

TRANSPORTASI TRADISIONAL DESA LUBUK BEDORONG 1950 – 2002

Tasya Billa¹, Ulul Azmi²

¹Mahasiswa Program Studi Pendidikan Sejarah Universitas Batanghari

²Dosen Program Studi Pendidikan Sejarah Universitas Batanghari

Email: tasyabilla841@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan menjelaskan kemunculan dan perkembangan transportasi tradisional di Desa Lubuk Bedorong dan mendeskripsikan kehidupan ekonomi pemilik transportasi tradisional di Desa Lubuk Bedorong. Metode yang digunakan penelitian ini adalah metode penelitian sejarah yang terdiri dari beberapa tahapan yaitu heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi. penulis mencari dan mengumpulkan semua sumber yang dapat memberikan informasi tentang hal yang diteliti bisa berbentuk tertulis, lisan, artefak. Sumber tertulis antara lain dari arsip pribadi pemilik transportasi tradisional (foto biduk sampan, tempek, ketek), arsip desa, skripsi, jurnal, buku yang diperoleh dari studi kepustakaan maupun yang didapat dari internet (google scholar), sedangkan sumber artefak / benda dengan mengamati fisik dari ketiga transportasi tradisional tersebut. Hasil Penelitian menunjukkan; pertama, transportasi tradisional dengan moda angkutan sungai di Desa Lubuk Bedorong telah dimulai sejak tahun 1950 hingga kini tetap masih ada meskipun tinggal beberapa saja jumlahnya yang tetap bertahan, kedua, dinamika / perkembangan masing-masing transportasi tradisional tersebut berbeda – beda yaitu biduk sampan dan ketek memperlihatkan kondisi yang mengalami kemunduran tapi tetap bertahan pada titik terendah jumlahnya, sedangkan tempek berada pada kondisi kemunduran sampai kepunahan / tidak ada lagi.

Kata Kunci : Transportasi, Tradisional, Biduk, Sampan, Tempek, Ketek, Lubuk Bedorong

Abstract

This research purposes are to explain the emergence and development of traditional transportation in Lubuk Bedorong Village and to describe the economic life of traditional transportation owners in Lubuk Bedorong Village. The method used in this research is a historical research method consisting of several stages: heuristics, criticism, interpretation, and historiography. The author sought and collected all sources that could provide information on the research topic, including written, oral, and artifacts. Written sources include the personal archives of traditional transportation owners (photos of the boat, sampan, tempek, and ketek), village archives, theses, journals, and books obtained through library research and the internet (Google Scholar). While artifacts/objects were obtained through physical observations of the three traditional modes of transportation. The results show: First, traditional transportation using river transportation in Lubuk Bedorong Village has been around since 1950 and still exists today, although only a few remain. Second, the dynamics/development of each traditional transportation are different, namely the boat, sampan, and ketek show a condition of decline but still survive at the lowest point in number, while the tempek is in a state of decline to extinction/no longer exists.

Keywords: Transportation, Traditional, Biduk, Sampan, Tempek, Ketek, Lubuk Bedorong

PENDAHULUAN

Transportasi adalah salah satu sektor yang dapat menjadi pendukung kegiatan ekonomi dan penyediaan jasa bagi pertumbuhan dan perkembangan ekonomi itu sendiri. Transportasi juga dapat berarti pemindahan barang dan orang / penumpang dari suatu tempat ke tempat lain yang dituju sehingga menghasilkan jasa angkutan untuk tujuan – tujuan tertentu (Ferdila & Anwar, 2021).

Dalam perkembangan zaman transportasi telah mengalami perubahan dari transportasi

tradisional menjadi transportasi modern. Transportasi tradisional berperan penting dalam kehidupan masyarakat di belahan dunia terutama di daerah perdesaan karena memiliki peran dalam mendukung kehidupan sosial, ekonomi dan budaya yang diwariskan dari generasi kegenerasi seterusnya (Rais et al, 2024).

Transportasi tradisional umumnya memanfaatkan jalur sungai dan jalur darat dan jalur sungai / laut dengan bentuk sederhana, menggunakan peralatan dan perlengkapan sederhana maupun yang sudah dimodifikasi

untuk membantu mobilitas penduduk dari satu tempat / kawasan ke tempat / kawasan lain. Hal ini juga terjadi di Desa Lubuk Bedorong, salah satu desa yang ada di Kecamatan Limun Provinsi Jambi, yang penduduknya lebih mengenal biduk sampan, tempek, ketek sebagai transportasi tradisional yang melewati Sungai Batang Limun dan desa lain di sekitar hingga ke Kota Sarolangun.

Transportasi tradisional tersebut muncul sejak tahun 1950 dan mengalami kemunduran bahkan ada yang sudah tidak ada lagi setelah Pemkab Sarolangun membangun akses jalan raya tahun 2002 yang juga sampai ke Desa Lubuk Bedorong, sehingga penduduk telah beralih ke transportasi darat seperti motor dan mobil. Pergeseran penggunaan transportasi dari transportasi sungai menjadi transportasi darat membuat transportasi sungai semakin ditinggalkan (Kartini & Widyatmoko, 2013).

Peralihan ini tidak hanya mempengaruhi pola mobilitas penduduk, tetapi juga berdampak pada perubahan dalam pola sosial ekonomi masyarakat. Pembangunan jalan yang lebih baik dan munculnya kendaraan bermotor mengubah cara masyarakat dalam melakukan perdagangan, distribusi hasil pertanian, hingga perubahan dalam struktur sosial dan budaya di Desa Lubuk Bedorong.

Untuk transportasi tradisional dimulai dari biduk sampan yang digunakan semua penduduk sebagai satu-satunya alat transportasi yang berbahan kayu sebagai perahu dan dayung / satang untuk berbagai kepentingan sendiri dari Desa Lubuk Bedorong ke desa lain di Kecamatan Batang Limun dan Kecamatan Sarolangun. Hal ini menandakan bahwa biduk sampan hanya digunakan sebagai transportasi pribadi.

Selanjutnya memasuki tahun 1975, penduduk Desa Lubuk Bedorong mulai menggunakan tempek yang dilengkapi mesin tempel. Munculnya tempek juga menyebabkan perubahan dari yang sifatnya hanya diperuntukkan pribadi (biduk sampan) menjadi umum / publik yang mendatangkan keuntungan ekonomi bagi pemilik tempek karena muatan yang ditarik (orang dan barang) dikenai harga tertentu sesuai jalur / trayek tempek.

Tak hanya tempek saja, transportasi tradisional berikutnya di Desa Lubuk Bedorong

adalah ketek yang juga menggunakan tenaga mesin seperti tempek. Sama halnya ketek juga menguntungkan bagi pemilik karena menjadi transportasi umum yang mengangkut orang dan barang meskipun hanya diperuntukkan bagi penduduk yang menjadi pendulang emas dari Desa Lubuk Bedorong ke lokasi pendulangan / dulang emas.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan adalah metode sejarah karena penelitian yang dilakukan termasuk jenis penelitian historis, yang merekonstruksi ulang peristiwa sejarah penting di masa lampau dalam kehidupan masyarakat melalui sumber-sumber yang menjadi bukti atau jejak sejarah untuk mengungkapkan fakta-fakta sehingga dapat diambil kesimpulan secara kronologis. Oleh karena itu metode sejarah yang dimaksud adalah suatu sistem berdasarkan prosedur yang benar untuk mencapai kebenaran sejarah. Keseluruhan prosedur metode sejarah dapat dicapai melalui beberapa tahapan yaitu pengumpulan sumber (heuristic), kritik dan seleksi sumber, interpretasi, dan penulisan (historiografi) (Kuntowijoyo, 1995).

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN Sejarah Desa Lubuk Bedorong

Setiap tempat, kawasan, wilayah, daerah dimanapun di Jambi memiliki nama masing – masing yang memiliki arti dan makna mengikuti sejarah lokalitas dan kondisi penduduknya. Begitu juga dengan nama Lubuk Bedorong menurut penduduk setempat terutama dari salah satu *Tengganai Belimo* yaitu karena disana ada sungai yang bernama batang limun yang arusnya desa dan daerahnya berbukit sehingga arus airnya seperti di dorong (M.Hud, Wawancara pribadi, 12 Mei 2025).

Hal ini sesuai dengan arti kata Lubuk dan mendorong dalam KBBI yang hampir sama dengan penjelasan *Tengganai Balimo*. Lubuk yang merupakan bagian yang dalam di sungai (laut, danau, dan sebagainya), dan kata dorong sebagai kata kerja adalah menolak dari bagian belakang atau bagian depan menyorong. Lalu ada kata "mendorong" dapat berarti menolak dari bagian belakang atau bagian depan; menyorong atau menganjur (ke depan); bergerak dengan

kuat ke arah depan. Secara kiasan, "mendorong" juga berarti mendesak atau memaksa supaya berbuat sesuatu (KBB1, 2020).

Sebelum kemerdekaan Desa Lubuk Bedorong termasuk dalam Pemerintahan Marga Bukit Bulan yang pernah diterapkan Pemerintah Hindia Belanda di Jambi tahun 1906 dipimpin pasirah, (Nazir, 1993) masih berlaku hingga tahun 1976. Oleh karenanya pembagian sistem marga khususnya di Jambi terdiri dari Kabupaten Tanjab, Batanghari, Sarko, dan Bute. Khusus Lubuk Bedorong di masa itu dipimpin seorang penghulu batin, sedangkan Marga Bukit Bulan dipimpin pasirah dengan kedudukan pusat pemerintahan berada di Meribung Warsi, 2010).

Pada tahun 1993 sepuluh desa yang ada dilebur sehingga hanya terdapat lima desa di wilayah eks Marga Bukit Bulan. Pada peleburan tersebut desa Temalang dan Desa Lubuk Bedorong melebur menjadi satu desa, dengan tetap memakai nama Desa Lubuk Bedorong, sedangkan desa Temalang berubah menjadi Dusun Temalang yang merupakan bagian dari Desa Lubuk Bedorong (Warsi, 20210). Saat ini Desa Lubuk Bedorong bersama empat desa eks Marga Bukit Bulan lainnya (desa Meribung, Napal Melintang, Mersip dan Berkun) adalah desa-desa yang secara administratif Desa Lubuk Bedorong masuk dalam Kecamatan Limun berada dikawasan hulu Kabupaten Sarolangun.

Keadaan Fisik Desa Lubuk Bedorong

Secara umum Desa Lubuk Bedorong memiliki batas wilayah meliputi : Sebelah Utara : Berbatasan dengan Desa Panca Karya. Sebelah Selatan : Berbatasan dengan Desa Temalang Sebelah Barat : Berbatasan dengan Hutan Lindung, Kecamatan Batang Asai. Sebelah Timur : Berbatasan dengan desa Suka Damai.

Desa Lubuk Bedorong, kecamatan Limun Kabupaten Sarolangun memiliki luas wilayah sebesar 71 KM yang terdiri dari tiga dusun atau sebesar 8,83% dari keseluruhan kecamatan limun. Desa Lubuk Bedorong memiliki jarak orbitasi dari pusat pemerintahan 35 KM dari pusat pemerintahan kecamatan, 65 KM dari pusat pemerintahan kabupaten, dan 287 KM dari pusat pemerintahan provinsi.

Secara geografis Desa Lubuk Bedorong terletak diantara 020 38"41.7" LU dan di antara

1020 24"54 BT sampai dengan 1020 07"19.20" BT. Desa Lubuk Bedorong berada di ketinggian 150-650 meter dari permukaan laut dengan curah hujan tahunan lebih 3.000 mm pertahun. Tipologi wilayah ini umumnya berbukit dengan tingkat kelerengan bervariasi dari 5-15 % sampai > 40 %, dengan jenis tanah dominan Padzolik Merah Kuning dan Litasol (Aziz, 2023).

Dinamika Transportasi Tradisional di Desa Lubuk Bedorong

Sebelum dibangunnya jalan di Desa Lubuk Bedorong tahun 2002, penduduk di sana memanfaatkan Sungai Batang Limun sebagai satu – satunya jalur bagi transportasi tradisional mulai dari biduk sampan sejak tahun 1950, tempek mulai tahun 1975 dan ketek/kretek tahun 2002 untuk mendukung mobilitas dalam kehidupan sehari-hari dari dan ke luar desa. Transportasi tradisional pertama yang digunakan adalah Biduk Sampan atau yang dikenal dengan perahu. Kata biduk sendiri berarti perahu kecil yang dipakai untuk menangkap ikan atau mengangkat barang – barang dari sungai, sedangkan sampan yaitu perahu pada umumnya yang berukuran kecil, seringkali terbuat dari kayu dan digunakan untuk transportasi di perairan seperti sungai dan danau (KBBI, 2005).

Di Desa Lubuk Bedorong juga dikenal dengan nama biduk sampan atau perahu kayu tanpa mesin untuk menggerakannya, melainkan memakai satang (ket ; dayung) dengan ukuran rata – rata panjang dan lebar 60 cm x 6 m dengan 70 cm x 5 m. Diketahui bahwa biduk sampan saat itu dibuat oleh beberapa penduduk desa yang sekaligus menjadi pemilik sampan yaitu Toha, Yalal, Sudin, Adapun masing-masing pemilik hanya memiliki satu biduk sampan, jika sudah rusak akan dibuat lagi. namun ada juga yang membuatnya sendiri (Arlis, Wawancara pribadi, 13 Mei 2025).

Untuk pemilik biduk sampan di Desa Lubuk Bedorong diketahui pernah terdapat 31 orang dan hanya satu orang yang masih bertahan yang bernama Juli dengan alasan karena cukuplah memakai biduk sampan miliknya untuk keperluan keluarganya saja (Juli, Wawancara pribadi, 14 Mei 2025). Mengenai jumlah pemilik Biduk Sampan dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 3.1.
Pemilik Biduk Sampan di Desa Lubuk Bedorong
1950 - 1975

No	Nama Pemilik	No	Nama Pemilik
1	Bidin	16	Kemal
2	Saironi	17	Inal
3	Roman	18	Fauzi
4	Juli	19	Anasri
5	Sedek	20	Adam
6	Ajis	21	Kandar
7	Jakpar	22	Akup
8	Dori	23	Sul
9	Ajid	24	Tomo
10	Arlis	25	Parta
11	Sudin	26	Amin
12	Ahod	27	Idris
13	Maridan	28	Abasri
14	Tukil	29	Toher
15	Hasan	30	Rustam
		31	Yalel

Sumber : wawancara pemilik biduk sampam

Oleh karena ukurannya yang relatif kecil, maka Biduk Sampam dirasa tepat dipakai karena bisa melintasi sungai – sungai kecil di sekitar desa hingga ke Sungai Batang Limun (Dori, Wawancara pribadi, 14 Mei 2025). Pemilik memanfaatkan biduk sampam mereka masing-masing hanya untuk keperluan pribadi mulai dari ke kebon dan mencari ikan, mengunjungi kerabat di desa lain, acara pernikahan dan kenduri, dan membawa barang belanja, meski dalam perkembangannya semakin menurun terutama setelah muncul *tempek* sebagai pilihan alternatif lain (Hasan, Wawancara pribadi, 18 mei 2025). Setelah digunakan, biduk sampam akan ditambatkan dan diikat di sungai kecil di sekitar rumah mereka.

Penggunaan Biduk Sampam tidak hanya di Desa Lubuk Bedorong saja, melainkan sampai ke desa-desa sekitar atau yang dekat dari Desa Lubuk Bedorong yaitu Kecamatan Sarolangun. Mengenai trayek lintasan pemilik biduk sampam sesuai dengan tabel berikut :

Tabel 3.2.
Trayek Lintasan Transportasi Biduk Sampam di Desa Lubuk Bedorong
1950 - 1975

No	Kecamatan	Desa
1	Batang Limun	Mersip, Bekun, Lubuk Bedorng, Meribung, Nepal Melintang, Panca Karya, Demang, Ranggo, Muaro Mensao, Tanjung Raden, Temenggung, Mounti, Pulau Pandan, Muaro Limun, Suka Damai, Temalang
3	Sarolangun	Tanjung Rambai, Sarolangun

Keterangan : wawancara pemilik biduk sampam

Kemunduran biduk sampam dimulai sejak tahun 1975 karena penduduk di Desa Lubuk Bedorong mulai beralih ke *tempek*. Namun pemilik biduk sampam yang ada tidak mengganti biduk sampam karena *tempek* dirasakan mahal terutama harus melengkapinya dengan mesin tempel. Ada juga yang beranggapan bahwa bagi

mereka cukup dengan biduk sampam saja ketika beraktivitas dalam keseharian. (Juli, Wawancara pribadi, 14 Mei 2025) Bertambahnya *tempek* hingga tahun 2002 telah mengakibatkan keberadaan biduk sampam di sana makin sedikit, karena pemilik biduk sampam berubah menjadi penumpang / pelanggan dan tidak lagi merawat biduk sampannya sehingga rusak dan hancur.

Untuk jumlah *tempek* dan pemiliknya memang tidak sebanyak dengan biduk sampam, yaitu :

Tabel 3.3.
Pemilik *Tempek* di Desa Lubuk Bedorong
1975 - 2002

No	Nama Pemilik	Umur (tahun)
1	Rahman	ALM
2	Asmadi	67 Tahun
3	Bahtiar	69 Tahun
4	Topa	65 Tahun
5	Sudin	ALM
6	Dula	ALM
7	Baki	ALM
8	Nubi	ALM
9	Kasairin	ALM
10	Tukil	ALM

Sumber : wawancara pemilik *tempek*

Selain itu *tempek* juga berdampak secara ekonomis bagi pemiliknya karena digunakan untuk mengantar penumpang dan barang sesuai trayek yang ditentukan. Hal ini kiranya juga membedakan *tempek* dengan biduk sampam yang hanya digunakan untuk keperluan pribadi saja sehingga tidak ada keuntungan yang menjadi penghasilan bagi pemilik (Asmadi, Wawancara pribadi, 12 Mei 2025). Ada juga lebih dikarenakan faktor ukuran *tempek* yang lebih besar jika dibandingkan dengan biduk sampam, sehingga lebih memungkinkan bisa lebih banyak muatan, ditambah dengan adanya mesin tempel yang tidak dimiliki biduk sampam (Bahtiar & Topa, Wawancara pribadi, 10 Mei 2025).

Tabel 3.4.
Muatan *Tempek* Berdasarkan Jumlah Penumpang dan Angkutan Barang
Di Desa Lubuk Bedorong 1975 - 2002

No	Ukuran <i>Tempek</i>	Muatan <i>Tempek</i>	
		Orang / Penumpang (Orang)	Barang (Ton / Kg)
1	1,5 m x 12 m	1 – 15	1 – 2 Ton
2	1,25 m x 13 m	1 – 10	500 kg

Sumber : wawancara pemilik *tempek*

Mengenai muatan barang yang biasanya diangkut antara lain sembako (beras, gula, minyak goreng, telur, tepung), minyak tanah,

pakaian / baju, kapuk / kapas dan kain dasar terutama di pasar di Kota Sarolangun dan membawa getah 1,2 keping dari desa Lubuk Bedorong ke kota Sarolangun. Sementara itu untuk muatan penumpang mulai anak – anak sampai dewasa (Asmadi, Wawancara pribadi, 12 Mei 2025).

Keberadaan *tempek* di Desa Lubuk Bedorong hanya bertahan sampai 2002, setelah itu sudah tidak beroperasi lagi karena dibangunnya jalan raya oleh Pemkab Sarolangun yang juga melewati desa di luar Lubuk Bedorong. Hal ini menyebabkan transportasi sungai tergantikan oleh transportasi darat. Pemilik *tempek* tidak lagi menjadikan *tempek* sebagai usaha ekonomi lagi.

Transportasi tradisional selain *tempek* adalah *ketek* / *kretek*, yang mulai ada menggantikan *tempek*. Berdasarkan KBBI diketahui arti *ketek* yaitu perahu bermotor atau perahu yang menggunakan mesin motor sebagai penggeraknya (KBBI, 2005). *Ketek* di Desa Lubuk Bedorong memiliki persamaan dan perbedaan dengan *tempek*, yaitu sama – sama menggunakan mesin tempel meskipun kapasitasnya lebih kecil yaitu 10 PK dan 13 PK, ditambah dengan bentuknya yang sama namun dilengkapi dengan penutup di bagian atasnya dan ukuran lebih kecil 70 cm x 7 m serta permukaan bagian bawah *ketek* lebih dangkal (Adam, Wawancara pribadi, 19 Mei 2025).

Perbedaan *Ketek* dengan *tempek* terletak pada fungsinya, dimana *ketek* hanya difungsikan untuk mengangkut orang dan barang – barang yang diperlukan untuk mendulang emas secara manual di sepanjang aliran Sungai Batang Limun mulai dari peralatan tambang (*tajak, kauaik, dulang, ringgis*) hingga logistik lainnya (makan minum) (Toni, Wawancara pribadi, 22 Mei 2025). Untuk pemilik dan jumlah *ketek* hanya terdapat 8 (delapan) orang yaitu :

Tabel 3.6.
Pemilik *Ketek* di Desa Lubuk Bedorong Sejak Tahun 2002

No	Pemilik <i>Ketek</i>
1	Zairin
2	Toni
3	Rustam
4	Marjohan
5	Adam
6	Mael
7	Ajid
8	Habibi
9	Jakpar

Ket : wawancara pemilik *ketek*

Untuk alasan pembelian *ketek* berbeda di antara pemilik, ada yang digunakan sebagai alat transportasi umum untuk mengangkut para pendulang emas beserta alat perlengkapannya. (Adam, Wawancara pribadi, 22 Mei 2025).

Lain halnya dengan Mael (Wawancara pribadi, 23 Mei 2025) yang lebih dikarenakan untuk melanjutkan kegiatan mendulang emas milik ayahnya yaitu Ajis yang hanya memiliki biduk sampan sebelumnya. Mael membeli *ketek* juga karena harga mesin tempel *ketek* lebih murah dari *tempek* sesuai dengan uang yang dimiliki (ket ; 10 PK harga Rp. 2.800.000,- dan 13 PK harga Rp.5.000.000,-) dan dirasakan lebih cepat sampai ke sana

Tabel 3.7.
Muatan *Ketek* Berdasarkan Jumlah Penumpang dan Angkutan Barang Di Desa Lubuk Bedorong Sejak 2002

Ukuran <i>Ketek</i>	Muatan <i>Ketek</i>	
	Orang / Penumpang (Orang)	Barang (Kg)
70 cm x 7 m	1 - 7	200

Sumber : wawancara pemilik *ketek*

Jika dilihat dari jangkauannya, jarak yang dilewati *ketek* juga tidak jauh hanya dari Desa Lubuk Bedorong ke Desa Temalang dan Desa Muaro Limun saja yang masih satu kecamatan dengan Desa Lubuk Bedorong yaitu Kecamatan Batang Limun, serta di sana lokasi pendulangan emas milik penduduk. Hal ini menandakan bahwa trayek lintasan *ketek* dekat beda dengan *tempek*.

Kehidupnn Ekonomi Pemilik Transportasi Tradisional

Biduk Sampan di Desa Lubuk Bedorong bukan transportasi umum yang bisa mengantar orang atau barang melainkan hanya

diperuntukkan bagi pemiliknya saja, oleh karena itu tidak ada keuntungan secara ekonomis yang didapat. Meskipun begitu pemilik Biduk Sampan memiliki penghasilan dari pekerjaan yang memang menjadi mata pencaharian sehari – hari.

Untuk pemilik *tempek* memiliki mata pencaharian utama masing – masing yang sudah ditekuni sebelum membeli *tempek*, seperti berikut :

Tabel 3.9.
 Pemilik *Tempek* Berdasarkan Pekerjaan / Mata Pencaharian Di Desa Lubuk Bedorong 1975 – 2002

No	Nama Pemilik	Pekerjaan / Mata Pencaharian
1	Rahman	Pedagang
2	Asmadi	Pedagang
3	Bahtiar	Pedagang Petani / Motong Karet
4	Topa	Pedagang
5	Sudin	Pendulang Emas Pengrajin Biduk Sampan
6	Dula	Petani / Motong Karet
7	Baki	Pedagang
8	Nubi	Berkebun
9	Kasairin	Petani / Motong Karet
10	Tukil	Perdagangan

Sumber : wawancara pemilik *tempek*

Berdasarkan tabel tersebut, diketahui bahwa pemilik hanya menjadikan *tempek* sebagai usaha sampingan untuk menambah penghasilan keluarga, dengan menyewakan / catar *tempek* ketika sedang tidak bekerja di ladang, kebon, dan jualan. Biaya penyewaan/catar *tempek* ditetapkan sebesar Rp. 20.000. Meskipun begitu tetap mendapat keuntungan dari penumpang dan barang yang diangkut dengan *tempek* mereka, seperti yang dijelaskan Asmadi bahwa dirinya paling tidak untuk sekali jalan *tempek* bisa mendapat untung sebesar Rp. 150.000. Bahkan dalam setahun seingat dirinya pernah mendapat sampai Rp. 5.000.000,- (Asmadi, Wawancara pribadi, 12 Mei 2025). Berbeda dengan Bahtiar (Wawancara pribadi, 10 Mei 2025) yang hanya mendapat untung satu kali perjalanan *tempek* hanya Rp. 40.000,- karena kapasitas mesin tempelnya hanya 10 PK dan tidak terlalu sering hanya satu bulan sekali, namun dalam setahun bisa memperoleh Rp. 2.000.000,- .

Begitu juga dengan pemilik *ketek* yang juga memiliki pekerjaan / mata pencaharian

utama, dan menjadikan *ketek* sebagai usaha sampingan mereka. Berikut pemilik *ketek* yang ada di Desa Lubuk Bedorong :

Tabel 3.10.
 Pemilik *Ketek* Berdasarkan Pekerjaan / Mata Pencaharian di Desa Lubuk Bedorong Sejak Tahun 2002

No	Pemilik <i>Ketek</i>	Pekerjaan / Mata Pencaharian
1	Zairin	Wirausaha
2	Toni	Pendulang Emas Petani / Motong Karet
3	Rustam	Petani / Motong Karet
4	Marjohan	Petani / Motong Karet
5	Adam	Pedagang Petani / Motong Karet
6	Mael	Pendulang Emas
7	Ajid	Pedagang
8	Habibi	Pendulang Emas
9	Jakpar	Pendulang Mas

Ket : wawancara pemilik *ketek*

Mengenai keuntungan yang diperoleh pemilik *ketek* dapat diketahui dari pemilik yang masih beroperasi bahwa untuk satu kali mengantar penumpang dan barang ke lokasi dulang emas, dirinya bisa mendapat bayaran Rp.500.000,- sehingga dalam satu bulan kurang lebih bisa mendapat Rp. 1.000.000,- s/d Rp. 2.000.000,-. Meski tidak sebanyak pemilik *tempek*, pendulang yang menjadi penumpang tidak setiap hari ada karena mereka biasanya menginap sampai mendulang emas selesai (Adam, Wawancara pribadi, 22 Mei 2025). Hal senada juga ditambahkan Toni (Wawancara pribadi, 22 Mei 2025), pemasukannya tergantung pada penumpang *ketek* yang memang hanya untuk pendulang saja juga tergantung pada kapan ada yang akan ke lokasi dulang emas.

Keberadaan Transportasi Tradisional Bagi Penumpang dan Pelanggan

Tidak hanya berdampak secara ekonomis bagi pemiliknya, transportasi tradisional di Desa Lubuk Bedorong juga berdampak pada penumpang dan pelanggan yang memudahkan mereka untuk mobilitas dari dan ke luar desa. Khusus untuk biduk sampan tidak memiliki penumpang dan pelanggan karena tidak disewakan / bukan transportasi umum. Sebaliknya hanya *tempek* dan *ketek* saja yang

memiliki penumpang dan pelanggan yang juga berbeda keduanya.

Tabel 3.11.
Kelompok Penumpang dan Pelanggan *Tempek*
Di Desa Lubuk Bedorong 1975 – 2002

No	Kelompok Penumpang
1	Pedagang / Pemilik Toko
2	Pelajar
3	Ibu Rumah Tangga
4	Penduduk Setempat

Ket : Wawancara Penumpang dan Pelanggan *Tempek*

Jika dilihat dari kelompok penumpang dan pelanggan *tempek* di Desa Lubuk Bedorong tampak beragam tergantung pada pekerjaan dan kepentingan masing – masing. *Pertama*, pemilik toko M.hud menyebutkan bahwa dirinya membeli barang- barang untuk dijual di toko yang dibeli di pasar di Kota Sarolangun dengan menggunakan *tempek* milik Asmadi mulai dari sembako seperti beras, gula pasir, minyak goreng (M.Hud, Wawancara pribadi, 12 Mei 2025). *Kedua*, pelajar SMP seperti Ahmadsya, Apis, dan Anasri yang selalu menjadi penumpang *tempek* milik Topa dan Asmadi setiap ke Desa Pulau Pandan yang masih di Kecamatan Batang Limun (Ahmadsya, Apis, Anasri, Wawancara pribadi, 25 Mei 2025). Hal ini dibenarkan oleh Topa dan Asmadi bahwa ketiga pelajar ini memang pelanggan tetap yang tiap hari bergantian menggunakan *tempek* mereka untuk mengantar dan menjemput lagi ketika libur sekolah (Asmadi & Topa, Wawancara pribadi, 12 Mei 2025).

Ketiga, ibu rumah tangga yang membeli kebutuhan ketika mendekati Lebaran Idul Fitri mulai dari kue lebaran, baju, sembako di pasar di Kota Sarolangun dengan *tempek* salah satu pemilik yang memang tersedia saat hendak pergi saja dengan alasan karena tidak dijual di toko di Desa Lubuk Bedorong. Bahkan sampai sekarang mereka tetap membeli kebutuhan lebaran setiap tahun ke pasar di Kota Sarolangun (Ila Wati & Erna Wati, Wawancara pribadi, 16 Mei 2025). *Keempat*, penduduk setempat yang memakai *tempek* untuk keperluan lain seperti ke rumah sakit dan berobat dokter, kondangan / kenduri, takziah / nyelawat keluarga dan kerabat di luar Desa Lubuk Bedorong (Sani, Wawancara pribadi, 16 Mei 2025).

Penumpang dan pelanggan *ketek* hanya penduduk Desa Lubuk Bedorong yang menjadi

pendulang emas saja, contohnya Amukni yang sering menyewa *ketek* milik Adam jika dirinya hendak mendulang (Amukni, Wawancara pribadi, 22 Mei 2025). Begitu juga halnya dengan Anton yang menjadi penumpang *ketek* Mael untuk membawa barang-barang kebutuhan pribadi (logisti makan minum) dan peralatan dulang di Sungai Batang Sipa (Anton, Wawancara pribadi, 23 Mei 2025).

Peningkatan Kesejahteraan Pemilik

Kesejahteraan pemilik transportasi tradisional seperti *tempek* dan *ketek* termasuk di Desa Lubuk Bedorong dipengaruhi oleh pendapatan dari bayaran / tarif penumpang dan pelanggan, biaya operasional perahu, kondisi perahu, dan peralatan dan perlengkapan pendukung, serta biaya hidup sehari – hari. Untuk besaran tarif ditentukan dari muatan orang dan barang serta trayek lintasan *tempek* dan *ketek*.

Kondisi perahu *tempek* dan *ketek* di Desa Lubuk Bedorong juga menentukan tingkat kesejahteraan pemiliknya karena perahu yang kondisinya baik dan terawat memungkinkan operasional / perjalanan lebih jauh dan lebih lama serta mengurangi resiko gangguan di sungai. Tidak hanya perahu saja tapi juga termasuk mesin *tempek*, bahan bakar / bensin yang dipakai.

Berikutnya adalah faktor dari kebutuhan hidup sehari – hari, dimana pemilik *tempek* dan *ketek* hanya menjadikan usaha ekonomi ini sebagai usaha sampingan saja karena mereka memiliki pekerjaan lain mulai dari petani / motong karet, pedagang, pengrajin perahu, pendulang emas, hingga guru / PNS. Oleh karenanya bagi pemilik, besaran tarif tersebut dapat meanmbah kebutuhan keluarga terutama membeli kebutuhan pokok. Pendapatan yang diperoleh dari hasil mengemudi perahu *ketek* mengalami penurunan sehingga para pengemudi memikirkan strategi untuk bertahan hidup memenuhi kebutuhan keluarga.

Pemanfaatan Keuntungan Transportasi Tradisional

Keuntungan yang diperoleh pemilik *tempek* dan *ketek* dari penumpang dan pelanggan digunakan untuk berbagai keperluan terutama yang berhubungan dengan operasional sehari-

hari transportasi tersebut mulai dari membeli bensin / bahan bakar, kerusakan mesin tempel, dan kerusakan perahunya. Jadi sebenarnya sebagian keuntungan *tempek* dan *ketek* tetap ada yang harus dikeluarkan pemilik untuk keberlanjutannya.

Bensin menjadi bahan bakar kedua transportasi tradisional yang harus tetap dibeli pemilik tergantung pada berapa sering dan berapa lama digunakan serta jarak lintasan / trayek ketika mengantar penumpang dan barang. Hal ini berarti kebutuhan bensin setiap *tempek* dan *ketek* masing – masing pemilik berbeda-beda, apalagi daya mesin tempel di setiap transportasi tradisional juga tidak sama. Sebagai contohnya adalah Bahtiar pemilik *tempek* dengan daya mesin tempel sebesar 25 PK membutuhkan kurang lebih 75 liter bensin untuk satu kali perjalanan dan pemilik *tempek* dengan daya mesin tempel 40 PK harus diisi bensin sebanyak 125 liter (Asmadi & Bahtiar, Wawancara pribadi, 12 Mei 2025). Kebutuhan bensin juga harus dipenuhi pemilik *ketek* dengan daya mesin tempel 10 PK dan 13 PK yang membutuhkan bensin sebanyak 8 liter dan 10 liter ketika akan menarik muatan (Adam & Toni, Wawancara pribadi, 19 Mei 2025).

Pemilik juga memanfaatkan uang yang didapat dari penumpang dan pelanggan untuk perbaikan / servis motor tempel *tempek* dan *ketek* jika macet dan rusak akibat pemakaian yang terus menerus dan sekian lama dipakai. Kerusakan lain mesin tempel juga bisa disebabkan kualitas bensin / bahan bakar yang buruk sehingga kinerja mesin terganggu, ada juga karena bocornya pompa pendingin mesin tempel, hingga kerusakan pada kabel busi atau koil, maka percikan api tidak bisa dihasilkan dengan sempurna dan menyebabkan mesin tidak bisa beroperasi dengan baik (Mael & Rustam, Wawancara pribadi, 23 Mei 2025).

Tidak hanya dialokasikan untuk kebutuhan operasional saja, keuntungan dari *tepek* dan *ketek* juga dimanfaatkan pemilik untuk membantu memenuhi kebutuhan sehari-hari / kebutuhan logistik, biaya sekolah anak / uang jajan terutama jika pemilik sedang tidak melakukan pekerjaan utama (petani, pendulang emas, pengrajin perahu). Oleh karenanya penghasilan sebagai pemilik transportasi

tradisional ini dirasakan dapat menambah kesejahteraan pemiliknya.

Profesi sebagai pemilik sekaligus pengemudi *tempek* dan *ketek* termasuk dalam sektor informal dibidang jasa pengangkutan. Pekerjaan dalam sektor informal dapat mengurangi jumlah pengangguran sehingga masyarakat dapat memiliki penghasilan untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari. Sektor informal menjadi salah satu fokus dalam upaya pengentasan kemiskinan.

Sebagai bagian dari sistem perekonomian Indonesia, keberadaan sektor informal memiliki daya serap tenaga kerja yang cukup besar, merupakan kawasan penyangga yang sangat fleksibel dan terbuka, juga sangat erat kaitannya dengan jalur distribusi barang dan jasa yang lebih rendah, bahkan menjadi ujung tombak yang potensial (Suyanto et al, 2005).

Khusus di Desa Lubuk Bedorong, menjadi pemilik dan pengemudi transportasi tradisional dengan jalur sungai tetap menjadi salah satu mata pencaharian penduduknya meskipun bukan mata pencaharian pokok, apalagi *tempek* dan *ketek* adalah milik sendiri dan dijalankan tanpa bekerjasama / join dengan yang lain. Meskipun begitu, *tempek* dan *ketek* di Desa Lubuk Bedorong telah menjadi angkutan sungai penting dimasanya. Angkutan sungai merupakan angkutan yang telah berumur panjang dan berkembang secara alami sebelum angkutan jalan (Munawar, 2005).

Angkutan sungai *tepek* dan *ketek* ini juga dapat meningkatkan sektor informal karena memiliki keunggulan yaitu tidak perlu membuat / membangun jalan air karena sungai sebagai prasarana sudah tersedia secara alami dan pemeliharaan prasarana yang tidak membutuhkan banyak biaya, memberikan pelayanan dari pintu ke pintu untuk pemukiman di pinggir sungai, mampu mencapai daerah pedalaman dengan dominasi perairan, dan kemampuan untuk mengangkut barang tanpa mempengaruhi pembebanan pada badan sungai (daya angkut bisa besar), serta ramah lingkungan tidak macet (Akbar et al, 2021).

KESIMPULAN

Angkutan sungai menjadi satu-satunya sarana yang dimanfaatkan penduduk di Desa Lubuk Bedorong sebelum dibangunnya angkutan darat oleh Pemerintah Kabupaten Sarolangun. Angkutan sungai yang dimaksud yaitu transportasi tradisional dimulai dengan adanya biduk sampan, dimiliki hampir semua penduduk untuk kepentingan pribadi saja. Selanjutnya muncul *tepek* dan *ketek* yang bernilai ekonomis sebagai transportasi umum mengangkut orang dan barang, dengan jalur / trayeknya masing – masing.

Pemilik mendapatkan penghasilan tambahan dari penyewaan / pembayaran *tempek* dan *ketek*, sedangkan penumpang dan pelanggan mendapatkan pelayanan sampai tujuan yang diinginkan dan sesuai kepentingannya. Hal ini mengakibatkan terjadi hubungan timbal balik yang saling menguntungkan. Keuntungan ekonomis akan dimanfaatkan pemilik untuk biaya operasional perjalanan *tepek* dan *ketek* serta pemenuhan kebutuhan sehari – hari.

Oleh karenanya aktivitas ekonomi sebagai pemilik *tempek* dan *ketek* menjadi mata pencaharian sampingan karena mereka memiliki masing-masing mata pencaharian utama yang beragam mulai dari petani/motong karet, pedagang, pendulang emas, pengrajin perahu, hingga guru (PNS). Sementara itu penumpang dan pelanggan juga beragam mulai dari pedagang / pemilik toko, pelajar, ibu rumah tangga, penduduk setempat.

Temuan saat penelitian dilakukan adalah: *pertama*, transportasi tradisional dengan moda angkutan sungai di Desa Lubuk Bedorong telah dimulai sejak tahun 1950 hingga kini tetap masih ada meskipun tinggal beberapa saja jumlahnya yang tetap bertahan, *kedua*, dinamika / perkembangan masing-masing transportasi tradisional tersebut berbeda – beda yaitu *biduk sampan* dan *ketek* memperlihatkan kondisi yang mengalami kemunduran tapi tetap bertahan pada titik terendah jumlahnya, sedangkn *tempek* berada pada kondisi kemunduran sampai kepunahan / tidak ada lagi.

DAFTAR PUSTAKA

Akbar, Al; Rendy; Handayani, E; Amalia, K.R; (2021), Kelayakan Transportasi Air

Sungai Batanghari Studi Kasus Angkutan Motor Ketek di Desa Terusan Kabupaten Batanghari, *Jurnal Talenta Sipil*, 4(2), 138.

Ferdila, M & Anwar, K, (2021), Analisis Dampak Transportasi Ojek Online Terhadap Pendapatan Ojek Konvensional di Kota Jambi, *IJIEB Indonesian Journal of Islamic Economics and Business*, 6(2), 136.

Kartini, Yosephine H., and M. R. D. S. Widiyatmoko, (2013), Kajian Penggunaan Moda Transportasi Sungai Di Kota Jambi, *Jurnal Bumi Indonesia*, 2(3), 307

Kuntowijoyo, (1995), *Pengantar Ilmu Sejarah*, Yogyakarta : Bentang

Munawar, A, 2005, *Dasar – Dasar Teknik Transportasi*, Jakarta : Bumi Aksara

Nazir, M et al, (1993), *Sejarah Pengaruh Pelita Terhadap Kehidupan Masyarakat Pedesaan di Daerah Jambi*, Jakarta : Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional,

Rais et al, (2024) *Revolusi Transportasi: Dari Mobilitas Tradisional ke Inovasi Modern. Kita Menulis.id*

Razak; Ilham; Antu, Y; & Alhadar, S, (2022), Pemanfaatan Transportasi Laut Tradisional Dalam Menunjang Aktivitas Masyarakat. *Jurnal Administrasi, Manajemen dan Ilmu Sosial (JAEIS)*, 1(2), 48-52.

Suyanto, Bagong, Surtinah. (2005), *Metode Penelitian Sosial Berbagai Alternatif Pendekatan*, Jakarta : Prenada

Tim Redaksi, (2005), *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Jakarta: Balai Pustaka

WARSI, (2010). *Profil Desa Lubuk Bedorong*, Jambi : Komunitas WARSI, dalam Asadz, Muhammad, (2023), Konflik Tambang Emas di Hutan Adat Studi Kasus Desa Lubuk Bedorong Kecamatan Limun Kabupaten Sarolangun Jambi, *Skripsi*, Surabaya : UIN Sunan Ampel