

Nilai-Nilai Kearifan Lokal Pada Penciptaan Kapal Kayu Tradisional Pesisir Riau dalam Kajian Sosiologi-Antropologi

Hambali¹, Hariyanti², Ahmad Eddison³

^{1,2,3} Prodi Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan

^{1,2,3} Universitas Riau, Riau, Indonesia

hambali@lecturer.unri.ac.id¹, hariyanti@lecturer.unri.ac.id³, ahmadeddison@lecturer.unri.ac.id⁴

ABSTRACT

Traditional wooden shipbuilding can be seen from different perspectives, namely from industry and tradition and culture. As a tradition and culture, traditional wooden shipbuilding is a means of developing character and local wisdom which is closely related to the life of the people involved. Thus, this study aims to analyze the values of local wisdom in the creation of traditional wooden boats in the coastal areas of Riau and the Riau Archipelago. Research is the result of analysis of qualitative methods with data collection techniques through observation and interviews. The results of the study from the socio-anthropological review show that the culture and tradition of creating traditional wooden boats for coastal Malay communities is influenced by foreign cultures, forming a national identity, the knowledge possessed by craftsmen (workers) in shipbuilding is manual even though the size of the ships made is relatively large enough to 1,500 GT. In addition, the existence of these traditional wooden boats is considered sturdy so that they are in demand and widely used by world fishermen, especially in the archipelago. However, currently the existence of traditional wooden boats is becoming scarce due to the difficulty of raw materials. The character values of local wisdom contained in the creation of traditional wooden ships are hard workers (my ancestors were sailors). Among the national character values are: work hard (work hard), act correctly, be trustworthy, maintain unity, not destroy nature (love the environment), and so on.

Keywords: Local Wisdom Values, Coastal Malay Community, Creation of Traditional Wooden Boats

ABSTRAK

Pembuatan kapal kayu tradisional dapat dilihat dari sudut pandang yang berbeda, yaitu dari industri dan tradisi dan budaya. Sebagai tradisi dan budaya, pembuatan kapal kayu tradisional menjadi sarana pengembangan karakter dan local wisdom (kearifan lokal) yang sangat lekat dengan kehidupan masyarakat pelakunya. Maka, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis nilai-nilai kearifan lokal penciptaan kapal kayu tradisional di kawasan pesisir Riau dan Kepulauan Riau. Penelitian merupakan hasil analisis metode kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui observasi dan wawancara. Hasil kajian dari tinjauan sosiologi-antropologi menunjukkan bahwa kebudayaan dan tradisi penciptaan kapal kayu tradisional masyarakat melayu pesisir dipengaruhi budaya asing, membentuk identitas nasional, pengetahuan yang dimiliki para tukang (pekerja) dalam pembuatan kapal adalah manual sekalipun ukuran kapal yang dibuat adalah relatif cukup besar hingga 1.500 GT. Selain itu, keberadaan kapal kayu tradisional tersebut dinilai kokoh sehingga diminati dan banyak dipakai kalangan nelayan dunia terutama di nusantara. Akantetapi, saat ini keberadaan kapal kayu tradisional menjadi langka karena sulitnya bahan baku. Nilai-nilai karakter kearifan lokal yang

terdapat dalam penciptaan kapal kayu tradisional adalah pekerja keras (nenek moyangku orang pelaut) di antara nilai-nilai karakter bangsa itu adalah: bekerja keras (bertungkus lumus), bertindak secara benar, amanah, menjaga persatuan, tidak merusak alam (cinta lingkungan), dan seterusnya.

Kata kunci: Nilai-Nilai Kearifan Lokal, Masyarakat Melayu Pesisir, Penciptaan Kapal Kayu Tradisional



This work is licensed under the Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License. ©2023 by the author(s).

Received: 26 December 2022

Revised: 4 Maret 2023

Accepted: 03 Juli 2023

PENDAHULUAN

Sejarah kapal dan perahu di Indonesia sebelum ditemukan kapal api dibagi dalam dua kelompok, yakni: berdasarkan lunas dan berdasarkan teknik pembuatannya. Berdasarkan lunasnya, dibedakan antara kapal lesung dan kapal papan. Lunas dari kapal atau perahu lesung terdiri dari satu batang kayu yang dikeruk bagian dalamnya seperti lesung dalam bentuk yang memanjang (Syaharuddin, 2020). Bentuk kapal yang demikian adalah bentuk yang lebih sederhana dan lebih tua dari kapal papan. Jenis kapal ini dapat ditemukan hampir seluruh Asia Tenggara. Pada tahun 1928, jenis kapal lesung ini masih dapat dilihat di Danau Mondsee (Austria). Selain itu, penggalian-penggalian arkeologi di negeri Belanda membuktikan bahwa sampan-sampan sudah dikenal di Belanda sejak zaman purbakala (Mokoginta, 2023). Akan tetapi, sumber-sumber sejarah tentang kemajuan teknik pembuatan perkapalan tradisional di Indonesia hampir tidak ada. Akibatnya, kita sulit untuk merekonstruksikan sejarah perkembangan perkapalan Indonesia (Warto, 2017). Hanya yang bisa kita ungkapkan bahwa sampan rupanya sudah dikenal pada zaman prasejarah, selain rakit yang dibuat dari bambu dengan atau tanpa lantai papan di atasnya.

Kawasan pesisir Riau khususnya di Bagansiapiapi juga terkenal sebagai galangan kapal tradisional terbesar di Indonesia sebelum kemerdekaan. Perahu buatan masyarakat Bagansiapiapi mampu menembus berbagai jenis karakteristik lautan sehingga digunakan juga di Pulau Jawa, Nusa Tenggara, dan Maluku. Salah satu produk unggulan yang sangat dikenal dari Bagansiapiapi (sekarang Kabupaten Rokan Hilir/ Rohil) ialah kapal kayu tradisional dari berbagai macam ukuran (1-500 GT). Kapal-kapal kayu tradisional ini digunakan sebagai alat transportasi perairan maupun armada penangkapan ikan. Produk kapal kayu tradisional yang diproduksi oleh masyarakat melayu pesisir bervariasi, semakin besar ukuran kapal maka akan semakin mahal pula harga kapal tersebut. Sebagai contoh untuk ukuran kapal 1 GT berharga Rp. 8-15 juta, ukuran 2 GT berharga Rp. 16-17 juta sedangkan untuk ukuran 3 GT berharga Rp. 20-25 juta (Sosiady, 2022). Meskipun pengelolaan industri galangan kapal kayu tradisional di pesisir Riau dikelola secara sederhana, akan tetapi produk galangan kapal dari masyarakat pesisir Riau telah dikenal baik ditingkat nasional

maupun di manca negara. Banyak armada penangkapan ikan di pulau Jawa, Kalimantan dan Sulawesi maupun Malaysia dan Thailand menggunakan armada yang dibuat dari galangan kapal tradisional dari pesisir Riau.

Pembuatan kapal kayu tradisional dapat dilihat dari sudut pandang yang berbeda, yaitu dari industri dan tradisi dan budaya. Sebagai industri, pembuatan kapal kayu tradisional ini melibatkan tenaga kerja yang mempunyai keahlian khusus, melibatkan teknologi pembuatan kapal kayu asimilasi antara metode tradisional dan nontradisional. Beberapa kapal hasil produksi pembuat kapal tradisional bahkan sudah dikenal secara regional maupun internasional. Sebagai tradisi dan budaya, pembuatan kapal kayu tradisional juga ikut serta dalam pengembangan karakter dan *local wisdom* (kearifan lokal) yang sangat lekat dengan kehidupan masyarakat pelakunya. Kegiatan ini juga bagian dari daya tarik lokal yang menjadi minat wisatawan lokal maupun mancanegara.

Berdasarkan kajian terdahulu, pengetahuan tentang pembuatan kapal kayu tradisional diperoleh oleh para tukang kapal secara turun-temurun, sehingga pengembangan rancangan dan konstruksi dinilai sulit untuk dikembangkan (Nofrizal, 2014) (Trimulyono, 2015). Akan tetapi produk-produk kapal yang dihasilkan di galangan kapal kayu tradisional dapat bersaing dan merebut pasar tingkat nasional maupun negara-negara tetangga. Tentunya hal ini menunjukkan produk kapal yang dibuat di galangan kapal kayu tradisional memiliki keunggulan meskipun proses pembuatannya dilakukan dengan teknologi dan dasar pemikiran yang sangat sederhana. Namun, dibalik teknologi dan dasar pemikiran yang sederhana tersebut terdapat pengetahuan praktis yang mendasar untuk membuat produk kapal menjadi unggul (Rochyat, 2016).

Pengetahuan praktis ini juga banyak digunakan dalam pengelolaan bahan baku kayu, untuk konstruksi kapal, pengelolaan keuangan, dan pengelolaan terhadap lingkungan dalam bentuk kearifan lokal (*local wisdom*). Selama ini, kajian mengenai teknologi dan pembuatan kapal banyak difokuskan hanya kepada aspek teknis yang membahas rancangan dan konstruksi kapal kayu. Sementara itu pengetahuan praktis yang terkemas dalam kearifan lokal yang dimiliki oleh para pemilik galangan, para pelaku pembuat seperti kepala tukang dan tukang-tukang kapal tradisional sedikit dikaji atau belum pernah dikaji. Padahal pengetahuan praktis ini potensial memiliki keunggulan-keunggulan yang dapat diadopsi untuk pengembangan teknologi yang lebih modern. Kajian tentang industri pembuatan dan kearifan lokal pengelolaan galangan kapal perikanan tradisional Masyarakat Melayu pesisir Riau (Bagansiapiapi/Rohil, Bengkalis, Kepulauan Meranti, Inhu, dan Inhil) diharapkan dapat mengungkapkan dan menemukan konsep atau dasar pemikiran yang menghasilkan produk kapal kayu tradisional tersebut unggul (Susilowati, 2017).

Meskipun kapal perikanan kayu tradisional dibuat dengan peralatan sederhana dan keahlian para tukang kapal yang dimiliki mereka diperoleh secara

turun-temurun dan cenderung dinilai sulit berkembang (Satria, 2015). Akan tetapi, kapal-kapal kayu buatan yang dibuat oleh Masyarakat Melayu pesisir sangat dikenal di tingkat nasional maupun internasional. Pemasaran kapal-kapal kayu tradisional dari sampai ke pulau Jawa dan Sulawesi yang dipergunakan untuk penangkapan ikan tradisional maupun komersial (Maharani, 2018). Bahkan kapal perikanan kayu juga sudah digunakan oleh nelayan Thailand, Malaysia. Keberhasilan produksi kapal kayu dapat menembus pasar nasional dan internasional tentunya berdasarkan keunggulan-keunggulan yang dimiliki oleh kapal-kapal tersebut. Salah satu keunggulan kapal kayu tersebut ialah beberapa bagian konstruksinya yang kuat dan melebihi standar dari Biro Klasifikasi Indonesia (Susilowati, 2017). Untuk menghasilkan konstruksi kapal yang unggul tidak terlepas dari pengetahuan dan metode yang dimiliki oleh para tukang-tukang kapal tersebut.

Secara umum pembuatan kapal kayu yang dilakukan oleh galangan kapal di Riau menggunakan dua metode, yaitu metode Cina dan Melayu. Perbedaan metode Cina ialah pemasangan bagian-bagian konstruksi kapal dimulai dari lunas, linggi haluan, linggi buritan dan gading-gading kemudian diikuti dengan pemasangan dinding lambung kapal. Sedangkan metode Melayu pemasangan lunas, linggi haluan, linggi buritan dan kemudian diikuti dengan pemasangan dinding lambung kapal lalu baru di susun dan dipasang gading-gading kapal tersebut (Susilowati, 2017). Kedua metode tersebut tentu saja ada kelemahan dan keunggulannya, serta tentu pula ada dasar pemikiran mengapa kedua metode ini digunakan dahulunya. Konsep pemikiran tersebut terkandung dalam kearifan lokal Masyarakat Melayu yang dahulunya sudah dimulai pada industri pembuatan kapal kayu yang sampai sekarang masih dilakukan oleh mereka. Kajian ilmiah tentang keunggulan yang dimiliki dalam proses pembuatan dan teknologi yang digunakan masyarakat melayu belum pernah dilakukan dan dikaji secara ilmiah yang berasal dari dasar pemikiran para tukang-tukang kapal kayu tradisional tersebut. Oleh karena itu, peneliti tertarik untuk melakukan kajian dasar pemikiran dan konsep dalam teknologi dilihat dari aspek pemikiran para tukang-tukang kapal tradisional di pesisir.

Secara antropologis, keberadaan kapal kayu tradisional kearifan lokal dalam teknologi pemebuatan kapal kayu tradisional Masyarakat Melayu pesisir Riau merupakan tradisi masa lau. Selain itu, aspek yang melekat dalam tradisi pembuatan kapal kayu tradisional terdapat juga unsur-unsur animisme dan estetis yang dilakukan oleh masyarakat setempat. Tradisi pembuatan kapal kayu tradisional Masyarakat Riau pesisir lebih dilihat sebagai kearifan lokal masyarakat yang memiliki unsur pengetahuan dan seni (kreatif) dan peralatan yang digunakan memiliki makna simbol tertentu. Kebudayaan berarti suatu pola makna yang ditularkan secara turun-temurun, yang diejawantahkan dalam simbol-simbol, suatu sistem konsep yang diwarisi, terungkap dalam bentuk-bentuk simbolis, yang menjadi sarana manusia untuk menyampaikan, mengabadikan, dan mengembangkan pengetahuan mereka tentang serta sikap-sikap mereka terhadap hidup (Rustandi, 2020).

Sejauh ini, informasi berupa catatan, referensi/kepuustakaan, mengenai kearifan lokal dan keunggulan kapal kayu tradisional belum banyak dipublikasikan. Hal ini karena belum adanya kajian secara detail yang menggambarkan konsep dan dasar pemikiran tentang pengetahuan praktis dalam pengelolaan dan pembuatan kapal kayu tradisional yang di dalamnya melekat nilai-nilai kearifan lokal yang dimiliki oleh Masyarakat Melayu pesisir Riau. Aspek-aspek tersebut meliputi:

1. Proses dan keterkaitan budaya lokal dengan budaya masyarakat tertentu, berkaitan dengan pengetahuan /pemikiran pembuatan kapal kayu tradisional Masyarakat Melayu pesisir Riau
2. Pengetahuan membuat kapal kayu tradisional masyarakat bersifat dinamis (*dynamic*) dan senantiasa berubah seiring waktu dan perubahan kondisi alam
3. Pewarisan pengetahuan membuat kapal kayu tradisional disampaikan secara turun temurun dari generasi ke generasi
4. Tradisi dalam proses penciptaan kapal kayu tradisional yang unik dan kreatif seperti lahir dari mimpi, kepercayaan/ religi dan akibat bencana alam
5. Program dan upaya melestarikan keberadaan nilai-nilai kearifan lokal dalam pengelolaan kapal tradisional masyarakat Melayu pesisir, yang dilakukan oleh pemangku kepentingan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan sosiologi-antropologi. Hal ini dilakukan untuk mengamati aktivitas masyarakat dalam pembuatan kapal kayu tradisional. Selain itu, aspek tradisi (kebiasaan masyarakat) dan aspek-aspek benda (*media/artefak*) yang digunakan masyarakat dalam tradisi pembuatan kapal kayu tradisional adalah cukup luas. Penelitian kualitatif digunakan karena prosedur penelitian bidang sosial, budaya dan filsafat yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata atau catatan-catatan yang berhubungan dengan makna, nilai serta pengertian" (Rukin, 2019).

Penelitian dilaksanakan pada 5 (lima) kawasan Pesisir Riau yaitu Kabupaten Bagansiapiapi/Rohil, Bengkalis, Kepulauan Meranti, Inhu, dan Inhil. Kegiatan pengumpulan data dilakukan melalui dua Teknik yakni observasi, wawancara dan dokumentasi. Observasi dilakukan terhadap kapal, aktivitas penciptaan kapal dan perilaku pencipta kapal. Untuk kegiatan wawancara dilakukan wawancara tidak terstruktur dengan informan penelitian. Sementara, untuk dokumentasi dilaksanakan dengan mengumpulkan data melalui dokumen berupa artikel, hasil riset, buku, dan referensi teks lainnya guna melengkapi dan data dan informasi yang ada.

Subjek dalam penelitian ini adalah masyarakat yang sebagai pelaku atau yang ikut terlibat dan berperan dalam pembuatan kapal tradisional dan masyarakat yang tinggal di sekitar lokasi. Guna melengkapi dan mendukung data hasil penelitian, penulis menggali informasi kepada pelaku dan pemangku kepentingan dalam pembuatan kapal tradisional dan masyarakat Riau Pesisir: Pelaku langsung (Tukang

dan Kepala Tukang), Pemilik galangan kapal kayu tradisional, Kepala instansi terkait, Tokoh masyarakat setempat, dan, Budayawan setempat.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

1) *Keterkaitan budaya lokal dengan budaya masyarakat tertentu, berkaitan dengan pengetahuan/pemikiran pembuatan kapal kayu tradisional Masyarakat Melayu pesisir Riau*

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan dengan wawancara dan observasi secara langsung, adalah sistem pengetahuan dan budaya masyarakat dalam mencipta kapal kayu tradisional di pesisir Riau sangat terkait dengan budaya dari luar. Budaya atau kebudayaan bangsa pendatang pada masa lalu terutama bangsa Cina/Tionghoa, pada masa itu bangsa Cina telah melayari dan mendatangi kawasan negeri bangsa-bangsa Asia di bagian Selatan termasuk Pulau Sumatera dan gugusan kepulauan yang ada di sana. Untuk sampai di pesisir Sumatera, pelaut sekaligus pedagang Cina telah menggunakan perahu layar, dengan mengambil rute laut Cina Selatan dan menuju ke kawasan pesisir pulau Sumatera bagian Timur (Mahamid, 2023). Selain budaya Cina, menurut Jamaris (53 thn) bahwa pengetahuan dan budaya masyarakat dalam mencipta kapal kayu tradisional di pesisir Riau juga banyak terkait dan dipengaruhi dengan kedatangan bangsa-bangsa Eropa yaitu Portugis, Belanda dan Inggris dalam kurun waktu tahun 1800-an Masehi.

Harmonisasi masyarakat Melayu (tempatan) dan pendatang Tionghoa, bahwa orang Tionghoa sudah ada di Bagansiapiapi sejak kira-kira abad ke 18, jadi pada masa ini dianggap kampung Bagansiapiapi sudah ada yang menghuninya yaitu orang Tionghoa (Samin, 2015). oleh sebab itu orang Melayu mereka sudah dapat menerima keberadaan orang Tionghoa, karenanya orang Melayu dan Tionghoa tidak pernah ada/terjadi konflik sosial. sebelum itu orang Melayu punya kota yang letaknya di Bantayan dan orang Kubu belumlah jadi pindah ke Bagansiapiapi.

Kemudian dalam perkembangannya, orang Tionghoa tersebut migran pindah ke beberapa daerah pesisir lainnya seperti Dumai dan Bengkalis. Sebelum kedatangan orang Tionghoa ke pesisir Sumatera, bahwa orang Melayu/tempatan juga sudah mahir menciptakan kapal kayu dengan ukuran lebih kecil (sampan atau jung), mengapa kecil, karena pada waktu itu orang menangkap ikan hanya sebatas di tepian pesisir saja atau di muara, misalnya di Bagansiapiapi muara sungai Rokan, kalau Kubu muara Kubu, karena ketersediaan ikan begitu melimpah, jadi tidak perlu jauh-jauh sampai ke Selat Malaka dengan kapal yang tentu saja lebih besar. Berikut gambaran replika kapal lancung kuning masa itu;



Gambar 1: Reflika Lancang Kuning

2) *Ide-ide dan inisiatif cara penciptaan dan pengembangan kapal kayu tradisional Masyarakat Melayu pesisir Riau*

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan dengan wawancara dan observasi secara langsung Pengetahuan dan ide-ide masyarakat dalam membuat kapal kayu tradisional misalnya; mula-mula adalah rakit, kemudian sampan atau kolek, *jung* atau jungkung, lalu berukuran lebih besar lagi boleh disebut perahu, dan perahu yang sudah menggunakan layar, kemudian dari bentuk perahu tersebut lalu diberi mesin. Bentuk yang terakhir adalah perahu layar kemudian diberi mesin, ini juga mengadopsi dari model dan bentuk kapal bangsa Eropa yang pernah mereka lihat. Berikut gambaran kapal tradisional tersebut;



Gambar 2: Galangan Kapal Kayu Tradisional

Menurut Obak (71 thn) Perubahan bentuk kapal kayu yang pernah ada di Bagansiapiapi, sekitar tahun 1950-an bentuk kapal *Kotak Shiecie* (dibaca Cici) banyak dibuat, kapal /perahu tersebut berbentuk kotak atau persegi empat dengan volume daya muat atau *tonase* adalah kurang dari 1 GT dan paling besar 2 GT, pada masa itu kapal tersebut belum menggunakan mesin untuk bergerak, akan tetapi bergerak menggunakan 'layar'. Kapal yang sederhana ini dibuat sebagai kapal tangkap. Dalam perkembangannya menurut Saiful B (51 Thn) pada

sekitar tahun 1960-an dengan semakin berkebangnya perekonomian di Indonesia dan ASEAN meningkat pula penangkapan ikan di Selat Malaka. Pada masa itu pembuatan kapal kayu tradisional khususnya di Bagansiapiapi semakin berkembang (Ahmad, 2013) (Nofrizal, 2014).

3) *Pengetahuan dan pengalaman masyarakat membuat kapal kayu tradisional seiring waktu dan perubahan kondisi alam*

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan dengan wawancara dan observasi secara langsung, pengetahuan dan pengalaman masyarakat membuat kapal kayu tradisional seiring waktu dan perubahan kondisi alam adalah dinamis. Berdasarkan observasi diperoleh gambaran bahwa terdapat perbedaan cara dan pengetahuan masyarakat dalam merancang bentuk kapal tradisional yang setiap pelaku pembuat kapal di 5 (lima) daerah pesisir Riau. Untuk daerah Kuala Cinaku Inhu dan Pekan Tua Inhil misalnya terdapat rancang bentuk kapal kayu yang berbentuk *ceper* atau leper, yang sangat mendasar adalah tidak mementingkan lunas, namun pada bagian lunas adalah berupa susunan kayu/papan dengan permukaan bagian bawah kapal *rata cembung*. Keunggulan dari rancang bentuk tersebut rupanya berorientasi menyesuaikan pada karakter kondisi alam setempat yang kondisi laut/alam relatif dangkal dan teduh. Berbeda di Bagansiapiapi dan Bengkalis, dan Kepulauan Meranti bahwa kapal bentuk *ceper* adalah sedikit dibuat, karena karakter alam (laut) yang terbuka dan bergelombang, sehingga bagian dan fungsi lunas kapal sangat diperhatikan guna keseimbangan dan kekuatan bodi kapal itu sendiri. Selain itu bentuk kapal kayu *ceper* dapat menyesuaikan karakter alam/laut karena permukaan laut pesisir yang relatif dangkal dan jauh menjorok ke luar, sehingga kapal kayu *ceper* dapat dikendalikan bergerak dengan mudah dan meluncur.

Selain keunggulan kapal-kapal kayu yang sangat familier dengan masyarakat Melayu pesisir, kapal kayu yang dirancang lebih mampu menyesuaikan dengan kondisi perairan dan lautan (Purnama, 2010). Hal inilah yang menyebabkan kapal kayu Bagansiapiapi memiliki lunas yang terancang dengan baik dan di situlah keunggulannya. Karena keunggulan tersebut kapal kayu Bagansiapiapi dia digunakan untuk kapal tangkap tuna (ikan tuna) sampai ke kawasan laut Afrika (Salim, 2014).

Keunggulan kapal kayu Bagansiapiapi lebih kuat dibanding dengan kapal-kapal lain, karena kita memiliki bahan kayu yang paling kuat yaitu sejenis kayu kulim, sebab kayu kulim punya sifat semakin terendam air maka semakin kuat dan kebiasaan para tukang untuk menggunakan kayu kulim juga dengan cara merendamkannya di air, sehingga bila mau diperlukan barulah diambil seperlunya, dengan kekuatan bahan-bahan dari kayu tersebut maka masa pakai kapal relatif lama dapat mencapai masa 25 hingga 100 tahun.

4) *Pengetahuan membuat kapal kayu tradisional dalam bentuk yang tertulis/terkodifikasi maupun tidak tertulis/tidak terkodifikasi seperti bentuk tutur kata, mitos dan bentuk lainnya.*

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan dengan wawancara dan observasi secara langsung, Pengetahuan dan pengalaman membuat kapal yang dimiliki seorang kepala tukang, sangat terkait dengan pengalaman dan pengetahuan yang ia pelajari. Seorang Kepala Tukang kapal tradisional, pengetahuan membuat kapal kayu tradisional istimewa dan uniknya pembuatan kapal kayu bagan yang mana dibuat dengan tidak menggunakan "pola" dalam arti desain rancang bangun, jadi polanya ada di dalam pikiran si tukang (*desainers*). Selain itu juga mereka tidak banyak menggunakan pedoman kerja dalam bentuk yang tertulis/terkodifikasi, dalam arti rancangan gambar maket sebagaimana yang digunakan oleh sarjana teknik untuk membuat kapal masa kini yang rancang bentuk kapal dengan menggunakan program komputasi.

Pedoman membuat kapal tradisional, Seorang Kepala Tukang juga hanya cukup berbekal pengetahuan dan pengalaman, serta rancangan tertulis sederhana berupa gambar-maket yang dibuat secara sederhana dan manual. Padahal untuk membuat kapal yang berukuran relatif besar misalnya kapal dengan kapasitas volume 400 GT - 1.500 GT sudah barang tentu memerlukan hitung-hitungan cermat yang dilakukan oleh tenaga ahli / sarjana. Berdasarkan temuan lapangan, bahwa galangan kapal tradisional di 5 (lima) daerah industri kapal tradisional tidak ditemui Kepala Tukang dan pekerja atau pengrajin yang direkrut yang berkualifikasi sarjana (insinyur).

Berdasarkan temuan lapangan, di Bengkalis wawancara dengan Ya Kop (75 Thn) suku Akit, seorang kepala tukang yang tidak pernah mengenyam pendidikan, ia ingat kapan waktu memulai menekuni pekerjaannya yaitu pada hari Selasa, 16 Mei 1978. Selama kurang lebih 38 tahun, karena banyak, ia tidak ingat sudah berapa ratus kapal kayu yang sudah dibuatnya. Pedoman membuat kapal kayu, cukup berbekal pengetahuan dan pengalaman, serta rancangan tertulis sederhana berupa gambar-maket yang dibuat secara sederhana dan manual.

Demikian tingginya maha karya masyarakat Melayu pesisir dalam membuat kapal kayu tradisional seperti di Bagansiapiapi menurut pengelola Koperasi Serba Usaha RSA Kabupaten Rokan Hilir ialah Saiful B (51 Thn) bahwa kapal kayu Bagansiapiapi yang melegenda hampir tinggal sejarah. karena di masa jayanya pada tahun 1980-an pernah tercatat ada 257 galangan/dok kapal, dan sekarang tinggal 27 galangan/dok kapal dalam keadaan tidak beroperasi semua, selain itu pada Desember 2015 (dari jumlah 27, ada 3 dok yang akan pindah ke Kalimantan).

Berdasarkan wawancara dengan Obak (71 Thn) pendidikan tidak tamat SD, ialah seorang Kepala Tukang paling senior di Bagansiapiapi, saat ini terdapat

kurang lebih 20 buah galangan/dok kapal tradisional dan kepala tukang yang ada di Bagansiapiapi saat ini tuturnya pernah belajar/berguru darinya. Pada tahun 1990-an Obak pernah membuat 15 buah kapal kayu sekaligus dalam 1 galangan/dok miliknya dengan luas areal galangan 3 hektar, karna pada saat itu pemesanan kapal kayu sangat tinggi yang sebagian besar dikirim ke Jawa. Pada masa tersebut untuk memperlancar pengerjaan kapal, maka pekerja atau tukang banyak direkrut dan pada saat itu ada lebih dari 100 orang tukang yang dipekerjakan. Lama waktu yang biasa diperlukan menyelesaikan pembuatan kapal kayu yang bertonase 400 GT - 500 GT adalah 5 hingga 6 bulan dan kapal siap diluncurkan ke laut. Selain itu kapal yang bertonase 1.500 GT pernah dibuat dan waktu yang diperlukan untuk pengerjaan pembuatan kapal adalah 11 hingga 13 bulan.

Hal ini menjelaskan bahwa kapal kayu tradisional dibuat secara unik, dengan cara manual dan sederhana. Meski demikian permintaan/pemesanan kapal di Bagansiapiapi sangat tinggi. Menurut sekretaris pengurus koperasi pembuat kapal kayu di Rohil, bahwa ia mendapat informasi dari seorang pengguna dari Benoa, Bali, bahwa orang tersebut telah memesan kapal kayu yang ke 452 buah. Berdasarkan cerita di atas memberikan makna bahwa pengguna kapal sangat percaya dan kesetiiaannya atas mutu kapal kayu yang dibuat di Bagansiapiapi yang memang telah menjadi pilihan dan teruji (Hutauruk, 2017).

5) *Pewarisan pengetahuan dan pengalaman dalam membuat kapal kayu tradisional dari generasi ke generasi*

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan dengan wawancara dan observasi secara langsung, bahwa proses pewarisan pengetahuan dan pengalaman membuat kapal kayu tradisional yang dimiliki seorang kepala tukang di kawasan pesisir Riau terbentuk secara alamiah, artinya setiap orang yang memang bersungguh-sungguh ada kemauan untuk belajar memungkinkan ia mendapatkan pengetahuan dan keterampilan (Sosiady, 2022). Obak (71 Thn) menuturkan sangat terkait dengan 'jam terbang' pengalaman dan pengetahuan yang ia pelajari, siapa yang mau belajar pasti ia bisa.

Ada temuan, secara sosiologis bahwa seseorang yang sudah memiliki pengetahuan dan pengalaman yang tinggi dan terampil, sejatinya ia dapat mewariskan pengetahuan dan pengalaman tersebut kepada anak-anaknya, supaya dapat meneruskannya. Akan tetapi, berbeda dengan Obak dan Ya Kop (Kepala Tukang) dan Bintang Rusli (47 Thn / tukang) bahwa mereka tidak ingin mewariskan pengetahuan dan pengalaman kepada anak-anaknya, padahal profesi ini secara ekonomis berorientasi pada bisnis. Bahkan bagi mereka siapa saja orang yang mau belajar dan berguru padanya, mereka (Kepala Tukang) selalu terbuka dan ikhlas, dan tidak memandang orang yang mau belajar itu dari latarbelakang daerah dan suku dari mana, dengan kata lain mereka tidak pelit dan

tertutup dalam mewariskan pengetahuan dan pengalaman dalam membuat kapal kayu tradisional tersebut, di sinilah letak nilai-nilai kearifan lokal yang unggul. Nilai-nilai tersebut harus ditanamkan secara konsisten (Hidar, 2022).

6) *Nilai-nilai kearifan lokal dalam bentuk bahasa setempat dan perspektif, mengenai pengetahuan masyarakat (orang Melayu) dalam menciptakan keharmonisan lingkungan.*

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan dengan wawancara dan observasi secara langsung tentang nilai-nilai lokal dalam bentuk bahasa dan aksara yang berlaku. Hasil temuan menunjukkan bahwa orang Melayu umumnya menetap di kawasan garis pantai pesisir di Sumatera, Kalimantan, dan Semenanjung Malaysia, serta mendiami pulau-pulau kecil di Selat Malaka (Azhari, 2019). Perspektif orang Melayu dalam memandang alam, yaitu segala sesuatu sumber daya kekayaan alam yang ada, mereka lebih *menghargai sumber penghidupannya* (Briando, 2019). Hal ini dapat digambarkan dengan kondisi ketika orang melayu pergi ke hutan selama 2 hari, jadi berapa batang rotan atau sagu yang mereka perlukan selama 2 hari, jadi kalau 4 batang...ya cukup diambil 4 batang saja. Kemudian ketika mereka melaut menangkap ikan, misalnya berapa banyak ikan tangkapan yang diperlukan untuk kehidupan selama 3 hari, jadi kalau untuk keperluan selama 3 hari cukup dengan 4 kg ikan, untuk itu mereka hanya mengambil sebanyak yang diperlukan saja, setelah memperoleh ikan maka mereka akan pulang ke darat.

Hal ini berhubungan dengan 4 (empat) konsep 'akal' yang selalu menjadi dasar bagi Orang Melayu dalam hal berbuat/beraktivitas, yaitu 1) Dalam berdagang bagaimana sukses berdagang, maka *gunakan akal*, 2) Sebagai nelayan dan mereka sering menyatu dengan laut, di sini mereka *pandai-pandaikan akal*, artinya ketika masuk ke tempat dan berhadapan dengan segala sesuatu yang tidak pernah mereka duga di tengah lautan, misalnya tiba-tiba angin ribut, tiba-tiba hujan dan badai, maka *pandai-pandaikan akal*, 3) Sebagai petani, bertani maka *sempurnakan akal*, maknanya Orang Melayu selalu berbuat sesuatu kapada lahan dan hutan seimbang dan tidak merusak/atau tidak mengeksploitasi sumber-sumber alam dan hutan, 4) apabila bekerja di kerajaan/sebagai pegawai pemerintah, Orang Melayu senantiasa *mengedepankan akal*, yang bermakna bijaksana (Zakaria, 2017). Jadi dari point 1), 2), dan 3) secara filosofis orang melayu dengan *akal-nya* menghargai alam ciptaan Tuhan. Pandangan orang melayu terhadap kaya itu, adalah rahmat dari Allah...dalam hal ini diibaratkan walaupun kita bekerja seperti orang Jepang sampai 10 - 14 jam/ hari, kalau Allah tidak mengizinkan seseorang itu jadi kaya, maka orang tersebut tidak akan kaya.

Berdasarkan konsep etnosains orang Melayu menjalankan prinsip adat yakni: penuh tidak melimpah, berisi tidak kurang, yang besar dibesarkan, yang tua dihormati, yang kecil disayangi, yang sakit diobati, yang bodoh diajari, yang benar

diberi hak, yang kuat tidak melanda, yang tinggi tidak menghimpit, yang pintar tidak menipu, hidup berpatutan, makan berpadanan. (Musa, 2017). Jadi ringkasnya, hidup itu seharusnya harmonis, baik mencakup diri sendiri, seluruh negara, dan lingkungan hidupnya. Tidak ada hidup yang bernaftsi-naftsi. Inilah adat yang tidak boleh berubah. Konsep ini dalam adat melayu disebut "adat sebenar adat ini" maknanya adalah hukum Tuhan terhadap semua makhluk di alam. Manusia harus sadar bahwa Tuhan lah yang mengatur kehidupan ini. Jadi ikutilah hukum Tuhan (Musa, 2017). Temuan wawancara dari aspek bahasa dan aksara yang lazim digunakan oleh pelaku dan pembuat kapal kayu tradisional dalam bentuk istilah-istilah; misalnya untuk menyebut ketepatan dan keseimbangan pemasangan sambungan kayu pada bagian-bagian tertentu pada kapal dengan istilah *suai* dan *tak suai* yang bermakna cocok/pas/tepat atau betul.

7) *Penciptaan kapal kayu tradisional melalui proses yang unik dan kreatif seperti lahir dari mimpi, kepercayaan/religi dan akibat bencana alam*

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan dengan wawancara dan observasi secara langsung, keunikan penciptaan kapal kayu tradisional melalui proses yang unik dan kreatif seperti lahir dari mimpi, kepercayaan/religi dan akibat bencana alam. Wawancara dengan kepala tukang, mereka sangat mempercayai bahwa jagat raya dengan segala isi dan bentangan lautan yang dihuni oleh makhluk-makhluk adalah karunia dan ciptaan Tuhan Yang Maha Kuasa. Bentangan samudera raya (lautan) adalah *gagah* yang mengandung makna *kuasa* dan melekat unsur *magis*, dibandingkan manusia yang menurut mereka adalah lemah. Oleh karena itu, manusia senantiasa minta izin dan memohon kepada zat penguasa samudera agar setiap kapal/perahu yang mereka ciptakan dapat berlayar mengarungi lautan dengan selamat. Sehubungan dengan itu menurut Jamaris (53 thn) dan Bintang Rusli (47 thn) bahwa; setiap dukun/pawang, kepala tukang, dan tukang kerap menggunakan cara-cara ritual untuk mengerjakan sesuatu misalnya ketika hendak meluncurkan kapal yang sudah jadi dibuat, ada kepercayaan ritual yang dilakukan dalam bahasa Melayu disebut *pelangkah*.

Istilah *pelangkah* menunjuk kepada penetapan waktu meluncurkan kapal ke air dilakukan pagi, siang, atau menjelang petang, selain juga memperhatikan/membaca tanda-tanda alam seperti perubahan permukaan air laut yang pasang dan surut, arus air, angin, dan cuaca, serta hari tertentu misalnya hari Senin, Rabu, dan hari tertentu yang dipandang tepat/ elok. Orang yang menentukan bila waktu yang tepat meluncurkan kapal, penentu *pelangkah* dimaksud dalam bahasa setempat disebut pawang atau *suhu* kalau dia seorang Cina, kalau dia orang Melayu disebut *pawang* atau *dukun*. Ketika hendak meluncurkan kapal ke laut, *suhu* melakukan kegiatan ritual sembahyang di bagian haluan kapal, kegiatan ritual mengandung maksud memohon kepada Tuhan zat

yang maha pencipta agar mereka diberi keberkahan dalam kegiatan meluncurkan kapal ke laut. Kegiatan ritual dipandang penting dalam proses peluncuran, sebab ketika kegiatan ritual diabaikan maka tidak jarang mereka para kekerja (pekerja galangan) kerap mendapat masalah, seperti kapal tidak dapat ditarik.

8) *Identifikasi masyarakat mana atau siapakah yang pertama kali mencipta kapal tradisional.*

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan dengan wawancara secara langsung, dengan pertanyaan siapakah yang pertama kali mencipta kapal tradisional? Setiap responden yang menjawab, selalu geleng-geleng kepala dan sejenak terdiam dan berpikir menjawab, namun jawaban yang diberikan selalu dengan kalimat “tidak pernah tau siapa yang mencipta”, dan ada yang menjawab “Wallahu a’lam bishawab”. Herskovits memandang bahwa kebudayaan sebagai sesuatu yang *superorganic*, yaitu kebudayaan yang berturun-temurun dari generasi ke generasi tetap hidup terus, meskipun orang-orang yang menjadi anggota masyarakat senantiasa silih berganti disebabkan kematian dan kelahiran (Sucipto, 2014).

9) *Program dan upaya melestarikan keberadaan nilai-nilai kearifan lokal dalam pengelolaan kapal tradisional masyarakat Melayu pesisir yang dilakukan oleh pemangku kepentingan.*

Persoalan-persoalan produksi kapal kayu tradisional di wilayah pesisir Riau menjadi suram dan sepi sementara permintaan sangat tinggi, yaitu sejak pemerintah menetapkan kebijakan *illegal logging* dengan mengrahkah satgas Polisi, TNI, dan Kemenhut. Praktis kegiatan produksi kapal kayu di kawasan ini menjadi semakin tidak berkembang dan bahkan para pemilik dan satu demi satu gulung tikar dan mengalihkan usaha pada sektor lain. Karena faktor ketersediaan bahan baku kayu semakin sulit diperoleh, itu pula yang menjadi masalah sentral.

Bahan kayu menjadi masalah utama dalam pembuatan kapal kayu, pengadaan bahan kayu sekarang sangat tergantung dari luar daerah yaitu Kalimantan, Jambi dan Payakumbuh (Sumbar), walaupun ada kesulitan juga menyangkut ukuran yang diinginkan oleh tukang/ pembuat kapal kayu, ukuran kayu yang ideal dengan panjang 10 meter, akan tetapi penyedia kayu di Kalimantan hanya dapat menyediakan ukuran 7 meter. Rasio bahan kayu yang habis dipakai misalnya untuk membuat kapal dengan ukuran 130 GT setidaknya memerlukan bahan kayu 150 ton. Kelangkaan bahan kayu tidak terlepas dari kebijakan pemerintah yang telah memberi izin kepada perusahaan-perusahaan pemegang HPH dalam jumlah/skala luas, sehingga nyaris tertutup sama sekali akses masyarakat untuk memperoleh bahan kayu. Maka pemerintah perlu membuat program, membuat regulasi/peraturan lokal perumusan dengan memisahkan kepentingan yang berorientasi ekonomi bisnis dan ekonomi pengembangan budaya lokal terhadap fungsi lahan dan hutan terutama bahan kayu.

SIMPULAN

Kearifan lokal kapal kayu masyarakat Melayu pesisir Riau memberi keseimbangan aspek kehidupan masyarakat, keharmonisan hubungan manusia dengan manusia, manusia dengan lingkungan alam. Kearifan lokal kapal kayu masyarakat Melayu pesisir Riau memiliki konsep-konsepnya tersendiri dari setiap proses penciptaannya hingga hari ini. Kearifan lokal (local wisdom) dalam sebuah kapal kayu memuat nilai-nilai untuk membentuk karakteristik (identitas) lokal yang sangat kuat, cukup dikenal, dan melegenda. Nilai-nilai tersebut mencakup: asal mula penciptaan, hubungan sosial dan sentuhan akulturasi, kebersamaan hidup secara berkelompok, pentingnya berbagi materi dan pengalaman kepada orang lain, belajar terus dari alam, nilai-nilai gotong royong, bagaimana menghadapi tantangan alam.

Sebagai sebuah kebudayaan yang telah diciptakan masyarakat Melayu, kapal kayu tradisional memiliki nilai-nilai karakter dari kearifan lokal, yakni; pekerja keras (nenek moyangku orang pelaut), bekerja keras (bertungkus lumus), bertindak secara benar, amanah, menjaga persatuan, tidak merusak alam (cinta lingkungan), dan seterusnya. Pada Upaya pengembangan Nilai Kearifan Lokal dalam Pembuatan Kapal Kayu Tradisional Melayu kawasan Pesisir Riau, saran-saran yang perlu dikemukakan adalah sebagai berikut:

- 1) Dinas Kebudayaan, Pariwisata, Pemuda dan Olah Raga Daerah perlu melakukan pembinaan yang lebih intensif guna mengembangkan kapal kayu tradisional yang dapat dipromosikan ke luar daerah maupun ke Luar Negeri sebagai suatu warisan leluhur Masyarakat Melayu Riau Pesisir.
- 2) Adanya komitmen dari Pemerintah Daerah Rokan Hilir dan koordinasi antar dinas terkait dalam mengembangkan dan melestarikan kapal kayu tradisional.
- 3) Perlunya pengkajian lebih lanjut mengenai eksistensi kapal kayu tradisional, peningkatan dalam bidang kesejahteraan masyarakat, sebab masyarakat pesisir banyak menggantungkan kesejahteraannya dari laut dan identik dengan nelayan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis menyampaikan ucapan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak atas bantuannya dalam menyelesaikan penelitian ini. Terimakasih diucapkan kepada Masyarakat Pesisir Riau (Kabupaten Bagansiapiapi/Rohil, Bengkalis, Kepulauan Meranti, Inhu, dan Inhil) yang telah membantu pengumpulan data. Terima kasih kepada tim peneliti sekaligus penulis artikel atas kontribusinya dalam pelaksanaan penelitian dan penyusunan artikel.

REFERENSI

- Ahmad, M. &. (2013). Industri Galangan Kapal Kayu di Pesisir Riau. *Jurnal Perikanan dan Kelautan*, 37-47.
- Azhari, I. (2019). Dekonstruksi pembelajaran sejarah lokal di Kepulauan Riau. *Jurnal Pendidikan Ilmu Sosial*, 152-163.
- Briando, B. &. (2019). Pandangan hidup dan alam pikiran orang melayu. *Oetoesan-Hindia: Telaah Pemikiran Kebangsaan*, 69-78.
- Hutauruk, R. M. (2017). Performa Kapal Tradisional Bagansiapi-api. *Jurnal Perikanan dan Kelautan*, 51-58.
- Amaruddin, H., Sutiyono, S., Hikmah, H., & Shafitri, D. (2022). Analisis Struktural Fungsional: Peran Sekolah dalam Implementasi Nilai Karakter Religius dan Cinta Tanah Air Siswa MI Afkaaruna Islamic School. *Journal of Moral and Civic Education*, 6(2), 214-226.
- Mahamid, M. N. (2023). Urgensi Keberadaan Kota-Kota Pesisir Terhadap Kajian Sejarah Maritim di Nusantara: Sebuah Studi Strukturalisme. *Handep: Jurnal Sejarah dan Budaya*, 195-212.
- Maharani, J. (2018). *Peran Dinas Kelautan Dan Perikanan Dalam Pengawasan Kapal Jenis Pukat Tarik Terhadap Penangkapan Ikan (Studi di Dinas Kelautan dan Perikanan Provinsi Sumatera Utara)* . Sumatera Utara: UMSU.
- Mokoginta, M. P. (2023). Menyusuri jejak maritim orang Bolaang Mongondow: abad XVI-XIX. *Gema Wiralodra*, 137-155.
- Musa, M. (2017). Tunjuk Ajar Adat Melayu Sebagai Instrumen Alternatif Dalam Menyelesaikan Konflik Lahan Perkebunan Di Riau. *UIR Law Review*, 213-222.
- Nofrizal, N. A. (2014). Industri galangan kapal tradisional di Bagansiapiapi. *Jurnal Perikanan dan Kelautan*, 9-21.
- Nofrizal, N. A. (2014). Industri galangan kapal tradisional di Bagansiapiapi. *Jurnal Perikanan dan Kelautan*, 9-21.
- Purnama, I. (2010). *Jalan-Jalan Kepulauan Riau*. GagasMedia.
- Rochyat, I. G. (2016). Kajian Penerapan Gaya Desain Klasik Pada Kapal Pesiar Buatan Grandbanks Yachts, Sdn. Bhd. . *Jurnal Inosains*, 69-79.
- Rukin, S. P. (2019). *Metodologi penelitian kualitatif*. Yayasan Ahmar Cendekia Indonesia.
- Rustandi, N. (2020). Agama dan perubahan sosial ekonomi. *Tsaqofah*, 185-216.
- Salim, Z. M. (2014). Pembangunan Bitung sebagai Pelabuhan Hub Internasional. *Jurnal Ekonomi dan Pembangunan*, 107-117.

- Samin, S. M. (2015). Kerajaan dan Kesultanan Dunia Melayu: Kasus Sumatera dan Semenanjung Malaysia. *Criksetra: Jurnal Pendidikan Sejarah*, 62-83.
- Satria, A. (2015). *Pengantar sosiologi masyarakat pesisir*. Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Sosiady, M. (2022). Analisis Manajemen Pariwisata Berbasis Cagar Budaya Potensi Bagansiapiapi menuju Kota Pusaka. *Jotika Journal in Management and Entrepreneurship*, 51-58.
- Sosiady, M. (2022). Analisis Manajemen Pariwisata Berbasis Cagar Budaya Potensi Bagansiapiapi menuju Kota Pusaka. *Jotika Journal in Management and Entrepreneurship*, 51-58.
- Sucipto, U. (2014). *Sosiologi*. Deepublish.
- Susilowati, E. (2017). Etnis Maritim dan Permasalahannya. *Sabda: Jurnal Kajian Kebudayaan*, 1-18.
- Syahrudin, S. (2020). *Transportasi Perairan Kalimantan Selatan 1950-1970an*. Banjarmasin: Program Studi Pendidikan IPS FKIP ULM.
- Trimulyono, A. A. (2015). Kajian penggunaan program aplikasi desain kapal tradisional pada galangan kapal kayu di Kabupaten Batang. *Kapal: Jurnal Ilmu Pengetahuan dan Teknologi Kelautan*, 139-144.
- Warto, W. (2017). Tantangan Penulisan Sejarah Lokal. *Sejarah Dan Budaya: Jurnal Sejarah, Budaya, Dan Pengajarannya*, 123-129.
- Zakaria, N. A. (2017). Akal Budi Dan Cerminan Jati Diri Melayu Dalam Pantun: Akal Budi and Reflection of Malay Identity in Pantun. *The Sultan Alauddin Sulaiman Shah Journal (JSASS)*, 89-97.