chaniago, dan Suku Sikumbang dengan rute melewati Bukit Barisan dan kemudian sampai kebagian hulu Nagari Surantih. Sedangkan kelompok *kedua*, terdiri dari suku Jambak, yang melwati Bukit Barisan dan berakhir di hulu Nagari Kambang. Pimpinan rombongan utama dari kelompok ini disebut dengan ‘Niniak Mamak nan Batujuh, sesuai suku yang ikut serta dalam rombongan kedua ini., yakni empat (4) niniak mamak dari suku

Malayu dan 3 oarng dari Lareh Nan Tigo (suku Chaniago, Sikumbang dan Jambak).Rombongan kedua membangun beberapa daerah pemukiman, seperti di daerah Ketaping Gadang/Pandan Banyak yakni wilayah antara Air Haji dan Punggasan.¹⁷

Berdasarkan tradisi lisan, asal-usul penyebutan Air Haji berasal dari *tapian aia* (pinggiran sungai) di hulu Sungai Lubuk Pakih, tinggalah seorang yang punya sifat baik hati yang bernama ‘Aji’, karena tempatnya yang landai dan memiliki air yang jernih menjadi daya tarik untuk bermukim di tempat ini, sehingga kelak penduduk yang mendiami tempat ini menamakan ‘Air Haji’.¹⁸ Nagari Haji secara geografis berbatasan dengan Nagari Punggasan Kecamatan Linggo Sari Beganti di sebelah utara, sebelah selatan dengan Nagari Indrapura Kecamatan Pancung Soal, sebelah timur dan Taman Nasional Kerinci Seblat serta berbatasan dengan Samudera Indonesia dibagian baratnya.

Pelayaran, Perdagangan dan Teknologi Perkapalan

Dalam sumber-sumber kolonial, dibedakan dua jenis kapal layar, yakni kapal layar pribumi dan kapal layar Eropa. Kapal layar pribumi yang beroperasi di wilayah perairan Nusantara pada waktu ini, antara lain, seperti: *wakang, pancalang, paduwakang, cemplong, janggolan, lambo, lete-lete, golean* dan sebagainya. Sedangkan jenis kapal layar dari Eropa, antara lain, seperti: *clipper, schooner, fregat, bark, brik* dan sebagainya. Kapal-kapal layar model Eropa, sekitar 50% lebih telah dimiliki oleh orang pribumi, Cina dan Arab pada abad ke 19. Pada periode ini, Belanda hanya

Paco-Paco, Merangkai Mozaik Sejarah Alam Minangkabau dalam www.mozaikminang.wordpress.com/2012/01/27/banda-sapuluah-dan-rantau-sungai-pagu, diakses pada tanggal 10 Oktober 2013.

¹⁵ LBH Padang, *Kearifan Lokal dalam Pengelolaan SDA (Kekayaan Nagari Menatap Masa Depan*, Padang: LBH Padang, 2005. Hal.96.

¹⁶ *Ibid.* hal. 98.

¹⁷ *Ibid.* hal. 98-100.

¹⁸ Fefrianto, *Sejarah Nagari Air Haji, Kabupaten Pesisir Selatan* dalam www.rianlinggo86.blogspot.com/2011/06/sejara-nagari-air-haji-kab-pesisir.html, diakses tanggal 10 Oktober 2013.

menguasai rute-rute pelayaran laut di wilayah Nusantara, yakni menghubungkan kota-kota Pelabuhan penting, seperti Makasar, Manado, Palembang, Padang dan kota-kota Pelabuhan di Pulau Jawa. Sementara masyarakat pribumi melayani rute-rute yang tidak dilewati oleh kapal layar Eropa.

Setelah diproduksi kapal uap dan juga didirikannya KPM (*Koninklijke Paketvaart Maatschappij*), pada tahun 1891. keberadaan perahu layar pribumi semakin tersingkir, bahkan menurut Gerrit J. Knaf, perahu pribumi hanya berfungsi sebagai pelengkap. Menurut H. W. Dick, selama tahun 1903 hingga pertengahan tahun 1920-an, jumlah dan kapasitas pribumi mengalami penurunan drastis, kecuali untuk Makasar dan wilayah timur Nusantara.¹⁹

Didirikannya KPM serta besarnya pengaruh penguasa kolonial dalam monopoli dan pengawasan lalu lintas perdagangan laut, tidak serta merta mematikan perahu layar pribumi. Bahkan perahu layar pribumi menjadi simbol perlawanan terhadap dominansi perdagangan dan perkapalan yang sepenuhnya dikuasai Belanda. Perahu layar pribumi menjadi salah satu spirit dari gerakan kebangsaan dalam konteks pelayaran Nusantara pada periode sejarahnya.

Determinasi dan daya tahan perahu layar pribumi ditunjukkan dengan kemampuan mereka bertahan dari masa Belanda, Jepang sampai Indonesia merdeka. Bahkan keadaan yang masih carut-marut dalam usaha kapal mesin di Indonesia pada periode revolusi fisik sampai tahun 1950-an, telah memberikan peluang kepada perahu layar untuk berkembang kembali. Menurut Dick, bertahannya perahu layar pribumi disebabkan oleh beberapa faktor, antara lain: *pertama*, perahu layar tidak

tergantung pada suku cadang impor, *kedua*; perahu tidak memerlukan tuntutan yang tinggi terhadap sarana dan prasarana pelabuhan, seperti dermaga, kran, docking, gudang dan sebagainya. Dan *ketiga*, perahu layar tidak permasalahan birokrasi yang rumit, seperti linsensi dan kontrol tarif angkutan. Artinya imbuh Dick, bahwa usaha pelayaran perahu memiliki sifat *self sufficient*, padat karya dan tidak teregulasi.

Di Eropa sampai abad XIX, ada dua tipe kapal yang dipergunakan dalam transportasi dan perdagangan laut, yakni Galley dan kapal bulat (*round ship*). Di kawasan Samudera Hindia jenis-jenis kapal yang dipakai bervariasi antara satu daerah dengan daerah lainnya, yang secara garis besarnya di bedakan dalam 4 jenis perahu²⁰:

1. Perahu Sumatera, yang digunakan dikawasan Sumatera dan pantai Barat Semenanjung Malaya, dengan ciri-cirinya sebagai berikut:
 - a. Badan perahu panjang dan rendah.
 - b. Haluan tinggi.
 - c. Tinggi tinggi tiang sepanjang badan perahu.
2. Perahu Jawa memiliki ciri-ciri:
 - a. Antara haluan dan buritan sejajar.
 - b. Badan kapal vertikal.
 - c. Layar empat persegi panjang, kadang trapesium dan segitiga.
3. Perahu Sulawesi dengan ciri-ciri sebagai berikut:
 - a. Terdapat di Sulawesi Selatan dan Tenggara.
 - b. Badan kapal besar.
 - c. Ada tiga tiang layar.
 - d. Layar empat persegi panjang.
4. Perahu Indonesia Timur dengan ciri-ciri sebagai berikut:
 - a. Terdapat di Maluku dan kawasan laut sebelah timurnya.
 - b. Badan perahu lebar dan pendek.
 - c. Lambung rendah, ujung-ujungnya tinggi dan dihiasi.

¹⁹ H. W. Dick, *Industri Pelayaran Indonesia, Kompetisi dan Regulasi*, Jakarta: LP3ES, 1990.

²⁰ *Ibid.*, hal 75-76.

- d. Satu tiang dan satu layar, perahu ini sering disebut dengan perahu kora-kora.

Kearifan Lokal dan Narasi 'Si Tukang Tuo Bagan'

Dalam bahasa lokal orang Air Haji menyebut perahu atau kapal dengan sebutan *biduk* atau *bagan*, Proses pengerjaan dan pembuatan kapal, baik dari sisi tehnik maupun konstruksi kapal, tidak ada pedoman yang telah dibakukan, dalam pengertian tata cara dan tahapan kerja yang disusun secara sistematis dalam bentuk buku panduan secara tertulis. Semua pengetahuan tentang tehnik dan cara pengerjaan kapal, diwariskan secara turun-temurun (tradisi lisan), termasuk didalam menyangkut ritual dan keyakinan tentang hari apa yang paling tepat untuk memulai pembuatan dan pengerjaan kapal dan pantangannya, seperti adanya pantangan untuk memulai pengerjaan pembuatan kapal pada hari Selasa dan Sabtu, sebagaimana disampaikan oleh salah seorang informan, Buyung Jamin, (53 tahun), seorang pemilik bagan dan Bapak Muslim (56 tahun), seorang *tukang tuo* bagan (pembuat kapal di Air Haji).²¹ Bahkan yang lebih mengagumkan, kapal yang dikerjakan secara tradisional ini, mampu bertahan atau baru direparasi atau diperbaiki kembali, setelah berumur 15 tahun masa operasionalnya.

Untuk membuat *biduk* atau *bagan*, pengerjaan biduk biasanya memerlukan waktu antara 2 (dua) bulan sampai 1 (satu) tahun, artinya 2 bulan merupakan waktu tercepat dalam pengerjaan sebuah *biduk* atau *bagan*, untuk ukuran kapal standar yakni dengan panjang; 20 m dan lebar 3,5 m. Biaya diperlukan untuk pembuatan kapal dengan ukuran standar tersebut antara Rp. 400.000,- sampai dengan Rp. 800.000,- tergantung dari seberapa rumit

dan kompleksnya struktur dan model kapal yang dipesan.

Secara garis besar bahan-bahan yang diperlukan untuk membuat sebuah kapal dengan ukuran standar seperti tersebut diatas, antara lain:

- a. Kayu rindang.
- b. Papan *bilai* (papan berbentuk lembaran), dengan ukuran lebar 15 cm, tinggi 3cm dan panjang 20 m.
- c. Seng sebanyak 2,5 kodi dengan ukuran tebal 40 mm.
- d. Besi ukuran 20, sebanyak 8 batang.
- e. Bola lampu sebanyak 20 buah.
- f. Lampu Sorot sebanyak 4 buah.
- g. Damar atau getah terpentin.

Semua bahan-bahan ini merupakan bahan lokal, kayu selain didatangkan dari daerah Tapan, juga diperoleh dari pulau Mandeh. Kecuali mesin yang merupakan produk impor, seperti mesin Toyota HPS dengan daya 100 PK, sebanyak 2 buah. Alat-alat yang digunakan untuk pengerjaan atau pembuatan kapal, antara lain:

- a. *Penokok* (Palu).
- b. Kapak.
- c. *Beliung* (kapak panjang).
- d. Gergaji.
- e. Pisau
- f. *Khatam* (mesin penghalus).
- g. Mata Pisau

Secara umum berdasarkan pengamatan dan wawancara dengan tukang *tuo*, yakni orang yang dianggap memiliki keahlian dan ketrampilan dalam pembuatan kapal didaerah ini, seperti pak Muslim, telah belajar tentang tata cara dan tehnik pengerjaan kapal sejak tahun 1972, hingga saat ini, beliau dianggap sebagai tukang ahli. Dan sebagaimana halnya masyarakat tradisional, beliau mewarisi ilmu dan keahliannya dari keahlian *mamaknya* (saudara laki-laki dari ibunya). Tehnik pembuatan kapal dan urutan secara sistematis pengerjaan sebuah kapal di Air Haji:

- a. Pengerjaan atau pembuatan *Rindang Bawah*

²¹ Wawancara dilakukan pada bulan Mei 2010 di daerah Air Haji.

- b. Pengerjaan atau pembuatan *gading-gading*.
- c. Pengerjaan atau pembuatan badan kapal, pemasangan papan *bilai*.
- d. Pengerjaan atau pembuatan *pisang-pisang*.
- e. Pengerjaan atau pembuatan lantai kapal.
- f. Pengerjaan atau pembuatan dinding angin.
- g. Pengerjaan atau pembuatan kamar.

Dalam pengerjaan pada masing-masing tahapan dilakukan secara teliti dan perhitungan yang matang. Pada masa lampau proses tahapan pembuatan biasanya dimulai dengan penentuan hari baik untuk mulai proses pembuatan bagan sesuai dengan perhitungan dan perintah *tukang tuo bagan*. Setiap tahapan dilakukan secara berurutan dalam mulai pengerjaan *rindang bawah* sampai ke proses pembuatan kamar. Pada tahap selanjutnya ketika *bagan* sudah terbentuk secara utuh, maka dilakukan pengontrolan dan evaluasi serta memastikan sebelum nantinya layak dipergunakan untuk diluncurkan ke laut.

Tradisi dalam pembuatan kapal tradisional berjalan beriringan dengan tradisi masyarakat pesisir yang tetap hidup di wilayah Air Haji dan sekitarnya, seperti tradisi *maubah*, larangan untuk melaut setiap hari Jumat, sehingga kegiatan nelayan dialihkan untuk memperbaiki pukat, *malimauan pasia*, tradisi mensucikan laut dengan cara menuang sesajen air jeruk oleh dukun pasir ke laut. Selanjutnya tradisi *ratih tulak bala*, yakni tradisi berzikir untuk menolak bala serta *baralek pasia*, yakni jika hasil tangkapan ikan laut berkurang, maka dilakukan kenduri dengan memotong hewan sapi atau kerbau dan seluruh nelayan dan keluarganya berdoa di kuburan rajo ikan, yang biasanya dilakukan setahun sekali.

Penutup

Perkembangan pelayaran dan perkapalan di Nusantara tidak terlepas dari

pasang-surut dari sejarah kelahiran, kejayaan dan kemunduran sebuah kota pelabuhan dan penguasa yang berkepentingan dalam sektor ini. Ada temuan menarik bahwa kapal layar pribumi memiliki kemampuan adaptif yang cukup tinggi dalam menghadapi persaingan dan kompetisi di dunia perniagaan laut yang menggandakan jasa perahu layar sebagai alat transportasi. Bahkan dalam perspektif yang lebih luas kapal layar pribumi, menjadi simbol perlawanan terhadap hegemoni pelayaran, perkapalan dan aktifitas perdagangan maritim. Dalam konteks lokal-Air Haji-tradisi pembuatan kapal dan pengetahuan lokal tentang bagaimana teknologi dan cara bagaimana pengetahuan tentang hal ini diinternalisasikan serta diwariskan kepada generasi penerusnya melalui andil *tukang tuo bagan* menunjukkan bahwa pola pewarisan nilai budaya melalui alih pengetahuan dari *tukang tuo bagan* dalam pembuatan kapal mampu bertahan dari gempuran dan persaingan teknologi serta arus globalisasi pada saat ini. Saran dan rekomendasi dari penelitian ini akan menambah pemahaman dan khazanah tentang kearifan lokal tentang alih teknologi pembuatan akan memberi manfaat bagi generasi muda, masyarakat dan pemangku kepentingan di Nagari Haji khususnya dan masyarakat pesisir pada umumnya di Kabupaten Pesisir Selatan.

DAFTAR PUSTAKA

- Asnan, Gusti, 2007, *Dunia Maritim Pantai Barat Sumatera*, Yogyakarta: Ombak.
- Dick, H. W, 1990, *Industri Pelayaran Indonesia, Kompetisi dan Regulasi*, Jakarta: LP3ES.
- Djamel Dt.Rajo Mudo, Emral, 'Banda Sapuluah dan Rantau Sungai Pagu, dalam *Paco-Paco, Merangkai Mozaik Sejarah Alam Minangkabau* dalam www.mozaikminang.wordpress.co

- m/2012/01/27/banda-sapuluah-dan-rantau-sungai-pagu, diakses pada tanggal 10 Oktober 2013.
- Fefrianto, *Sejarah Nagari Air Haji, Kabupaten Pesisir Selatan* dalam www.rianlinggo86.blogspot.com/2011/06/sejara-nagari-air-haji-kab-pesisir.html, diakses tanggal 10 Oktober 2013.
- Gottschalk, Louis, 1986, *Mengerti Sejarah*, Jakarta: Universitas Indonesia Press.
- Lapian, Adrian B, 1997, "Laut, Pasar dan Komunikasi Budaya", artikel dalam *Kongres Nasional Sejarah 1996, Sub Tema Dinamika Sosila Ekonomi III*, Jakarta: Depdiknas.
- , 2009, *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut, Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, Jakarta: Komunitas Bambu.
- LBH Padang, 2005. *Kearifan Lokal dalam Pengelolaan SDA (Kekayaan Nagari Menatap Masa Depan*, Padang: LBH Padang.
- Marjanto, Damardjati Kun *Kearifan Lokal Penduduk Lereng Gunung Merapi*, Jurnal Kebudayaan, Vol. 8 No. 2 November 2013, Jakarta: Balitbang Kemdikbud.
- Mundardjito dkk, 2009, *Sejarah Kebudayaan Indonesia, Sistem Teknologi*, Muklis Paeni (ed), Jakarta: Rajawali Pers.
- Poelinggomang, Edward L, *Makasar Abad XIX, Studi Tentang Kebijakan Perdagangan Maritim*, Jakarta: KPG, 2002,.
- Tri Sulistiyono, Singgih, *Pengantar Sejarah Maritim Indonesia*, Semarang: Buku Teks, Dikti Depdiknas, 2004.
- Zuhdi, Susanto, *Cilacap 1830-1942, Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan Di Jawa*, Jakarta: KPG, 2002.
- J. Vredenberg, J, 1984, *Metode dan Teknik Penelitian Masyarakat*, Jakarta: Gramedia.