

**SEJARAH PERKEMBANGAN TRANSPORTASI NAYOR DI KABUPATEN
SUKABUMI DALAM UPAYA PENGEMBANGAN KARAKTER DAN EKONOMI
KREATIF PADA MASA ORDE BARU**

Muhammad widyanto, Triwahana

Program Sarjana Pendidikan Sejarah Universitas PGRI Yogyakarta

dinagnatialita@gmail.com triwahana@upy.ac.id

ABSTRAK

Nayor merupakan transportasi tradisional yang sangat digemari hingga dijadikan sebagai ikon di wilayah Kabupaten Sukabumi pada masa Orde Baru. Namun seiring berjalannya waktu, hingga saat ini keberadaan nayor sudah jarang terlihat akibat banyaknya transportasi umum saat ini. Oleh karena itu, tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui sejarah perkembangan transportasi nayor di kabupaten sukabumi dalam upaya pengembangan karakter dan ekonomi kreatif pada masa orde baru. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif deskriptif analisis dan pengumpulan data dengan cara observasi lapangan, wawancara, dokumentasi, dan studi pustaka.

Berdasarkan hasil penelitian disimpulkan bahwa nayor merupakan

kendaraan tradisional yang asal keberadaannya hanya terdapat di Cibadak, Sukabumi Jawa Barat. Nayor telah mencapai puncak kejayaannya pada masa Orde Baru, yang digunakan oleh warga setempat sebagai alat untuk sarana transportasi andalan. Cara masyarakat melestarikan nayor adalah dengan turut menggunakan Nayor sebagai transportasi ataupun sebagai wisata, membuat jalur khusus nayor sebagai tujuan wisata serta mengadakan acara-acara yang melibatkan nayor. Dalam mengembangkan ekonomi kreatif, nayor mampu menjangkau ke berbagai pelosok desa. Pengembangan transportasi nayor dalam menyumbangkan ekonomi kreatif pada masa orde baru adalah dengan ciri khas yang menjadikan nayor transportasi favorit dan juga tujuan wisata pada masa orde baru.

Kata Kunci : Nayar, Karakter, Ekonomi, Kreatif, Orde Baru.

ABSTRACT

The nayar is a kind of traditional transportation that has great popularity up until the New Order era, when it becomes a symbol in the has become increasingly unusual because there are so many public transit options available right now. In an effort to foster character and the creative economy during the New Order era, the goal of this study was to learn the history of the development of nayar transit in Sukabumi Regency. The analysis and data gathering for this study included field observations, interviews, documentation, and literature reviews.

According to the findings of important research, the nayar is atraditional vehicle that was first found in Cibadak, Sukabumi, West Java. During the New Order era, Nayar had achieved the pinnacle of its splendor and served the locals as a dependable mode of transportation. The community makes use of Nayar by using it for transportation or tours, creating unique routes for it as a tourist attraction, and hosting events with it. Nayar is able to connect with numerous isolated villages in the emerging creative economy. The factors that made nayar

transportation popular and a popular tourist destination throughout the new order era defined the company's growth in terms of its contribution to the creative economy during that time.

Keywords : Nayar, Character, Economy, Creative, New Order

PENDAHULUAN

Kesenian merupakan bagian dari kebudayaan yang lahir dari hasil budi daya manusia untuk mengekspresikan rasa keindahan, kebebasan dari dalam jiwanya. Kesenian juga mempunyai fungsi lain yaitu sebagai pemelihara dan pelestarian keberagaman adat istiadat yang ada di sebuah daerah. Kesenian adalah salah satu unsur kebudayaan yang tumbuh jugaberkembang di masyarakat, dan dilakukan oleh masyarakat untuk memenuhi kebutuhan, baik dalam sistem kepercayaan, sistem sosial, maupun sebagai sarana hiburan (Takari, 2008). Dalam perkembangannya kesenian mengalami perubahan dari masa ke masa, baik dari fungsi, bentuk, waditra, dan penampilannya. Kesenian yang masih berkembang di masyarakat adalah kesenian tradisional dan kesenian modern. Namun di sini penulis mengambil kesenian tradisional untuk dijadikan bahan penelitian. Kesenian tradisional merupakan kesenian yang dimiliki oleh daerah tertentu yang menjadi ciri khas daerah tersebut. Menurut (Saputra, 2018)

kesenian tradisional sebagai identitas kultural masyarakat pendukungnya yang berfungsi secara sosial dan ritual, juga dipercaya masyarakat tidak sekadar sebagai hiburan yang menciptakan kegembiraan, namun ia juga menjadi media yang mampu memfasilitasi doa dan harapan mereka.

Kesenian tradisional dipengaruhi oleh berbagai aspek, antara lain letak geografis, mata pencaharian, dan kepercayaan. Aspek yang menonjol dalam kesenian tradisional di Indonesia pada umumnya adalah sangat terkait pada aspek mata pencaharian dan kepercayaan.

Masyarakat Indonesia, khususnya masyarakat Jawa Barat sebagian besar masih memegang teguh nilai-nilai budaya warisan nenek moyang. Mereka beranggapan bahwa suatu tradisi yang telah dilaksanakan secara turun temurun harus tetap dilakukan oleh masyarakat. Hal ini menjadi penting diteruskan oleh penerusnya agar kelangsungan kehidupan pada masyarakat tersebut tetap terjaga. Menurut (Saputra, 2018) menjelaskan bahwa kesenian yang sangat beragam, sehingga pada penelitian ini kesenian yang akan dibahas yaitu transportasi tradisional kesenian Naylor. Naylor merupakan sebuah ikon kota kecil yang penuh sejarah di wilayah Kabupaten Sukabumi, Jawa Barat. Naylor ini sampai dikenal hingga seluruh nusantara di Republik Indonesia bahkan

dunia sekalipun bahwa Kota Cibadak adalah Kota Naylor. Berdasarkan pada aspek perekonomian, Naylor merupakan jenis dari transportasi tradisional yang mempunyai pengaruh yang besar sejak tempo dulu khususnya pada pemerintahan Orde Baru dan sangat populer di beberapa daerah. Naylor dijadikan sebagai salah satu transportasi tradisional yang ditarik menggunakan satu ekor kuda. Naylor di masa Orde Baru hingga sekarang digunakan sebagai angkutan yang membawa berbagai barang atau orang seperti hasil bumi, dan sering digunakan di daerah yang kondisinya terjal dan bebatuan. Di masa Orde Baru, Naylor begitu diminati selain kendaraan oplet. Naylor mampu menjangkau keberbagai pelosok desa, bahkan mampu menempuh jarak yang sangat jauh sekalipun. Dalam perjalanan sejarahnya, Naylor sempat mengalami modifikasi, dari mulai dua roda menjadi roda empat.

Namun, dari perubahan itu tidak berlangsung lama. Rodanya dikembalikan ke semula, yaitu memakai roda dua. Karena saat itu dianggap tidak menunjukkan jati diri dan ciri khas dari Naylor itu sendiri. Namun seiring dengan perkembangan zaman kini keberadaan Naylor di Cibadak sudah mulai tak terlihat, walaupun dahulu jumlah Naylor bisa mencapai puluhan. Namun saat ini, hanya dapat terlihat satu sampai dua Naylor saja di Labora Cibadak. Naylor ini harus bisa terus dilestarikan di Kota Cibadak. Karena Naylor sendiri adalah

merupakan ikon Kota Cibadak, dan merupakan bagian dari sejarah Sukabumi.

Selain itu di era Orde Baru “Nayor” dijadikan sebagai pengembangan karakter dan ekonomi kreatif. Pada awal kelahirannya, Orde Baru memang memfokuskan programnya terhadap pembangunan ekonomi. Hal ini didasarkan kepada kondisi ekonomi Indonesia diawal Orde Baru yang cukup memprihatinkan, sehingga fokus ekonomi harus berdasarkan pada amanat pancasila untuk menciptakan kemanusiaan yang adil dan beradab. Pada era Orde Baru, perkembangan teknologi transportasi darat di Indonesia telah mencapai suatu titik dimana kualitas serta kuantitasnya boleh disamakan dengan negara berkembang lainnya. Dengan kata lain kemajuan yang cukup berarti telah diraih. Hal ini bisa kita lihat dengan beragamnya kendaraan yang telah beroperasi di jalan raya baik itu di kota-kota besar ataupun terpencil sekalipun. Berbagai ukuran bus dari yang kecil, sedang hingga besar sebagai sarana angkutan umum massal telah beroperasi dengan lancar, yang melayani berbagai rute seperti dalam kota atau antar kota dalam propinsi, lintas propinsi maupun pulau. Dengan kata lain Nayor mulai ditinggalkan pada masa Orde Baru ini.

Ada beberapa alasan mengapa penelitian ini dianggap penting untuk

dikaji. Pertama, tidak dapat dipungkiri dalam perjalanannya kesenian Nayor mengalami pasang surut. Proses regenerasi yang dirasa tidak berjalan dengan baik menjadi salah satu faktor penyebab meredupnya transportasi Nayor. Hal tersebut membuat penulis tertarik untuk mengkaji perkembangan transportasi Nayor di Kota Sukabumi. Kedua, kenyataannya masyarakat Jawa Barat khususnya masyarakat Sukabumi saat ini banyak yang tidak mengetahui tentang transportasi Nayor. Seperti hasil wawancara yang penulis lakukan dengan beberapa masyarakat di Kota Sukabumi, mereka menjawab kurang mengetahui tentang transportasi Nayor, hal ini menunjukkan bahwasanya transportasi ini masih belum dikenal oleh masyarakat luas. Jika hal ini dibiarkan maka tidak akan ada lagi yang akan tertarik untuk mempelajari dan melestarikan transportasi Nayor. Ketiga, keberadaan kesenian tradisional harus dilestarikan di tengah-tengah masyarakat. Sudah menjadi tugas masyarakat sebagai pendukung dari kesenian tradisional untuk menjaga kesenian tradisional yang merupakan warisan dari leluhurnya. Selain itu, dengan melestarikan kesenian tradisional, masyarakat menjadi tahu dan memahami akar kebudayaannya sendiri. Keempat, penelitian ini ditujukan untuk mengetahui upaya-upaya dari seniman dan pihak pemerintah untuk melestarikan transportasi Nayor. Tentunya dalam

pelaksanaan melestarikan seni budaya yang ada di Indonesia pemerintah dirasakan harus turut andil. Melalui kajian ini tentunya penulis ingin mengetahui sejauh mana peran pemerintah dalam proses pelestarian transportasi Nayar.

Berdasarkan dari latar belakang yang telah dijelaskan maka tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui sejarah perkembangan transportasi nayar di kabupaten sukabumi dalam upaya pengembangan karakter dan ekonomi kreatif pada masa orde baru.

METODE PENELETIAN

Penelitian ini dikategorikan sebagai penelitian kualitatif yang menggunakan pendekatan sejarah atau dikenal dengan sebutan *historical research* yang mempunyai sifat analisis kritis. Adapun penelitian kualitatif itu sendiri yaitu penelitian dimana peneliti ditempatkan sebagai instrumental kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara penggabungan dan analisis data bersifat induktif (Sugiyono, 2018). Sedangkan untuk penelitian sejarah merupakan suatu penelitian dengan menyelidiki dengan sistematis dan menyeluruh mengenai berbagai dokumen dan sumber lain yang mengandung fakta di masa lampau mengenai berbagai pertanyaan sejarawan (Wasino & Hartatik, 2018).

Penelitian historis berupaya merekonstruksi tentang fakta di masa lampau tentang apa, siapa, kapan, di mana dan bagaimana secara obyektif, sistematis dan akurat yang dilaksanakan pada waktu sekarang. Pada penelitian ini, peneliti mengambil jenis penelitian bibliografis. Menurut (Padiatra, 2020) penelitian bibliografis menggunakan metode sejarah untuk mencari, menganalisis, membuat interpretasi serta generalisasi dan fakta-fakta yang merupakan pendapat para ahli dalam suatu masalah atau suatu organisasi dikelompokkan dalam penelitian biografi.

Dalam penelitian ini, teknik sampling yang digunakan adalah *snowball sampling*, di mana dalam pengambilan data objek yang awalnya sedikit, lama-lama akan menjadi banyak menjadi besar. Hal demikian disebabkan karena jumlah sumber data yang masih kecil belum mampu mengungkapkan data secara menyeluruh mengenai transportasi tradisional Nayar di Cibadak, sehingga diperlukan lagi orang lain sebagai sumber data agar jumlah sampel sumber data semakin besar dengan mempertimbangkan kapasitas dan orang tersebut yang dianggap paling menguasai tentang transportasi tradisional Nayar di Cibadak.

Sumber-sumber data dalam penelitian *Historical Research* untuk mengungkapkan sejarah dari transportasi tradisional Nayar,

peneliti mengutip dari Nevin dan Kaelan dalam Djamal (2015:56) di mana sumber data yang dapat menjadi bahan dalam penelitian ini ialah meliputi : (1) Peninggalan fisik yaitu tempat-tempat bersejarah, (2) Cerita lisan yang diwariskan dari generasi ke generasi seperti hikayat, legenda, cerita rakyat dan lain-lain, (3) Materi tulisan yang terdapat pada patung, bangunan rumah, tempat ibadah dan lain-lain, (4) Tulisan tangan, dokumen dan lainnya, (5) Buku yang ditulis oleh penulis zaman dahulu, (6) film dokumenter, radio, kaset, dan televisi, (7) observasi langsung oleh peneliti pada objek tersebut.

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah observasi, wawancara dan dokumentasi. Observasi adalah bagian dari pengumpulan data. Menurut Conny Setiawan (2014:110) menjelaskan bahwa observasi dapat diartikan sebagai pengumpulan data langsung di lapangan. Jenis wawancara yang digunakan dalam penelitian ini adalah wawancara Semiterstruktur (semistructured interview). Menurut (Lexy, 2007) menjelaskan wawancara Semi terstruktur (semi structured interview) di mana pada pelaksanaannya lebih bebas dan mendalam dalam menemukan permasalahan secara lebih terbuka dalam hal ide-ide dan pendapat dari pihak yang diwawancarai. Teknik dokumentasi bertujuan untuk

mendapatkan data sekunder yang dapat mendukung keakuratan data penelitian dari data-data berupa foto, video dan dokumen-dokumen lainnya.

Analisis data merupakan cara mengatur secara sistematis bahan hasil wawancara dan observasi, menafsirkannya dan menghasilkan suatu pemikiran, pendapat, teori atau gagasan yang baru (Setiawan, 2014). Menurut (Sugiyono, 2018) menjelaskan bahwa terdapat tahapan dalam teknik analisis data diantaranya:

1. Reduksi Data

Kegiatan utama dalam setiap penelitian adalah pengumpulan data. Dalam penelitian kualitatif, peneliti adalah sebagai instrument kunci dalam pengumpulan data. Pengumpulan data dilakukan dengan observasi dan wawancara mendalam dan studi dokumentasi wawancara.

2. Penyajian Data

Setelah data direduksi, langkah-langkah selanjutnya adalah displaying data. Dengan displaying data, maka akan mudah untuk memahami apa yang terjadi, merencanakan kerja selanjutnya berdasarkan apa yang telah dipahami. Penyajian data bisa dapat dilakukan dalam bentuk uraian singkat.

3. Menarik Kesimpulan

Kesimpulan merupakan temuan yang berupa deskripsi atau gambaran suatu objek yang sebelumnya masih ramah

tamah atau interaktif, hipotensis, atau teori.

Kemudian, data yang telah berhasil digali, dikumpulkan, dan dicatat, serta diusahakan kemantapan dan kebenarannya dilakukan uji validitas keabsahan data dengan cara sebagai berikut.

1. Diskusi

Dalam rangka lebih menangkap ide-ide yang dikemukakan para narasumber yang diwawancarai, peneliti melakukan diskusi secara terus menerus dengan budayawan kesenian transportasi tradisional Naylor.

2. Metode Triangulasi

Membandingkan dan mengecek baik derajat kepercayaan suatu informasi yang diperoleh melalui waktu dan alat yang berbeda dalam penelitian kualitatif. Menurut (Suryana, 2010) teknik triangulasi digunakan oleh peneliti secara terus menerus hingga data yang diperoleh mengalami redundansi. Redundansi merupakan keadaan suatu data dimana data sudah mengalami tingkat kejenuhan yang tinggi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Posisi wilayah Kecamatan Cibadak terletak pada ketinggian 400 m-700 m di

- Sebelah utara : Kecamatan Nagrak
- Sebelah selatan : Kecamatan Cikembar
- Sebelah timur : Kabupaten Cicantayan
- Sebelah barat : Kecamatan Parungkuda

Luas wilayah Kecamatan Cibadak tercatat 6418 Ha yang terdiri dari tanah sawah 798 Ha, lahan non pertanian 5,620 Ha dan sisanya adalah lahan untuk pemukiman, pertokoan, fasilitas umum, dan infrastruktur lainnya. Sebagian besar wilayah desa yang ada di Kecamatan Cibadak terletak di daerah dataran dan lereng bukit/gunung. Wilayah Kecamatan Cibadak terletak 41 kilometer dari Ibukota Kabupaten Sukabumi, 115 Kilometer dari Ibukota Propinsi Jawa Barat dan 114 Kilometer dari Ibukota Negara.

Kendaraan Tradisional Naylor

Dalam membuat Naylor pak Tata tidak memiliki desain pola seperti halnya desain yang di gambar diatas kertas. Beliau sejak dahulu selalu menggunakan pola kayu seperti diatas untuk membuat pola Naylor yang berupa lengkungan. Setelah di gunakan, biasanya pola tersebut kembali disimpan untuk digunakan kembali ketika membuat naylor yang baru.



Gambar 3.1 Bapak Tata Sedang Membuat Pola Nayor Sumber: Dokumen pribadi

Unsur-unsur kendaraan tradisional Nayor terdiri dari:

1. Gerobak

Gerobak nayor terbuat dari kayu, biasanya jenis kayu yang digunakan adalah kayu Mahoni atau kayu Jati agar nantinya nayor dapat tahan lama. Adapun kayu dibeli secara batangan kemudian dibuat oleh orang yang pandai dan terbiasa membuat Nayor. Harga pembuatan 1 Nayor lebih dari 4 Juta. Dan bisa digunakan kurang lebih 5 Tahun. Setelah 5 Tahun biasanya nayor perlu di rombak untuk di perbaiki namun tidak semua diganti baru hanya di beberapa bagian yang rusak saja.

Unsur-unsur gerobak terdiri dari:

a) Bagian Depan Gerobak terdiri dari:

- Bom adalah sangkutan kuda merupakan kayu Panjang yang di berguna untuk menalikan kuda serta

pakaian atau tali penyeimbangnya.

- Tabeng adalah papan kayu yang di menghiasi besi sebagai penghalang antara kusir dengan kuda, sehingga bagian belakang kuda serta kibasan ekor tidak terkena langsung ke kusir

b) Bagian Luar terdiri :

- Pintu belakang, berbentuk cekung mengikuti pola. Nayor tidak memiliki pintu samping ataupun depan.
- Jendela, bentuk nayor di buat tinggi langsung ke jendela. Dahulu dibuat seperti ini dikarenakan banyak masyarakat terutama ibu-ibu serta wanita yang menaiki Nayor masih menggunakan kain. Sehingga di buat tinggi dan tertutup agar tertutup auratnya dan tidak tersingkap dan terlihat dari luar.
- Tenda, bagian atas atau atap yang ditambahkan untuk melindungi kusir dari panas terik serta hujan.

c) Bagian Dalam

- Gerobak, bagian dalam nayor tetap berbentuk gerobak atau kotak karena pada awal pembuatannya Nayor di gunakan untuk pengangkut hasil bumi, sehingga di buat agar lebih luas.
- Bangku penumpang, dibuat berhadapan dengan bahan baku kayu yang dilapisi kain ataupun kain jok motor atau jok mobil yang tahan air.

d) Bagian penggerak terdiri dari :

- Ban, pada saat awal mula pembuatan Naylor ban yang digunakan adalah ban bekas dari motor Harley Davidson, namun karena semakin mahal dan sulit untuk mendapatkannya dialihkan ke Ban mobil VW atau Volkswagen yang berukuran lebih kecil. Namun, lagi-lagi makin sulit di dapat serta harga nya mahal jadilah memakai ban angkot atau angkutan Kota.
- Kuda, Kuda yang digunakan untuk kendaraan Naylor biasanya mulai usia 7 tahun sampai 10 tahun. Naylor tidak menggunakan jenis kuda tertentu dalam berkendara, hanya saja kuda tersebut harus dirawat dengan baik agar tetap sehat. Dan biasanya kuda akan bertahan menarik Naylor hingga 20-30 tahun tergantung perawatannya. Jika perawatannya bagus maka kuda akan sehat namun jika perawatannya tidak bagus maka kuda akan mudah sakit dan mati. Untuk perawatan kuda biasanya diberi makan berupa rumput yang di campur dengan dedak. Untuk harga kuda mulai dari 20 Juta sampai 25 juta. Jika ukurannya kecil mulai dari harga 17 sampai 18 juta.

Jenis kuda yang paling sering di gunakan ada 3 jenis yaitu :

- a. Kuda sembawa (Sumbawa)
merupakan kuda local Indonesia

yang berada di pulau Sumbawa.

- b. Kuda Sanel (Sandel) jenis kuda hasil perkawinan silang dari kuda poni dan kuda Arab.
 - c. Kuda Priangan jenis kuda asal Sumbawa yang sudah di ternakan serta berkembang biak di jawab barat terutama daerah Bandung Pangalengan.
2. Hiasan, Tali dan Sepatu Kuda
- a. Kacamata kuda dan Borongsong:
Kacamata kuda, berfungsi agar kudatetap berjalan lurus sedangkan borongsong adalah sumpalan kupingagar kuda tidak mendengar suara bising serta klakson kendararaan yang dapat menyebabkan kuda stres serta tidak focus dalam berjalan. Jika tidak menggunakan borongsong maka kuda dapat kehilangan kendali.
 - b. Tali Less dan besi : Besi yang di gigit oleh kuda kemudian di sambungkan dengan seutas tali kiri dan kanan yang berfungsi sebagaisetir kusir Naylor.
 - c. Tali Dada : Tali dada berfungsi untuk menahan gerobak Naylor agar seimbang dengan kuda ketika berjalan.
 - d. Tali Lestreng : Tali lestreng merupakan sambungan Dari Tali dada yang berkaitan dengan Tali

gendongan.

- e. Tali Angkul : berfungsi sebagai penahan punggung dengan tali Dada sehingga penahan Dada baian tas serta bawah seimbang.
- f. Gandongan dan Tali Gandongan : Gandongan merupakan pusat tali- tali berkaitan yang akan di hubungkan dengan Bom (sangkutan Pakaian dan tali kuda), menggunakan tali gendongan.
- g. Tali beruk : tali yang berfungsi untuk menahan Kuda pada saat jalanmenurun.
- h. Aisan : merupakan penahan tali lestreng (sambungan tali dada)
- i. Lapis Buntut : berfungsi sama dengan tali beruk untuk menahan pada saat jalan menurun.
- j. Tali amen besar dan tali amen kecil : Tali amen kecil berfungsi untuk menahan gendongan dan Tali amen besar untuk menahan pada saat penumpang naik agar tidak terjungkal.
- k. Perlengkapan sepatu kuda untuk melindungi kaki kuda dan juga kantong Kotoran agar kotoran kuda tidak berceceran di jalan.

Sejarah Transportasi TraditionalNayor

Di Sukabumi

Kota Nayor merupakan ikon dari Kota Cibadak yang sudah terkenal keseluruh nusantara, bahkan juga dunia, pasalnya kendaraan tradisional jenis Nayor ini asal muasal keberadaannya memang hanya ada awalnya dan dengan bentuk yang tidak seperti sekarang. Hanya seperti Gerobak atau bahasa Sunda nya Pesagi. Walaupun bentuk masih terlalu sederhana namun kendaraan ini sangat banyak peminatnya.Hingga akhirnya banyak warga Cibadak pada saat itu meminta pola pembuatan Nayor pada pak Wira, dan pak Wira memberikannya untuk di kembangkan. Maka sejak saat itulah Nayor menjadi kendaraan tradisional Cibadak, Sukabumi.

Perkembangan Transportasi Traditional Nayor Di Sukabumi Saat Ini

Ketika mendengar Kota Cibadak, pasti identik dengan ikon kendaraan tradisional Nayor. Kendaraan transportasi yang ada sejak zaman penjajahan ini pernah kesohor dan primadona dizamannya. Namun saat ini, suara hentakan sepatu kuda yang dihasilkan dari kendaraan tradisional Nayor Cibadak nyaris jarang terdengar lagi. Kini suara tersebut beralih dengan suara kendaraan bermotor yang memadati jalanan Cibadak. Nayor sejatinya ‘bermesraan’ dengan jalan Cibadak sejak jaman Jepang. Namun, saat ini kemesraan Nayor seakan terkalahkan oleh motor dan angkutan perkotaan lainnya.

Menurut penuturan Kang Babay

selaku pemilik transportasi nayar, beliau menyatakan bahwa seiring berjalannya waktu perkembangan nayar saat ini semakin menurun. Namun penurunan ini tampak drastis sejak tahun 2010 sebab peminat nayar semakin berkurang walau masih ada juga yang rutin naik nayar tapi bisa dihitung. Di tambah saat ini tidak ada pangkalan untuk nayar sehingga ruang gerak nayar juga semakin sempit. Apalagi ditambah dengan banyaknya angkutan umum saat ini, seperti angkot dan ojek online membuat transportasi nayar semakin tergeser dan tertinggal, yang tersisa hanyalah anak-anak yang menjadi penumpang setia nayar dan tamu-tamu pendatang yang ingin merasakan naik nayar. Hal ini karena masyarakat memilih angkutan yang lebih murah dan cepat sehingga mereka lebih memilih transportasi modern. Bahkan yang lebih memprihatinkan saat ini ialah sejak masa covid melanda membuat nayar semakin nyaris jarang terlihat. Sehingga hal ini berpengaruh pada pendapatan masyarakat, banyak kusir yang keluar dan berhenti menarik nayar. Apalagi semenjak covid, tempat wisata di tutup bahkan tempat wisata yang baru dibuka sebagai tempat bermain juga di tutup, padahal awalnya tempat tersebut dapat menjadi peluang bagi para kusir nayar untuk menarik penumpang.

Berdasarkan penuturan bu Erah selaku pemilik Nayar, beliau memiliki 8 nayar yang disewakan kepada para kusir nayar dengan tarif 50% dari pendapatan perharinya. Namun hal ini sudah termasuk biaya pakan kuda dan biaya perawatan nayar. sehingga bisa dikatakan pemilik hanya mengambil 30%. Misal jika kusir nayar mendapatkan penghasilan 50 ribu/ hari maka bu Erah memperoleh 25 ribu/ nayar. Dari 25 ribu tersebut sebagian di belikan pakan kuda dan perawatannya. Sehingga hasil bersih hanya 10 ribu/nayar. Jika dari 8 nayar tersebut keluar, maka jika di rata-ratakan bu Erah memperoleh uang sekitar 80 ribu/ harinya. Namun tidak semua kuda keluar hanya 4 diantaranya, sehingga rata-rata penghasilan bu Erah 40 ribu/ harinya. Sebab para kusir nayar banyak yang menarik diri untuk tidak menarik nayar lagi.

Adapun mengenai tarif perjalanan nayar tergantung dengan jarak tempuhnya. Jika jarak dekat ada yang 10 ribu sampai 50 ribu, namun terkadang ada pula yang seikhlas hati. Tetapi jika jaraknya jauh seperti antar kecamatan bisa sampai 80 ribu bahkan jika dari Cibadak ke Parungkuda biasa nya 100 sampai 150 ribu. Maka dari itu, untuk penghasilan para kusir kuda juga tidak menentu, seperti halnya yang di tuturkan Abah Utom. Beliau mengatakan bahwa saat ini penumpang nayar semakin sedikit bahkan kadang tidak ada penumpang sama sekali. Namun jika tidak mendapat penumpang,

biasanya pemilik di Cibadak dan berawal dari daerah Cibadak, Sukabumi, Jawa Barat.

Berdasarkan informasi yang diperoleh, pada masa penjajahan Jepang terjadi pengeboman di wilayah Cibadak yang mengakibatkan hancurnya jembatan, tepatnya jembatan pamuruyan, dan saat dikantor kewedanaan, pada saat para pencipta mau mendaftarkan keabsahan nama tersebut, secara tidak sengaja, di kewedanaan sendiri pada saat itu ada yang bilang” Naha Ngagayor ” kepada kendaraan tersebut, nah dari situlah asal kata Naylor tersebut yang berasal dari bahasa Sunda kirata, yakni ” Naha Ngagayor “yang artinya tidak bisa seimbang, akan tetapi berat sebelah kebelakang, berawal dari bahasa Naha Ngagayor ini, timbul sebutan bahwa kendaraan tradisional di Cibadak yang ditarik melalui tenaga seekor kuda disebut menjadi Naylor.

Berdasarkan hasil penuturan bapak Adhi Wahyudi, S.IP selaku kepala sosial dan ekonomi kota Cibadak mengenai asal muasal kata Naylor, beliau mengatakan bahwa terdapat beberapa sumber dari masyarakat yang bisa di percaya yaitu pada awalnya naylor berasal dari pamuruyan dan diberi nama naylor oleh “pak Acun” selaku tokoh awal pemilik naylor, selain itu adapula yang mengatakan bahwa naylor

berasal dari nama orang Jepang yaitu “Nayuri” yang kemudian di ubah menjadi naylor. Selain itu ada pula yang mengatakan bahwa naylor berasal dari kata “Ngagayor” yang artinya tidak bisa seimbang.

Sedangkan berdasarkan hasil wawancara kepada bapak Tata selaku pemilik bengkel Naylor, beliau menyatakan bahwa asal muasal nama dari kendaraan tradisional Naylor bukanlah Naylor, tetapi Gayor. Naylor pertama kali di buat sekitar tahun 1944 oleh seorang guru sekolah Teknik bernama Alm. Bapak Wira. Beliau menciptakan design Naylor dengantangannya sendiri mulai dari Pola kayu sampai jadi. Karena pada saat itu belum banyak moda transportasi, sehingga bapak Wira membuat pertama kali naylor ini untuk mengangkut barang atau hasil bumi pada tidak meminta tarif sewa naylor bahkan malah diberi upah oleh pemiliknya. Hal yang sama juga disampaikan oleh Mang Deden selaku kusir kuda juga, beliau mengatakan bahwa untuk penumpang naylor kadang ada kadang tidak sehingga jika tidak ada sama sekali pemasukan biasanya Mang Deden akan kasbon dengan pemilik naylor. Hal ini karena menjadi kusir naylor adalah profesi Mang Deden dan Abah Utom sejak dahulu sehingga sumber utama mata pencahariannya adalah menjadi kusir naylor. Namun karena penghasilan yang tidak tentu ini, serta tidak cukup untuk kebutuhan sehari-hari maka mereka juga memiliki pekerjaan serabutan

lainnya untuk memperoleh penghasilan tambahan.

Persepsi Peneliti Tentang Perkembangan Kendaraan Tradisional Naylor

Menurut persepsi peneliti perkembangan kendaraan tradisional naylor di kota Cibadak sangat menurun drastis. Kota yang dulunya tersohor dengan kendaraan tradisional Naylor sebagai ikon primadonanya, saat ini nyaris hanya tinggal sejarah. Berdasarkan pengamatan peneliti, saat ini kendaraan tradisional naylor sudah jarang terlihat di jalan raya. Bahkan jika diamati hanya tinggal beberapa saja yang masih bertahan hingga saat ini. Padahal dulunya kendaraan tradisional naylor merupakan satu-satunya transportasi umum yang digemari masyarakat pada masa Orde Baru.

Suara hentakan sepatu kuda yang dihasilkan dari kendaraan tradisional Naylor Cibadak nyaris jarang terdengar. Kini suara tersebut beralih dengan suara kendaraan bermotor yang memadati jalanan Cibadak. Naylor sejatinya ‘bermesraan’ dengan jalan Cibadak sejak jaman Jepang. Namun, saat ini kemesraan Naylor seakan terkalahkan oleh motor dan angkutan perkotaan lainnya. Pada masa Orde Baru, jumlah naylor pernah mencapai sekitar 90-an dan beroperasi mengantarkan masyarakat beraktifitas. Namun, seiring berjalan

dengan waktu kendaraan ini semakin menyusut. Faktornya, selain pendapatannya yang berkurang peminat kendaraan ini sudah tidak lagi seperti yang dulu kala. Bahkan untuk menghidupi ongkos perawatan kudanya juga sering tidak pernah menutupi.

Dengan begitu, yang tadinya memiliki kuda-kuda yang hebat dan perkasa, akibat kurang perawatan dan mendapatkan asupan makanan membuat kuda-kudanya meninggal karena penyakit atau sudah dimakan usia. Secara perlahan keberadaan Naylor tersebut akan semakin kritis dan nyaris hilang dari jalanan Cibadak.

Meski, saat ini sudah ada tugu Naylor berdiri, namun usaha ini belum cukup untuk mengembalikan kelestarian naylor seperti sediakala. Lebih jauh dari itu pemerintah juga harusnya memberikan ruang bagi mereka agar ekonomi mereka tetap berjalan. Meski, saat ini angkutan perkotaan sudah bermacam-macam hingga kemudian muncul angkutan berbasis online, nasib kendaraan ini semakin dan semakin sulit bersaing.

Maka dari itu butuh resolusi yang lebih bijak lagi dari pemerintah maupun masyarakat dalam upaya mengembangkan kendaraan tradisional naylor ini. Sebab, jika tidak segera diupayakan maka kendaraan tradisional naylor akan benar-benar punah. Hal ini dikarenakan masyarakat yang berusaha mempertahankan naylor akan mencari pekerjaan lain dalam upaya pemenuhan kebutuhan hidupnya.

Dengan begitu nayar benar-benar akan ditinggalkan dan hanya menjadi sejarah.

Mengamati perkembangan kendaraan tradisional nayar. terdapat beberapa kendala bagi masyarakat dalam melestarikan kendaraan tradisional nayar di Cibadak. Adapun kendala tersebut diantaranya :

- 1) Tidak adanya fasilitas atau jalan khusus untuk Nayar. Hal ini dikarenakan jalan umum sudah dipenuhi transportasi umum.
- 2) Kemacetan jalan, hal ini karena jalanan dipenuhi oleh kendaraan umum sehingga menyebabkan kemacetan. Oleh karena, itu perjalanan nayar menjadi terhambat dan sering ditinggal oleh penumpang karena terlalu lama menunggu.
- 3) Kurangnya peminat Nayar, hal ini karena, masyarakat saat ini memiliki aktivitas yang padat, akibat tuntutan pekerjaan atau sebagainya. Sehingga masyarakat lebih memilih transportasi umum atau transportasi online yang dapat mengantarnya dengan cepat.

Berdasarkan kendala-kendala tersebut, maka dalam kondisi ini pemerintah harus mengambil tindakan yang besar seperti halnya harapan Mang Deden selaku kusir nayar, beliau berharap bahwa pemerintah dapat memfasilitasi atau memberi jalan khusus untuk Nayar, seperti

penyediaan tempat bermain/tempat kunjungan wisata. Karena jika nayar digunakan untuk transportasi umum sudah tidak memungkinkan lagi. Harapan ini sejalan dengan keinginan Kang Babay selaku pemilik nayar, beliau berharap bahwa pemerintah dapat memfasilitasi untuk jalur nayar dan tempat khusus nayar seperti di tempat-tempat wisata, alun-alun, atau tempat-tempat pusat perkumpulan lainnya.

Dengan begitu kedepannya nayar dapat semakin berkembang dan terjaga kelestariannya. Bukan hanya melestarikan kesenian tradisional nayar namun juga dapat membuka lapangan pekerjaan dan membantu perekonomian masyarakat sekitar.

Upaya Masyarakat Mempertahankan Kelestarian Nayar

Jika kita datang ke Cibadak, kita akan melihat adanya sebuah tugu nayar berdiri, tugu nayar tersebut menjadi sebuah ikon ciri khas kota tersebut. Hal ini merupakan satu ikhtiar yang dilakukan oleh pemerintahan kabupaten dalam melestarikan kendaraan tradisional nayar tersebut. Namun hal tersebut tak cukup sebab jika hanya dengan membangun tugu, hal ini akan menjadi sebuah kenangan saja bukan jaminan bahwa kendaraan tradisional nayar akan terus lestari ditengah gempuran kecanggihan zaman teknologi.



Gambar 3.2. Tugu Nayor
(Sumber : Dokumen Pribadi)

Maka dari itu upaya pelestarian nayor ini harus ada kerjasama antara pemerintah dan masyarakat setempat. Sebab hinggasaat ini pemerintah dan masyarakat hanya berjalan sendiri-sendiri dalam mempertahankan serta melestarikan kendaraan tradisional nayor ini. Seperti yang dituturkan oleh bu Erah, sebagai pemilik nayor beliau mengatakan bahwa beliau mempertahankan nayor dikarenakan kasihan dengan kusir nayor, sebab jika tidak dipertahankan maka para kusir nayor akan kehilangan mata pencaharian. Khususnya mereka yang sudah berprofesi sebagai kusir nayor sejak masa Orde Baru. Selain itu bu Erah juga mengatakan bahwa mempertahankan nayor adalah amanah dari Alm. Suaminya agar tetap melestarikan nayor sebab nayor merupakan ciri khas kota Cibadak sehingga jangan sampai punah di gerus kecanggihan jaman.

Adapun berdasarkan penuturan Kang Babay, cara masyarakat melestarikan nayor adalah dengan turut sesekali tetap menggunakan Nayor sebagai transportasi,

dengan begitu pengemudi Nayor akan tetap memperoleh penghasilan dan tidak kehilangan sumber utama matapencahariannya. Selain itu, berdasarkan penuturan Abah Utom, beliau mengatakan bahwa cara masyarakat melestarikan nayor adalah dengan tidak menjual kuda penarik nayor walaupun dalam kondisi sulit. Hal ini merupakan satu-satunya cara yang dapat dilakukan masyarakat untuk menjaga kelestarian nayor saat ini di tengah gempuran kemodernan jaman. Sebab jika kuda dijual maka nayor tidak akan bisa berjalan lagi dan hal ini akan mempercepat kepunahan nayor.

Adapun peran pemerintah dalam melestarikan nayor hingga saat ini belum banyak. Berdasarkan penuturan pak Adhi yaitu dengan cara mengadakan lomba menghias nayor yang dilakukan dalam rangka perayaan 17 Agustusan. Selain itu juga terdapat kegiatan pawai nayor yang dilakukan dalam rangka ulang tahun berdirinya kabupaten Sukabumi tanggal 10 September. Namun karena pandemi covid saat ini kegiatan ini ditiadakan sementara. Namun hal ini tidak cukup sebab event tersebut hanya ada setahun sekali sedangkan nayor harus dilestarikan sepanjang jaman bukan hanya pada momen-momen tertentu saja.

Pengaruh Nayor Terhadap Perkembangan Pengembangan Karakter Dan Ekonomi Kreatif Pada Masa Orde Baru

Perkembangan Nayor di Kecamatan Cibadak pada masa Orde Baru sekitar tahun 1965 sangat pesat. Nayor yang awalnya hanya dimiliki oleh pak Wira yang berinisiatif untuk membuat kendaraan sederhana agar mempermudah pekerjaannya dalam mengangkut barang ataupun hasil bumi, namun pada akhirnya kendaraan ini justru menjadi kendaraan utama yang digunakan masyarakat sebagai fasilitas untuk mempermudah kehidupan masyarakat. Hingga pada akhirnya jumlah nayor semakin bertambah seiring berjalannya waktu hingga berjumlah kurang lebih 100 Nayor.

Bahkan banyak pengelola atau penyewa Nayor yang tersebar di Kecamatan Cibadak antara lain Desa Pamuruyan, Raneugan, Bongbolo, Karang Tengah, Sekarwangi dan Segog. Pada saat itu, Nayor menjadi kendaraan tradisional yang begitu diminati masyarakat Cibadak, bahkan banyak para turis asing waktu itu yang datang untuk melihat dan berfoto dengan kendaraan tradisional Nayor tersebut. Hal ini juga dikarenakan pada saat itu belum ada kendaraan umum, hanya ada kendaraan seperti oplet pada masa itu, maka dari itu kehadiran Nayor menjadi hal yang istimewa bagi masyarakat Cibadak. Bahkan pada masa Orde Baru transportasi nayor menjadi kebutuhan masyarakat terutama sekitar Cibadak dan Sekarwangi untuk

mengangkut para penumpang atau barang bawaan yang hasil dari pasar. Sehingga nayor menjadi transportasi kebutuhan sehari-hari terutama untuk mengangkut penumpang. Bahkan para penumpang rebutan untuk naik nayor. sehingga pada masa itu, bukan lagi pengendara yang mencari penumpang namun penumpang yang mencari pengendara nayor. Melihat semakin banyaknya aktivitas nayor maka pada masa itu untuk bisa menarik nayor pengendara harus memiliki surat izin seperti SIM yang disebut KIR (surat izin mengemudi).

Dalam kehidupan sosial menurut penuturan bapak Adhi pada masa Orde Baru, sebagai ikon Cibadak sempat dibuat perkumpulan nayor di desa Bantar Muncang yang di pimpin pak Bayu Koswara tetapi sifatnya pribadi sehingga anggotanya pun sedikit. Maka dari itu perkumpulan ini tidak bertahan lama.

Sedangkan dalam bidang ekonomi, karena perkembangan nayor yang sangat pesat menyebabkan banyak masyarakat yang menjadikan nayor menjadi mata pencaharian, ada yang dengan cara memiliki nayor sendiri adapula yang dengan cara menyewa nayor. Berdasarkan penuturan bapak Tata selaku pemilik bengkel nayor, beliau mulai membuat nayor sejak tahun 1968. Banyak pula yang memesan untuk pembuatannayor. bahkan pesanan Nayor sempat dibeli oleh orang pondok Labu Jakarta. Namun karena bentuk dari Nayor itu sendiri dan jalan di pondok labu

yang masih tanah dan tidak bagus, kemudian pembeli atau pengelola nayar di Pondok Labu Jakarta mengembalikan Nayar ke pak Tata dan di tukar dengan Delman atau Keretek dalam bahasa Sunda pada masa itu. Keretek merupakan sejenis Delman namun memiliki pijakan penumpang yang lebih lebar serta ukuran yang lebih rendah dari Delman.

Berdasarkan penuturan pak Adhi selaku kepala seksi sosial dan ekonomi kelurahan Cibadak, beliau menuturkan bahwa pada awalnya banyak masyarakat yang berminat mempunyai nayar untuk digunakan sebagai transportasi masyarakat terutama di kelurahan Cibadak-Sekarwangi. Hingga pada masaitu terdapat 3 bengkel nayar terutama di Cibatuh, maka hal ini sangat memantik perekonomian masyarakat menjadi kian meningkat. Selain itu, banyak pula masyarakat yang bekerja sebagai kusir nayar dan pendapatannya juga cukup untuk memenuhi kebutuhan keluarganya. Hal ini karena saat itu nayar menjadi transportasi utama sehingga penumpang tidak pernah sepi. Hal ini membuktikan bahwa nayar selalu dibutuhkan oleh masyarakat ketika hendak bepergian.

Karena keberadaan nayar pada masa itu sangat berpengaruh terhadap perekonomian masyarakat. Oleh karena itu, tidak sedikit masyarakat yang menjadikan

nayar sebagai sumber mata pencahariannya. Salah satunya adalah bapak Deden yang biasa di panggil Mang Deden. Mang Deden menjadi penarik nayar sudah sejak kelas 4 SD sekitar tahun 1980, dan hingga saat ini sudah 45 tahun menjadi penarik nayar. Mang Deden dulunya menarik nayar menggunakan nayar peninggalan orang tuanya. Berdasarkan penuturan Mang Deden, pada masa itu jika beliau keluar menarik nayar bisa 20-30 kali dalam sehari, sehingga penghasilan setiap harinya mampu mencukupi kebutuhan sehari-hari. Bahkan dari penghasilan tersebut Mang Deden sudah memiliki rumah sendiri dan sedikit tabungan.

KESIMPULAN

Kota Cibadak dikenal sebagai kota nayar, sebab satu-satunya kota di Indonesia yang terdapat kendaraan tradisional Nayar hanyalah kota Cibadak. Nayar pertama kali dibuat oleh seseorang bernama pak Wira yang kala itu beliau berinisiatif membuat nayar sebagai alat transportasi untuk memudahkan pekerjaannya dalam mengangkut hasil bumi. Namun seiring berjalannya waktu, nayar semakin berkembang. Hingga puncak perkembangannya berada pada masa Orde Baru. Pada saat itu nayar menjadi kendaraan utama dan digemari masyarakat sebagai transportasi yang digunakan dalam kehidupan sehari-hari. Hingga dengan keberadaan nayar saat itu, sangat membantu dalam menopang perekonomian masyarakat. Namun saat ini,

kendaraan tradisional nayar semakin tertinggal dengan adanya transportasi umum berupa angkot maupun ojek online. Hingga akhirnya perkembangannya pun semakin menurun. Jika hal ini dibiarkan maka kendaraan tradisional nayar akan segera punah.

Adapun saran dalam penelitian ini yaitu hendaknya pemerintah daerah setempat bekerjasama dengan masyarakat dalam upaya pelestarian kendaraan tradisional nayar seperti halnya harapan para tokoh masyarakat pengelola nayar yakni dengan cara pemerintah memfasilitasi jalur nayar atau tempat khusus nayar seperti di tempat- tempat wisata, alun-alun, atau tempat- tempat pusat perkumpulan lainnya. Dengan begitu nayar akan tetap digunakan oleh para pendatang yang berkunjung ke tempat wisata, atau hanya sekedar bermain di alun- alun kota.

DAFTAR PUSTAKA

- Lexy, M. (2007). *Metodologi Penelitian*. Remaja Rosdakarya.
- Padiatra, A. M. (2020). *Ilmu Sejarah Metode & Praktik*. JSI Press.
- Saputra, M. A. (2018). Dari Sakral Menuju Profan: Pasang-Surut Kesenian Angklung Buncis di Kabupaten Kuningan, Jawa Barat, Tahun 1980-2010. *Jurnal Indonesia Untuk Kajian Pendidikan*, 3(1), 59–72.
- Setiawan, C. R. (2014). *Metode Penelitian Kualitatif*. Cipta Mulia.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kualitatif*. Alfabeta.
- Suryana. (2010). *Metode Penelitian: Modal Praksis Penelitian Kuantitatif dan Penelitian Kualitatif*. UPI.
- Takari, M. dkk. (2008). *Masyarakat Kesenian di Indonesia*. Studia Kultura.
- Wasino, & Hartatik, E. S. (2018). *Metode Penelitian Sejarah*. Magnum Pustaka Utama