

**PERAHU TONGKANG DAN KEHIDUPAN MASYARAKAT DESA KEMANG
BEJALU**

Tongkang Boats and Community Life in Kemang Bejalu Village

Suheri dan Farida Ratu Wargadalem

Pendidikan Sejarah, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Sriwijaya
Jalan Raya Palembang Prabumulih Km. 32, Inderalaya, Ogan Komering Ilir, Indonesia

Pos-el: farida_wd@fkip.unsri.ac.id

Naskah diterima: 18 September 2023 - Revisi terakhir: 16 November 2023

Disetujui terbit: 20 November 2023

Abstract

The problem in this paper is "What are the dynamics of boat building culture and the influence of barge building on the economic and social life of the Kemang Bejalu community?". This article aims "to explain the dynamics of boat-building culture and its influence on the economic and social life of the Kemang Bejalu community". The method used is the historical method, which consists of heuristic source criticism, interpretation and historiography. The results show that the construction of Barge boats must be connected to the urgent need of residents for water transportation facilities. They could fulfil this need because of the people from Meranjat Village, who were known to be experts in processing wood to make houses. They utilized this skill in building boats, and were successful. If initially it was just small boats and ketek, they began to develop barges as time progressed. The excellent quality of the boats made many people interested, both from this village and other villages, so slowly, Kemang Bejalu Village became synonymous with barge boat making. Significant developments occurred after 2010, marked by the use of generator engines, and the presence of highways also made the village grow. Lastly, the arrival of electricity in the area has made it easy for them to increase production. Marketing is also becoming more widespread and accessible by carrying out promotions through social media to reach various areas outside the district. The impact on economic life is that they can meet household needs and send their children to school so that some can reach university. The social field shows that kinship relationships are very prominent because they generally still have family relationships with the same job. The barge boat manufacturing industry has significantly improved the population's economy and harmonious relations between families and barge boat owners and workers. The obstacle they face is the increasing distance they need to get wood.

Keywords: Barge, Kemang Bejalu, water transportation

Abstrak

Masalah dalam tulisan ini adalah “bagaimana dinamika budaya pembuatan perahu dan pengaruh pembuatan perahu tongkang terhadap kehidupan ekonomi dan sosial masyarakat Kemang Bejalu”. Dengan demikian, maka tujuan dari artikel ini adalah “untuk menjelaskan dinamika budaya pembuatan perahu dan pengaruhnya terhadap kehidupan ekonomi dan sosial masyarakat Kemang Bejalu”. Metode yang digunakan adalah metode sejarah yang terdiri dari *heuristik* kritik sumber, interpretasi dan historiografi. Hasilnya menunjukkan

bahwa pembuatan perahu tongkang tidak terlepas dari mendesaknya kebutuhan penduduk setempat akan sarana transportasi air. Kebutuhan itu dapat mereka penuhi karena adanya orang-orang dari Desa Meranjat yang terkenal ahli mengolah kayu untuk dijadikan rumah. Keahlian ini mereka manfaatkan dalam pembuatan perahu, dan berhasil. Jika awalnya hanya berupa perahu-perahu kecil dan ketek, maka pada perkembangannya mereka mulai mengembangkan perahu tongkang. Kualitas perahu yang baik membuat banyak yang berminat, baik dari desa tersebut maupun desa-desa lainnya, sehingga secara perlahan Desa Kemang Bejalu identik dengan pembuatan perahu tongkang. Perkembangan signifikan terjadi setelah tahun 2010, ditandai dengan penggunaan mesin genset, dan hadirnya jalan raya juga membuat desa itu makin berkembang. Terakhir masuknya listrik di daerah tersebut, sangat memudahkan mereka untuk menambah produksi. Pemasaran juga makin meluas, dan dipermudah dengan melakukan promosi melalui beberapa media sosial, sehingga menjangkau berbagai daerah di luar kabupaten tersebut. Pengaruhnya terhadap kehidupan ekonomi adalah mereka mampu memenuhi kebutuhan rumahtangga dan menyekolahkan anak-anak mereka hingga sebagian mampu mencapai perguruan tinggi. Bidang sosial menunjukkan bahwa hubungan kekerabatan sangat menonjol karena umumnya mereka masih memiliki hubungan keluarga, dengan pekerjaan yang sama. Simpulannya adalah bahwa industri pembuatan perahu tongkang secara signifikan telah berhasil meningkatkan perekonomian penduduk dan hubungan yang harmonis antar keluarga dan pemilik serta pekerja perahu tongkang. Kendala yang mereka hadapi adalah makin jauhnya jarak yang mereka butuhkan untuk mendapatkan kayu.

Kata kunci: Perahu tongkang; Kemang Bejalu; transportasi air

PENDAHULUAN

Indonesia berada pada gugusan kepulauan yang berada di antara Samudera Hindia dan Pasifik, juga antara dua benua yaitu Benua Asia dan Benua Australia (Soemarmi dan Diamantina 2019). Masyarakat yang mendiami wilayah Nusantara merupakan masyarakat berpenutur rumpun bahasa Austronesia. Menurut Peter Belwood diaspora masyarakat berpenutur bahasa Austronesia berasal dari Taiwan yang berlangsung pada sekitar 2000 tahun yang lalu. Mereka mendiami wilayah mulai Kepulauan Fiji hingga Madagaskar (Tanudirjo et al. 2012). Mereka membawa pengetahuan berkaitan dengan berbagai aspek kehidupan seperti pengetahuan tentang pertanian, domestikasi ternak, teknologi pelayaran, pembuatan perkakas sehari-hari, dan kebiasaan makan sirih (Indriastuti 2010). Seiring dengan kemajuan pengetahuan tentang arung samudera, pergerakan itu berlangsung secara massif hingga pada sekitar abad 4 – 5 Masehi (Bellwood dan Kamil 2000; Simanjuntak 2015). Kemahiran masyarakat penutur Austronesia berkembang dan berlanjut terus hingga masa kini.

Negara Indonesia adalah negara kepulauan, dengan luas sekitar 5,1 juta km² dan wilayah ini empat kali lebih luas dari daratan. Dalam wilayah seluas itu tersebar 17.508 pulau baik besar dan kecil dan hampir separuhnya dihuni oleh manusia yang mutlak saling berkaitan. Sangat wajar bila negara maritim ini mendudukkan perhubungan laut dalam posisi yang sangat penting, karena dilihat dari keadaan geografis Indonesia sebagai negara kepulauan yang dikelilingi oleh lautan (Nurdin 2016). Indonesia mempunyai beberapa sungai besar yang panjang, seperti Sungai Kapuas di Provinsi Kalimantan Barat, Bengawan Solo di Provinsi Jawa Tengah hingga Jawa Timur, Indragiri di Provinsi Riau, Mamberamo di Provinsi Riau, Mahakam di Provinsi Kalimantan Timur, dan Sungai Musi

di Provinsi Sumatera Selatan (Sitio 2021). Sungai Musi merupakan sungai terbesar di Sumatera Selatan, memiliki panjang sekitar 720 km yang berhulu di pegunungan Bukit Barisan (Kepahiang) dan bermuara di Selat Bangka (Sungsang). Secara kultural wilayah Sumatera Selatan mempunyai nama lain yaitu “Batanghari sembilan”. Mempunyai aliran sungai yang mengalir ke semua wilayah di Sumatera Selatan dan bermuara ke Sungai Musi yang meliputi Sungai Komerang, Ogan, Lematang, Rawas, Lakitan, Kelingi, Leko, Bliti, dan Sungai Musi (Wargadalem 2017).

Sebelum dibukanya transportasi jalur darat, sungai adalah satu-satunya jalur lalu lintas (Rochgiyanti 2011, 53). Transportasi air menurut Riske dalam (Humaira 2014) dapat diklasifikasikan menjadi dua yaitu transportasi laut (*ocean transport*) dan transportasi air di pedalaman (*inland water transport*). Transportasi laut terdiri dari kapal penumpang, kapal feri, kapal cargo container, kapal pesiar, kapal tunda, kapal niaga, kapal perang, tugboat, tanker, kapal ikan, dan kapal riset. (Karso, 2022). Transportasi di pedalaman adalah transportasi yang menggunakan jalur sungai, danau, atau kanal (sesuai ketentuan Undang-Undang No 6 tahun 1996 tentang perairan Indonesia, pasal 3 ayat 1 bahwa “Wilayah Perairan Indonesia meliputi laut teritorial Indonesia, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman) (*Undang-undang (UU) Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia*, n.d.). Transportasi laut adalah transportasi pada samudera, laut, dan pelayaran pantai. Adanya transportasi air baik di pedalaman maupun laut, menjadikan adanya sekelompok orang yang tinggal dan melakukan aktivitas di sekitar lokasi tersebut. Hal tersebut memunculkan budaya sungai.

Budaya sungai ditandai dengan adanya pemukiman pinggir sungai, pasar terapung dan *jukung*, dan interaksi sosial yang terjadi di dalamnya. Pemukiman pinggir sungai adalah bagian dari budaya sungai, yang merupakan permukiman lama. Pemukiman tersebut sebelumnya tumbuh secara spontan di sepanjang sungai, dan di pusat kota pada lokasi perkampungan lama seperti kawasan Kuin, Sungai Jingah, Pasar Lama, Antasa, Pekapuran, Teluk Tiram, Teluk Dalam, Belitung, Kampung Melayu dan lainnya. Budaya sungai diartikan sebagai cara hidup masyarakat yang berada di dekat sungai, menjadikan sungai sebagai *way of life*, sungai sebagai tempat berkehidupan, dan sungai membentuk karakter masyarakat yang tercermin dalam kehidupan fisik, sosial, dan ekonomi mereka. Sementara itu, cara beradaptasi dan bertahan hidup dilakukan dengan cara menyesuaikan dengan karakter sungai, kehidupan ekologi, dan sumber daya sungai (Goenmiandari 2010).

Kebudayaan bermukim di tepi sungai, juga terjadi di Sumatera Selatan. Sungai Musi sebagai induk dari *Batanghari Sembilan* berperan besar dalam kehidupan masyarakat pendukungnya. Untuk melangsungkan kehidupan, mereka memilih menetap di tepi sungai dan membentuk kelompok permukiman berdasarkan adat istiadat, suku, dan sosial budaya. Mata pencarian masyarakat di tepi Sungai Musi sebagian besar adalah nelayan, pedagang, dan buruh harian dalam pembuatan perahu tongkang atau perahu. Moda transportasi air yang sibuk hilir mudik di perairan Sungai Musi adalah perahu (Wicaksono 2018).

Jika dirunut jauh ke belakang, maka Palembang sangat lekat dengan Kerajaan Sriwijaya sebagai kerajaan maritim terbesar pada masanya. Sebagai Kerajaan maritim, Sriwijaya memiliki wilayah yang luas mulai dari Palembang, Bangka, Jambi, Jawa, Lampung, Kedah Malaysia dan Thailand Selatan, yang semuanya hanya bisa dijangkau jika menggunakan kapal dan perahu. Bahasan tentang perahu dapat dibuktikan berdasarkan prasasti yang tertua yaitu “Kedukan Bukit” tahun 682 Masehi yang memuat tentang perjalanan suci di bawah Daputa Hyang dengan perahu dalam jumlah besar, serta Prasasti Telaga Batu (684 Masehi) (Wolters 1967). Sumber tertulis tersebut diperkuat dengan banyaknya temuan artefak berupa papan, lunas, kemudi, balas, dayung, tungku dan bagian lainnya di daerah yang pernah menjadi kekuasaan Sriwijaya. Data perahu kuno sebagian besar ditemukan di pantai timur Sumatera Selatan yang mencakup Kabupaten Banyuasin, dan Ogan Komering Ilir (OKI). Selain di daerah pantai timur, perahu kuno juga ditemukan di Kabupaten Lahat, Pali, dan kota Palembang. Data temuan komponen perahu kuno ditemukan di Sumatera Selatan kebanyakan ditemukan di Daerah Aliran Sungai (DAS) kuno yang masih berfungsi yaitu Sungai Lematang, Musi, Air Sugihan, Lumpur, Lalan, dan Komering (Wiyana 2018).

Peran penting Sungai Musi sebagai prasarana pertukaran dan pergerakan barang dan jasa berlangsung terus hingga masa Kesultanan Palembang. Perahu-perahu tambang dan rakit hilir mudik melakukan aktivitas perdagangan sehingga menjadi pasar kecil yang terapung di atas air. Perdagangan itu tidak hanya dilakukan oleh penduduk kota saja, orang-orang *Uluan* yang membawa hasil hutan dan tanamannya melalui anak-anak Sungai Musi juga ikut serta meramaikan pasar-pasar terapung tersebut (Apriana dan Heryati 2021).

Pemakaian perahu di Palembang pada masa lalu hingga sekarang diperuntukkan sebagai sarana transportasi, dan mata pencaharian, khususnya mencari ikan dan udang dengan menggunakan jala, tangguk, dan pancing (Syarofie 2009). Budaya sungai tersebut terus berlanjut hingga kini. Pada tahun 1900-an ada dua jenis transportasi yang mempunyai kegunaan berbeda, pertama kapal-kapal besar yang berfungsi untuk mengantar ke wilayah luar kota Palembang. Kedua, sarana transportasi sungai di dalam kota Palembang dan daerah lainnya di Sumatera Selatan. Transportasi pada bagian kedua ini terdiri dari perahu tongkang/jukung (mengangkut barang), *speedboat* (membawa penumpang), dan ketek (perahu tradisional yang memakai mesin). Di daerah Kabupaten Banyuasin, khususnya di daerah “Jalur” (kawasan transmigrasi) hingga saat ini masih aktif memanfaatkan transportasi air, untuk mengangkut hasil bumi, seperti kelapa, beras, dan lainnya dari daerah mereka. Ketika kembali, mereka membawa “Sembilan Bahan Pokok” yaitu gula pasir, gandum, minyak goreng, dan lainnya (Sitio 2021). Selain itu, perahu tongkang juga digunakan untuk mengangkut pasir dari berbagai penambangan pasir di sungai, seperti di daerah Kayu Agung Ogan Komering Ilir (OKI). Dari uraian tersebut terdapat gambaran bahwa perahu memberikan manfaat besar pada kesejahteraan masyarakat.

Berkenaan dengan budaya perahu terutama jenis perahu tongkang, di Desa Kemang Bejalu, Kecamatan Rantau Bayur, Kabupaten Banyuasin terdapat kelompok

masyarakat yang berprofesi sebagai pembuat perahu tongkang. Lokasi kedua desa tersebut di pinggir Sungai Musi. Aktivitas pembuatan perahu tersebut telah dimulai sejak tahun 1970-an. Secara bertahap terus berkembang hingga sekitar 80% masyarakat di sana berusaha dan bekerja sebagai pembuat perahu tongkang (Rokian 2014). Menilik dari besarnya jumlah penduduk yang bergerak di bidang pembuatan perahu tongkang, tentunya berbagai kegiatan dalam usaha pembuatan industri tersebut mempunyai pengaruh yang besar terhadap masyarakat pendukungnya. Oleh sebab itu masalah dalam penelitian ini adalah “bagaimana dinamika budaya pembuatan perahu dan pengaruh pembuatan perahu tongkang terhadap kehidupan ekonomi dan sosial masyarakat Kemang Bejalu”.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kualitatif, dan metode sejarah. Berdasarkan metode tersebut, maka langkah awal yang dilakukan adalah langkah *heuristik* (pengumpulan data). Data diperoleh melalui wawancara dan peninjauan langsung ke lokasi pembuatan perahu tongkang. Selain itu, data didapatkan dengan membaca berbagai jurnal ilmiah, dan arsip statistik Desa Kemang Bejalu Kecamatan Rantau Bayur, Kabupaten Banyuasin. Data yang telah terkumpul dilakukan verifikasi (Kritik internal dan Kritik eksternal). Tahapan selanjutnya adalah interpretasi yaitu berupa interpretasi pada fakta yang diperoleh. Setelah semuanya selesai, maka tahap terakhir adalah melakukan penulisan sejarah (historiografi) (Daliman, 2018).

HASIL DAN PEMBAHASAN




Perkembangan Perajin Perahu Tongkang di Desa Kemang Bejalu

Desa Kemang Bejalu adalah salah satu desa yang ada di Kecamatan Rantau Bayur, Kabupaten Banyuasin Provinsi Sumatera Selatan. Sesuai letak geografisnya, desa ini berada di pinggir Sungai Musi, yang merupakan sungai terbesar di Pulau Sumatera. Dengan demikian, maka sarana transportasi terpenting adalah perahu. Oleh sebab itu, lahirnya desa ini tidak terlepas pembahasan tentang perahu, sebab kemunculan desa Kemang Bejalu karena kedatangan sepuluh orang dari Desa Meranjat OKI pada tahun 1940. Tujuan mereka untuk mencari ikan (*bekarang*) dan bercocok tanam (sawah). Selain itu, mereka juga secara turun temurun memiliki keahlian sebagai tukang kayu. Keahlian itu mereka manfaatkan untuk membuat perahu sebagai sarana transportasi. Seiring berjalannya waktu, maka jumlah mereka semakin berkembang, khususnya sejak tahun 1960-an makin banyak orang-orang yang datang ke dusun tersebut. Kondisi itu membuat mereka menetapkan diri dalam satu desa, dan diberi nama “Kemang Bejalu”. Nama tersebut dipakai karena di sana tumbuh pohon Kemang (*Mangifera kemanga*) (Coronel

et al. 1997) yang memiliki *taji* (mempunyai bagian yang sangat keras dan runcing di batangnya) yang dikenal oleh masyarakat di sana dengan nama “jalu”¹.

Perkembangan jumlah penduduk, makin luasnya wilayah hunian, serta hubungan antardesa yang makin intensif, menjadikan mereka membutuhkan sarana transportasi guna memudahkan mobilisasi dari satu tempat ke tempat lainnya. Penduduk Desa Kemang Bejalu mendapatkan pengetahuan tentang cara membuat perahu dari orang-orang perantauan dari Desa Meranjat. Saat ini masuk wilayah Kabupaten Ogan Ilir Sumatera Selatan) yang merantau ke Desa Kemang Bejalu, di bawah pimpinan Bapak Reso. Tokoh ini berjasa mengajak sepuluh sahabatnya untuk membuat perahu (perahu ketek) yang sangat dibutuhkan pada waktu itu. Bahan bakunya adalah kayu bungur (*Lagerstroemia speciosa*) dan meranti (*Shorea*) yang mereka datangkan dari hutan-hutan di sekitar dusun mereka. Peralatan yang mereka gunakan masih sederhana, diantaranya *sugu* tangan, gergaji kayu, palu, bor besi tangan dan godam ukuran sedang. Berikut alat-alat pertukangan tradisional yang digunakan untuk membuat perahu tongkang (Tabel 1).

Tabel 1. Alat-alat Tradisional Perajin Perahu Tongkang Generasi ke-1 dan ke-2

Nama	Alat	Fungsi
<i>Sugu</i> kayu dan gergaji kayu		Alat <i>sugu</i> kayu berfungsi dalam memperhalus bagian dari papan kayu perahu tongkang sehingga membuat setiap bagian dari badan, kiri kanan dan atas perahu tongkang terlihat bagus dan rapi bentuknya. Gergaji kayu berfungsi untuk memotong bagian dari papan kayu perahu tongkang yang sesuai dengan ukuran meteran dari perahu tongkang itu sendiri.
Bor kayu		Bor besi tangan berfungsi untuk mengebor bagian perahu dalam proses pembuatan perahu, sebelum adanya mesin dan perahu tongkang dengan ukuran besar sekarang ini
Palu kayu		Palu kayu berfungsi untuk memukul papan perahu bersamaan dengan seng dan paku di setiap bagian kiri dan kanan perahu tersebut

¹Wawancara dengan Cikwan, 65 tahun, Tokoh masyarakat Desa Kemang Bejalu, 12 Oktober 2022.

<p>Godam</p>		<p>Godam kayu berfungsi untuk memukul bagian kayu yang keras dalam pembuatan perahu</p>
<p>Palu besi</p>		<p>Palu besi berfungsi untuk memukul bagian papan kayu dalam setiap sudut proses pembuatan perahu tongkang</p>
<p>Dempul, Paku, dan seng</p>		<p>Dempul adalah perekat untuk menyatukan papan ke papan lainnya, paku berfungsi untuk menyatukan antar papan dalam proses pembuatan perahu tongkang. Sedangkan, seng untuk menutupi bagian paku yang telah tertancap antar papan.</p>

Sumber: Diolah dari hasil survei lapangan tahun 2022.

Dengan berbagai peralatan sederhana tersebut, mampu dihasilkan produk yang berkualitas, sehingga banyak diminati oleh masyarakat, baik dari dusun mereka sendiri maupun dari dusun tetangga. Pada waktu itu terdapat dua jenis perahu yang dihasilkan, yaitu perahu kecil, dan perahu sedang (*ketek*). Kedua jenis perahu ini hanya mampu digunakan jarak pendek, di sekitar desa mereka sendiri dan desa-desa terdekat. Perahu-perahu tersebut umumnya digunakan untuk mencari ikan dan sarana transportasi. Namun, dengan kebutuhan akan adanya sarana transportasi yang lebih besar, agar mampu menampung penumpang dan barang lebih banyak/besar kapasitasnya, maka perlu dipikirkan dan dirancang ukuran perahu yang lebih besar. Para tukang kayu yang sebelumnya telah membuat perahu ukuran kecil dan sedang, mulai merancang dan mengumpulkan bahan baku kayu, peralatan, serta para pekerja yang akan mengerjakan pembuatan perahu berukuran besar tersebut. Pilihan jatuh pada pembuatan perahu tongkang. Pada awalnya pembuatan perahu tongkang, hanya menggunakan alat-alat yang sederhana. Pada waktu itu jumlah pengusaha perahu masih terbatas, sehingga tenaga kerja/buruh yang dapat dipekerjakan hanya beberapa orang saja. Dengan demikian, usaha pembuatan perahu belum berpengaruh secara signifikan. Modal awal biasanya berasal dari pengusaha itu sendiri. Itulah sebabnya hanya orang-orang tertentu saja yang mampu menjalankan usaha tersebut. Selanjutnya, usaha tersebut diwariskan kepada anaknya (generasi berikutnya), dan secara umum memang usaha pembuatan perahu tersebut dilakukan secara turun-temurun².

²Wawancara dengan Beni Priyanto, 24 tahun, pengusaha tongkang, pada 28 Juli 2023; dan dengan Zainuddin, 36 tahun, Ketua Badan Pengawas Desa (BPD) Desa Kemang Bejalu, 26 September 2023.

Generasi berikutnya (generasi kedua) pada tahun 1960-an masih tetap menggunakan peralatan tradisional seperti generasi sebelumnya, tetapi bahan kayu meranti tidak lagi digunakan. Mereka lebih memilih menggunakan kayu bungur yang lebih bagus karena tahan air, sehingga mampu bertahan hingga delapan tahun. Fokus pada satu jenis kayu, ini merupakan strategi mereka beradaptasi dengan lingkungan, sehingga kayu *meranti* menjadi kayu yang tidak diganggu keberadaannya. Pemanfaatan kayu *bungur* secara terus-menerus, mengakibatkan kayu bungur mulai langka di Desa Kemang Bejalu. Menghadapi hal tersebut, para pengusaha mencari dan mendatangkan bahan baku kayu bungur dari desa-desa di sekitar (Tanjung Menang, Sungai Lilin, Kejayo, Semuntul, Arisan Musi, Kemiri, Kemampo, Limbungan, dan Pagar Bulan), bahkan lebih jauh, yaitu di daerah Prabumulih, Muara Enim, Lubuk Linggau dan Musi Banyuasin. Kayu-kayu tersebut dibawa melalui jalur Sungai Musi. Kesulitan mendapatkan bahan baku kayu bungur, mereka siasati dengan cara menyambung papan-papan kayu, sehingga mendapat panjang papan sesuai ukuran yang telah ditentukan, sesuai dengan pesanan pembeli³.

Memasuki tahun 1980-1990-an permintaan terhadap pembuatan perahu tongkang mulai meningkat, namun, tetap terbatas jumlahnya. Hal ini menyebabkan kebutuhan tenaga kerja meningkat, maka kaum lelaki yang pada mulanya hanya mengambil kayu (masyarakat lokal menyebutnya *bekayu*), mulai berubah menjadi buruh perahu tongkang. Pengembangan perahu tongkang dengan bobot yang cukup besar, dilakukan setelah tahun 2010. Pada saat ini alat-alat yang mereka gunakan sudah sedikit mengalami kemajuan, contohnya mesin *sugu* kayu, mesin pemotong, dan mesin bor kayu. Informasi tentang adanya alat-alat bermesin, mereka peroleh melalui para pembeli yang datang dari berbagai daerah. Pengetahuan tentang adanya alat-alat pertukangan dengan tenaga mesin sudah cukup lama mereka kenal, namun, alat-alat mesin tersebut belum dapat mereka gunakan, sebab desa mereka belum ada aliran listrik. Keinginan tersebut baru terlaksana sejak masuknya aliran listrik tahun 2014. Dengan adanya listrik memudahkan mereka dalam pembuatan perahu tongkang, sehingga produktivitas meningkat, begitu pula waktu yang dibutuhkan lebih singkat, dan keuntungan juga naik secara signifikan. Cara yang cukup unik yang mereka lakukan adalah dengan “coba-coba”, yaitu dengan pengalaman yang mereka miliki, membuat para tukang berani berinovasi. Diskusi antar tukang adalah sesuatu yang lumrah mereka lakukan, sehingga mampu memecahkan masalah yang ada, dan secara pelan tapi pasti mereka mampu menghasilkan perahu tongkang yang besar, kokoh, dan kuat. Hal ini tidak terlepas dari dukungan bahan baku yang cukup, sehingga keberlangsungan pembuatan perahu tongkang tetap menjadi “produk utama” dari desa ini. Jadi, keahlian yang mereka miliki terus diasah dengan terus mencoba hal-hal baru, yang ditopang oleh alat-alat yang telah menggunakan mesin⁴.

³Wawancara dengan Heri Afrizal, 34 tahun, Kasi Pelayan Desa Kemang Bejalu dan pengusaha perahu tongkang, 1 Februari 2023; dan dengan Zainuddin, 36 tahun, Ketua Badan Pengawas Desa (BPD) Desa Kemang Bejalu, 26 September 2023.

⁴Wawancara dengan Zainuddin, 36 tahun, Ketua Badan Pengawas Desa (BPD) Desa Kemang Bejalu, 26 September 2023.

Meningkatnya permintaan perahu tongkang terjadi seiring dengan munculnya kebijakan pemerintah yaitu program transmigrasi tahun 1980-an. Pemerintah menciptakan kanal-kanal (dikenal dengan nama “Jalur”) untuk memudahkan para transmigran menjangkau daerah mereka melalui jalur air. Dengan dibukanya lahan-lahan dan pemukiman transmigrasi, membutuhkan perahu tongkang lebih banyak, dengan bobot mencapai 50 ton (perlu penambahan kayu ukuran empat meter mulai dari bagian depan perahu hingga posisi nakhoda. Fungsinya untuk menahan ombak sungai, yang mereka sebut *kumis*). Bahan baku untuk membuat perahu sebesar itu membutuhkan tidak kurang dari 20 kubik kayu bungur, mulai dari bahan membuat bagian badan samping, bawah dan atas dari perahu. Perahu-perahu tongkang yang besar dapat mengangkut manusia dan kebutuhan pokok yang jauh lebih besar hingga mencapai seratus ton. Kelemahan dari perahu tongkang adalah kecepatannya rendah, maka untuk mengantisipasi kondisi tersebut, para pengusaha menyediakan transportasi *speedboat* kapasitas maksimal enam orang. Kedua bentuk kendaraan air ini, telah berhasil menjadi sarana transportasi yang efektif bagi penduduk di pesisir sungai dan transmigran⁵.

Kendala yang dihadapi oleh pengusaha perahu tongkang saat itu adalah kesulitan memindahkan kayu-kayu balok dari hutan ke sungai, juga perahu yang telah selesai dibuat untuk segera dimanfaatkan di sungai. Untuk mengantisipasi kondisi tersebut, mereka membuat anak-anak sungai yang berfungsi untuk membawa kayu-kayu dengan perahu ke tempat “pabrik” pembuatannya, juga mendorong perahu yang telah selesai dibuat ke sungai. Proses penarikan kayu balok sebanyak 30-40 gelondongan dirangkai menjadi dua sejajar ke belakang, menggunakan perahu kecil ukuran 2 m. Agar proses tersebut berjalan dengan baik, 1 orang harus berenang untuk meluruskan kayu-kayu balok agar tetap sejajar dan tidak tersangkut di akar pohon⁶.

Melihat manfaat yang besar dari pembuatan sungai kecil, maka diikuti pula dengan membuat sungai-sungai kecil lainnya dengan ukuran lebar sekitar 5 m dan kedalaman hingga 2 m, dengan cara mengeruk tanah. Sungai-sungai tersebut biasanya diberi nama sesuai dengan “tokoh” yang berperan penting dalam pembuatannya (biasanya kepala desa), contoh Sungai Dol Kerio, Zawi, Mani, Yani, dan Sungai Mira. Kanal terakhir adalah “Sungai Kowi” yang dibuat tahun 2019. Kanal-kanal yang masih ada hingga saat itu adalah Sungai Zawi, Dol Kerio, Mira dan Sungai Kowi, sedangkan Sungai Mani dan Yani telah dangkal dan ditimbun, sehingga tidak dimanfaatkan lagi⁷.

Memasuki tahun 2000-an, Dusun Kemang Bejalu makin terkenal sebagai desa penghasil perahu tongkang. Kondisi tersebut ditopang dengan masuknya mesin genset tahun 2005, sehingga memudahkan dalam mengolah kayu-kayu bulat. Mereka mulai beralih menggunakan alat-alat dengan kekuatan mesin, seperti mesin *sugu* kayu, mesin

⁵Wawancara dengan Zainudin, 36 tahun, Ketua Badan Pengawas Desa (BPD) Desa Kemang Bejalu, 1 Februari 2023.

⁶Wawancara dengan Dol Kerio, 61 tahun, pengusaha galangan perahu tongkang, 5 Desember 2022.

⁷Wawancara dengan Kowi, 63 tahun, pemilik perahu tongkang, 5 Desember 2022.

potong papan kayu dan mesin bor kayu. Mesin *sugu* kayu berfungsi untuk menghaluskan bagian dari setiap sudut papan, baik bagian kiri, kanan, bawah dan atas. Mesin potong papan kayu berfungsi untuk memotong bagian papan, dan mesin bor dimanfaatkan untuk mengebor setiap bagian perahu tongkang. Dengan adanya alat-alat bertenaga mesin ini, maka para pengusaha dan pekerja perahu, mulai membuat perahu tongkang berukuran besar hingga mencapai bobot ratusan ton. Mereka juga memperindah produk dengan memberikan warna-warna cerah (biru, merah, kuning, dan hijau)⁸. Mereka melakukan diversifikasi produk, dibedakan menjadi tiga macam perahu tongkang, pertama, perahu tongkang depan atau belakang (Gambar 1.a dan b). Jenis ini digunakan untuk mengangkut hasil perkebunan sawit dan kelapa. Kedua, perahu tongkang sepenuhnya tertutup (Gambar 1.c), perahu jenis ini berfungsi untuk mengangkut kebutuhan bahan pokok dan kelapa. Ketiga, jenis *tagbut* yang khusus untuk menarik pasir. Beragamnya perahu tongkang sebagai jawaban atas permintaan pasar, yang semakin beragam permintaannya. Sementara itu, pembuatan perahu-perahu kecil secara bertahap mulai ditinggalkan. Hal ini disebabkan munculnya permintaan dari berbagai daerah agar membuat perahu-perahu ukuran besar⁹.



(a) (b) (c)
Gambar 1. Perahu tongkang kajang depan, atau perahu tongkang kajang belakang (a), perahu tongkang *full* kajang (b) (Sumber: Dokumen Suheri, 2023).

Tahun 2010-2014 terjadi perubahan yang signifikan, yaitu dibangunnya jalan menuju desa Kemang Bejalu oleh PT Sriwijaya Agro Persada dan PT Agro Mitra Mas Lestari yang bergerak di bidang perkebunan. Ini memberi peluang berbagai kebutuhan penduduk Kemang Bejalu dapat didatangkan dari kota melalui jalur darat, sama halnya kayu-kayu bungur dari berbagai daerah (Lahat, Pali, Lubuk Linggau, Banyuasin, dan Jambi) dibawa dengan truk-truk. Di samping itu, perubahan positif terus terjadi, terutama dengan masuknya listrik di daerah tersebut pada tahun 2014. Keberadaan listrik menyebabkan mereka dapat bekerja di malam hari, dengan peralatan yang sebagian besar menggunakan mesin (Gambar 2). Dampak positifnya adalah proses pembuatan perahu tongkang menjadi lebih cepat. Sebelumnya pembuatan satu perahu tongkang ukuran

⁸Wawancara dengan Budi Utomo, 45 tahun, Kepala Desa Kemang Bejalu dan pengusaha perahu tongkang, 4 April 2023.

⁹Wawancara dengan Haji Puding, 60 tahun, Pemilik perahu tongkang, 25 Januari 2023.

besar membutuhkan waktu lebih dari 1 tahun, kini menjadi 8 bulan. Dengan demikian, perubahan yang signifikan secara mutlak dipengaruhi oleh mesin genset, listrik dan pembangunan jalan. Dengan demikian, tahun 2014 merupakan *starting point* kemajuan industri perahu tongkang¹⁰.



Gambar 2. Pembuatan bagian-bagian perahu yang menggunakan mesin (a, b, c) (Sumber: Dokumen Suheri, 2023).

Pemasaran perahu tongkang juga ikut berkembang. Jika sebelumnya pemasaran perahu ini hanya orang per orang dalam jangka waktu yang lama, maka sejak adanya telepon genggam di awal tahun 2000-an telah terjadi perubahan signifikan yang memudahkan para pengusaha dalam memasarkan perahu. Pengusaha juga mulai merambah teknologi digital melalui media sosial seperti *Face Book*, dan *WhatsApp* (WA) guna menjangkau konsumen yang lebih luas dengan harga lebih murah. Semua usaha tersebut tidak sia-sia, Desa Kemang Bejalu makin dikenal sebagai pusat pembuatan perahu tongkang, sehingga pemesanan semakin banyak. Wajar jika hingga 2019 sekitar 80% penduduk desa ini berusaha dan bekerja di jasa pembuatan serta penjualan perahu tongkang. Dalam kondisi terakhir sebelum Covid 19, terdapat delapan kelompok usaha perahu tongkang dengan tenaga kerja mencapai ratusan orang ahli, hingga pekerja kasar¹¹. Demi makin menyemarakkan keberadaan perahu tongkang, pemerintah Kecamatan Rantau Bayur menyelenggarakan lomba-lomba perahu hias, perahu tongkang, dan perahu *bidar* (perahu besar) di sungai Musi secara rutin. Kegiatan ini tidak hanya diikuti oleh peserta dari Desa Kemang Bejalu, tapi desa-desa yang ada di Kecamatan Rantau Bayur¹². Akibat dari berbagai kegiatan promosi tersebut, Desa Kemang Bejalu makin terkenal sebagai desa penghasil perahu tongkang.

¹⁰Wawancara dengan Haji Puding, 60 tahun, pemilik perahu tongkang, 25 Januari 2023; dengan Heri Afrizal, Kasi pelayanan desa Kemang Bejalu dan pengusaha perahu tongkang 12 Oktober 2022; dan dengan Zainudin, 36 tahun, Ketua Badan Pengawas Desa (BPD) Desa Kemang Bejalu, 1 Februari 2023.

¹¹Wawancara dengan Budi Utomo, 45 tahun, Kepala Desa Kemang Bejalu dan pengusaha perahu tongkang, 4 April 2023; dengan Beni Priyanto, 24 tahun, pengusaha perahu tongkang, 13 Oktober 2022.

¹²Wawancara dengan Sarnusi, 50 tahun, Sekretaris kecamatan Rantau Bayur, 29 Maret 2023.

Modal Pembuatan Perahu Tongkang

Modal berperan penting dalam usaha pembuatan perahu tongkang. Modal tersebut terbilang cukup besar kisaran puluhan hingga ratusan juta rupiah, tergantung jenis, ukuran, dan kapasitas perahu tongkang yang akan dibuat. Semakin besar perahu tongkang yang akan dibuat, maka semakin besar pula modal yang harus dikeluarkan. Cara mendapatkan modal dapat diperoleh melalui dua cara, yaitu modal pribadi dan modal *panjaran* (uang muka). Modal pribadi, menggunakan uang pribadi dari pemilik modal, sehingga segala sesuatunya menggunakan uang milik pemodal. Modal *panjaran* yaitu modal yang diperoleh dari pemesan perahu tongkang ketika awal memesan dan telah terjadi kesepakatan. Besarnya uang *panjaran* tergantung kesepakatan antara pemilik perahu tongkang dan pembeli¹³. Berikut tabel yang diperlukan untuk membuat perahu tongkang.

Tabel 2. Ukuran Perahu Tongkang dan Modal yang Dibutuhkan

Ukuran Perahu Tongkang (ton)	Modal yang dibutuhkan (Rp)
2-10	30.000.000-40.000.000
20-50	110.000.000-150.000.000
60-100	250.000.000-280.000.000

Sumber: Diolah dari hasil wawancara dengan narasumber Haji Punding, Maret 2023.

Berdasarkan tabel 2, rincian biaya yang dikeluarkan untuk membuat perahu tongkang dengan kapasitas 50 ton, kayu bungur yang dibutuhkan sebanyak 20 kubik, dengan harga beli Rp. 4.000.000/kubik. Jadi total biaya Rp. 80.000.000, biaya pembelian mesin dan alat-alat (kopal, as, kipas, baterai, kiong, kunci, kabel kontak teropong kemudi setir, blangket, dan tabung air) sebesar Rp. 60.000.000. Total biaya kapasitas lima ton perahu tongkang dari depan sampai belakang adalah Rp. 140.000.000-160.000.000¹⁴. Jadi, ukuran perahu tongkang sangat menentukan besarnya biaya yang dibutuhkan untuk membuatnya. Meskipun demikian, para pemilik modal sering kali menerima pesanan secara bersamaan, sehingga membutuhkan tenaga kerja lebih banyak, yang tentunya memperoleh keuntungan yang lebih besar.

¹³Wawancara dengan Heri Afrizal, Kasi pelayan desa Kemang Bejalu dan pengusaha perahu tongkang, 12 Oktober 2022.

¹⁴Wawancara dengan Saiful Anwar, pengusaha perahu tongkang, 31 Januari 2023.

Pemasaran

Pemasaran awal dilakukan secara terbatas, sehingga pemasarannya hanya di desa tersebut dan desa-desa sekitarnya. Seseorang yang membutuhkan perahu, harus datang ke lokasi, melihat perahu secara langsung, dan terjadi tawar-menawar. Jika sepakat maka pembayaran secara tunai atau kredit dapat segera dilaksanakan (Jika pola kredit yang disepakati, maka tidak ada bukti tertulis yang mereka sepakati bersama, semuanya hanya berdasarkan kejujuran dan kepercayaan antara perajin dan pembeli perahu tongkang), dan perahu dapat segera dibawa ke rumahnya untuk dimanfaatkan. Cara lain adalah pembeli minta dikirimkan ke alamatnya. Contoh ini terjadi ketika penjualan perahu telah makin berkembang dengan pembeli dari berbagai daerah. Pembeli berasal dari daerah lain yang cukup jauh, meminta agar perahu yang dipesannya diantarkan ke daerahnya, maka pengusaha perahu akan membawa perahu ke dermaga Pasar 16 Palembang untuk di serahkan kepada pembeli, dan pembeli akan membawa ke daerahnya. Biaya perjalanan pengantaran perahu hingga dermaga Pasar 16 ditanggung oleh pengusaha¹⁵.

Pada perkembangannya para pengusaha perahu mulai membuat perahu tongkang dengan kapasitas lima hingga lima puluh ton. Sistem pemasaran yang dilakukan mulai menggunakan alat komunikasi telepon, selain informasi dari perorangan atau kelompok. Pengusaha juga melakukan promosi dengan mencantumkan inisial namanya, dan nomor telepon miliknya ke badan perahu tongkang, sehingga seseorang yang berminat untuk membeli perahu tongkang dapat secara langsung menelpon nama dan nomor tersebut¹⁶.

Pola pemasaran mutakhir adalah dengan menggunakan media sosial (*Facebook*, dan *WhatsApp*). Kapasitas perahu pun naik dari lima puluh ton hingga dua ratus ton. Namun, rata-rata pada ukuran daya tamping seratus ton¹⁷. Uniknya penjualan perahu mengenal “musiman”. Contohnya, daerah Karang Agung Kabupaten Musi Banyuasin biasanya memesan perahu tongkang pada bulan Maret, daerah “Jalur 8” Pulau Gundul memesan perahu pada bulan Januari setiap tahunnya. Pemesanan butuh waktu satu tahun, yang akan pemesan terima tahun depannya. Untuk pemesanan perahu tongkang kajang depan, dan kajang belakang biasanya digunakan untuk membawa hasil panen kelapa sawit dan kelapa, terjadi sepanjang tahun¹⁸.

Sistem Upah

Pembuatan satu perahu tongkang biasanya dikerjakan oleh lima orang tukang, dengan pembagian tugas sebagai berikut: dua orang membuat bagian bawah, samping kiri, dan kanan perahu. Dua orang lainnya membuat penutup, dan terakhir satu orang

¹⁵Wawancara dengan Edi Riansyah, 30 tahun, Sekretaris Desa Kemang Bejalu, 4 April 2023.

¹⁶Wawancara dengan Heri Afrizal, Kasi pelayan desa Kemang Bejalu dan pengusaha perahu tongkang, 12 Oktober 2022.

¹⁷Wawancara dengan Beni Priyanto, 24 tahun, Pengusaha perahu tongkang, 13 Oktober 2022.

¹⁸Wawancara dengan Saiful Anwar, 50 tahun, pengusaha perahu tongkang, 31 Januari 2020.

khusus bertugas memasang mesin perahu tongkang¹⁹. Dari jasa yang mereka lakukan, mereka mendapat upah dengan dua cara, yaitu upah harian, dan sistem upah *borongan*. Tukang dengan upah harian (membuat perahu bagian kiri, kanan, dan bawah) kapasitas lima hingga 15 ton dibayar Rp. 80.000 per hari. Upah tukang pembuatan perahu kapasitas 20 sampai dengan 50 ton dibayar 120.000 rupiah per hari, dan untuk pembuatan kapasitas 50 sampai dengan 200 ton dibayar 150.000 rupiah per hari²⁰.

Upah borongan perahu tongkang untuk mengerjakan bagian kiri, kanan, dan bawah atau samping, serta atap (5--15 ton) dibayar sepuluh hingga 18 juta rupiah. Untuk kapasitas 20 hingga 50 ton, upahnya 20 juta hingga 35 juta rupiah. Upah terbesar diberikan kepada tukang yang mengerjakan perahu terbesar, yaitu kapasitas 50 sampai 100 ton, tukang dibayar 60 juta hingga 80 juta rupiah. Khusus untuk pemasangan mesin, dibutuhkan satu orang yang ahli di bidang tersebut. Upahnya tergantung pada ukuran mesin yang akan dipasang, dan kapasitas perahu. Besar upah untuk perahu kapasitas 5 - 15 ton dengan mesin engkol merk Cino, Dompeng, Cempawang, dan Fujin, adalah 5 juta rupiah. Kapasitas 20 - 100 ton memakai mesin mobil truk 100 ps dan 120 ps, besar upahnya 6 juta rupiah. Perahu terbesar kapasitas 50 - 100 ton, memakai mesin fuso 6D 14, 6D 15, 6D 16, maka upahnya sebesar 6 juta rupiah²¹. Ternyata, meskipun terdapat perbedaan besaran upah, tergantung besar kecil dan kapasitas mesin perahu, pada kapasitas 20 ton hingga 100 ton, biaya upah tetap sama yaitu 6 juta rupiah.

Berdasarkan uraian tersebut tampak bahwa besar upah tukang, tergantung dari besarnya kapasitas perahu. Makin besar perahu tongkang, maka makin besar pula upah yang akan diterima oleh tukang. Pembayaran biasanya dilakukan setiap hari Rabu, sebab akan dimanfaatkan untuk berbelanja di *kalangan*, yaitu pasar tradisional yang berlangsung sekali dalam satu minggu setiap hari Rabu²². Pada hari itu istri dan anak-anak para tukang dapat berbelanja kebutuhan sehari-hari. Hal yang sama baru dapat mereka lakukan pada pekan berikutnya di hari yang sama.

Perkembangan Kondisi Sosial Ekonomi Pekerja

Hubungan sosial yang akrab sesama warga Desa Kemang Bejalu telah terjalin sejak awal berdirinya desa tersebut. Mereka berasal dari Desa Meranjat, yang umumnya masih memiliki hubungan kekerabatan. Hal ini menjadi faktor penting yang membuat mereka sangat kokoh tali persaudaraannya. Dengan modal kesamaan asal-usul, dan budaya membuat mereka mudah bekerja sama untuk menghasilkan perahu. Kebutuhan penduduk pada perahu semakin penting sebagai alat transportasi, perdagangan, dan komunikasi, sehingga semakin banyak pula yang memesannya. Kondisi tersebut

¹⁹Wawancara dengan Tanzili, 50 tahun, pembeli, 12 Oktober 2020.

²⁰Wawancara dengan Efriyono, 45 tahun, tukang, 4 April 2023.

²¹Wawancara dengan Beni Priyanto, 24 tahun, Pengusaha perahu tongkang, 13 Oktober 2022; dengan Saiful Anwar, 50 tahun, pengusaha perahu tongkang, 31 Januari 2020.

²²Wawancara dengan Saiful Anwar, 50 tahun, pengusaha perahu tongkang, 31 Januari 2020.

memaksa para pengusaha perahu untuk memperbesar dan memperluas usaha perahu, sehingga berkembang menjadi pembuatan perahu tongkang. Para tukang perahu membutuhkan bantuan orang lain, yang paling mudah adalah merekrut kerabat mereka sendiri, yang berprofesi sebagai tukang kayu dan perahu.

Interaksi antara beberapa individu dari Desa Meranjat dengan masyarakat Desa Kemang Bejalu menyebabkan terjadinya dinamika budaya. Dinamika budaya terjadi karena adanya proses belajar berupa internalisasi, sosialisasi, enkulturasi (terjadinya proses pendidikan karena kebutuhan primer manusia) hingga asimilasi (Koentjaraningrat 1990). Ikatan hubungan keluarga antar individu dari Desa Meranjat dengan warga Desa Kemang Bejalu yang telah lama terjalin, memudahkan mereka untuk saling belajar dan bekerja sama. Kegotongroyongan makin dibutuhkan saat mereka akan melakukan peluncuran perahu menuju sungai setelah selesai dibuat. Contohnya, untuk memindahkan perahu dengan kapasitas 5 ton sampai 100 ton dari galangan menuju sungai, membutuhkan banyak orang. Mereka secara bersama-sama menarik dan mendorong perahu tongkang menuju Sungai Musi, di bawah komando satu orang. Sebelum proses kegiatan tersebut, maka pengusaha perahu tongkang akan menyediakan makanan seperti nasi, roti, kopi dan teh untuk dinikmati bersama, yang didahului dengan pembacaan doa agar berjalan lancar dan berkah. Kegiatan tersebut berperan makin mempererat hubungan antar mereka. Terdapat relasi yang erat antara pengusaha perahu dan para pekerja serta keluarga masing-masing²³. Kondisi tersebut disebabkan mereka berasal dari rumpun yang sama yaitu Suku Meranjat, mengadu nasib di daerah baru yang melahirkan Desa Kemang Bejalu. Jadi, ikatan yang telah ada sejak awal terus dipupuk dengan pekerjaan yang sama. Apalagi 80% penduduk di sana bergerak di bidang pengadaan perahu tongkang.

Setiap hari Rabu para tukang mendapat hari libur (ini berlaku bagi pekerja harian atau *borongan*). Pada hari “istimewa” itu mereka menikmati hasil dari kerja keras para suami atau lelaki muda di galangan perahu. Saatnya kembali kepada keluarga, dan bersenang-senang dengan senda-gurau. Kebutuhan lahir mereka terpenuhi dengan upah yang mereka belanjakan, begitu pula kebutuhan rohani, yaitu istirahat, makan-minum, bercengkerama dan saling mengunjungi bagi keluarga-keluarga yang mendapat kebahagiaan (menikah, sunatan, kelahiran, anugerah dan lainnya) atau kemalangan (kematian, sakit, kemalangan dan lainnya). Jadi, hari Rabu adalah hari istimewa bagi sebagian besar penduduk Desa Kemang Bejalu. Mereka juga akan meliburkan diri, jika salah seorang dari anggota masyarakat meninggal dunia, guna menyampaikan belasungkawa dan memberikan bantuan sesuai kemampuan masing-masing, serta menghibur keluarga yang ditimpa kemalangan. Di Desa Kemang Bejalu tidak ada pemakaman umum. Pemakaman terletak di desa seberang yaitu Desa Tanjung Menang. Oleh karena itu, proses mengantarkan jenazah harus menyeberangi Sungai Musi, dan mereka biasanya menggunakan perahu tongkang dengan dengan kapasitas 20 ton. Mereka juga memiliki tradisi melakukan ta'ziah hari pertama, kedua, ketiga, hari ketujuh dan hari

²³Wawancara dengan Beni Priyanto, 24 tahun, Pengusaha tongkang, 13 Oktober 2022.

ke empat puluh. Pada kegiatan tersebut masyarakat akan membawakan bahan kebutuhan pokok, seperti gula, gandum, minyak goreng, susu kaleng, bihun dan lainnya, sebagai bantuan untuk meringankan biaya kebutuhan acara *Yasinan* (membaca Surah Yasin), tahlil, dan doa bersama untuk orang yang telah meninggal²⁴.

Pengusaha dan pekerja dapat membiayai pendidikan anak-anak mereka dengan baik, mulai dari Sekolah Dasar hingga ke Perguruan Tinggi²⁵. Tentunya para pengusaha sebagai pemilik modal mendapatkan keuntungan terbesar, sedangkan para pekerja mendapatkan upah sesuai keahlian dan beratnya beban kerja yang harus mereka selesaikan. Meskipun demikian, pekerja yang mendapat upah yang kecil tetap mampu membiayai keluarganya secara sederhana²⁶. Kehidupan ekonomi para pekerja makin membaik, seiring dengan makin berkembangnya usaha pembuatan perahu karena masuknya teknologi, seperti genset dan listrik, serta hadirnya jalan darat, sehingga akses keluar dan masuk desa ini semakin lancar²⁷.

Dalam sistem penjualan perahu tongkang, Bapak Saiful Anwar memiliki keunikan tersendiri. Jika pembeli belum mampu melunasi biaya pembelian perahu tongkang ketika jatuh tempo, maka Bapak Saiful memberikan kelonggaran berupa pembeli boleh mengambil/membawa perahu, dengan catatan orang tersebut harus mencicilnya setiap bulan hingga lunas (besar cicilan tergantung kesepakatan antara penjual dan pembeli). Anehnya, mereka tidak membuat pernyataan secara tertulis di atas materai dengan saksi-saksi. Sepenuhnya hanya berdasarkan kepercayaan²⁸. Bisa jadi sistem yang mereka terapkan telah berlangsung lama, dan berjalan dengan baik. Sebuah nilai tentang kejujuran dan kepercayaan yang sangat berharga.

Para tukang adalah orang-orang yang ahli di bidang pembuatan perahu tongkang, yang memberi mereka penghasilan yang layak. Upah yang mereka terima menggunakan sistem upah, harian atau borongan. Namun, dari kedua sistem tersebut mereka tetap menerima upah harian atau mingguan. Perbedaannya hanya terletak pada cara pembayaran. Jika harian mereka akan mendapatkan uang setiap hari, namun tetap mendapat libur sekali seminggu tiap hari Rabu. Sedangkan dengan sistem *borongan*, mereka mendapat upah seminggu sekali yaitu hari *kalangan* yaitu Rabu. Upah yang layak itu dapat dibuktikan dengan kemampuan mereka memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari dengan keluarga mereka. Selain itu, mereka juga mampu menyekolahkan anak-anak mereka hingga ke perguruan tinggi. Hal ini tidak bisa dilepaskan dari adanya kebijakan dari para pengusaha untuk “meminjamkan” uang kepada mereka jika sewaktu-waktu para

²⁴Wawancara dengan Budi Utomo, 45 tahun, Kepala Desa Kemang Bejalu dan pengusaha tongkang, 4 April 2023

²⁵Wawancara dengan Heri Afrizal, Kasi pelayan desa Kemang Bejalu dan pengusaha tongkang, 12 Oktober 2022

²⁶Wawancara dengan Saiful Anwar, 50 tahun, pengusaha perahu tongkang, 31 Januari 2020

²⁷Wawancara dengan Budi Utomo, 45 tahun, Kepala Desa Kemang Bejalu dan pengusaha perahu tongkang, 4 April 2023

²⁸Wawancara dengan Saiful Anwar, 50 tahun, pengusaha perahu tongkang, 31 Januari 2020.

pekerjanya membutuhkan uang mendadak atau untuk memenuhi kebutuhan lainnya. Kondisi tersebut memberikan rasa aman kepada para pekerja. Biasanya para ibu rumah tangga atau orang-orang tua para pekerja juga beraktivitas di sawah dan kebun, sehingga menghasilkan uang dan barang-barang kebutuhan lainnya, dan ini dapat menunjang ekonomi keluarga. Sebagaimana kehidupan di dusun biasanya, yaitu mereka telah memiliki rumah secara turun-temurun. Semua itu, berpengaruh pada “amannya” pendapatan dari usaha sebagai pekerja pembuat perahu tongkang. Artinya, dana yang diperoleh dari pembuatan perahu hanya diperuntukkan bagi memenuhi sebagian kebutuhan hidup sehari-hari, dan biaya sekolah anak-anak mereka. Usaha pembuatan perahu tongkang berpengaruh signifikan terhadap peningkatan kehidupan sosial ekonomi penduduk Desa Kemang Bejalu pada umumnya, dan para pekerja dan keluarganya serta para pengusaha perahu tongkang itu sendiri.

SIMPULAN

Pembuatan perahu tongkang dan memasarkannya, menjadi bagian tak terpisahkan dari kehidupan sebagian besar penduduk Desa Kemang Bejalu. Kemahiran membuat perahu tongkang merupakan hasil dari proses budaya yang sangat panjang. Masyarakat yang semula merupakan tukang kayu berinteraksi dengan tukang perahu yang memiliki pengetahuan secara turun-temurun. Proses interaksi melahirkan proses belajar sehingga menghasilkan pengetahuan pembuatan perahu tongkang. Pengetahuan tentang teknologi pembuatan perahu tongkang bermula dari tahap sederhana hingga akhirnya berkembang ke tingkat lebih tinggi. Jika sebelumnya para pekerja hanya menggunakan peralatan sederhana dengan produk yang masih terbatas, secara bertahap terjadi perubahan menjadi lebih baik, dilihat dari segi peningkatan produk dan pendapatan para pekerjanya. Perahu tongkang yang mereka hasilkan terkenal berkualitas, sehingga menarik pembeli dari luar Desa Kemang Bejalu. Peningkatan produksi berbanding lurus dengan peningkatan pendapatan bagi para pekerja dan pengusaha itu sendiri tentunya. Semua itu berkontribusi pada peningkatan perekonomian keluarga, yang berdampak positif pada terpenuhinya kebutuhan rumah tangga para pekerja. Kehidupan sosial yang sejak awal telah terjalin dengan baik, sebab mereka berasal dari tempat yang sama yaitu Desa Meranjat Ogan Komeriing Ilir, makin berkembang di lingkungan para pekerja, pengusaha, dan keluarga mereka masing-masing. Beberapa kegiatan makin giat mereka lakukan, dan para pengusaha senantiasa meliburkan pekerja-pekerjanya jika ada diantara mereka ditimpa kemalangan.

Penelitian ini menyisakan banyak hal untuk diteliti lebih lanjut. Terbatasnya dana, waktu dan tenaga menyebabkan belum berhasil untuk mengungkapkan lebih lanjut tentang kebutuhan kayu bungur yang semakin sulit, dan langkah apa yang akan dan telah mereka lakukan untuk mengantisipasinya. Hendaknya pemerintah daerah makin berperan terhadap industri tersebut agar makin berkembang, dan lainnya. Semoga hal-hal tersebut dapat diteliti pada riset-riset selanjutnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Apriana, dan Heryati. 2021. "Perekonomian Masyarakat Sumatera Selatan Abad 15-18 M." *Danadyaksa Historica* 1 (1): 1–11. <https://doi.org/10.32502/jdh.v1i1.3552>.
- Bellwood, Peter, dan T.W Kamil. 2000. *Prasejarah kepulauan Indo-Malaysia*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Coronel, R. E., A. Hadyana Pudjaatmaka, E. W. M. Verheij, Djadja Siti Hazar Hoesen, Hadi Sutarno, Ning Wikan Utami, dan Sarkat Danimihardja. 1997. *Sumber Daya Nabati Asia Tenggara 2: Buah-Buahan Yang Dapat Dimakan*. Diedit oleh E. W. M. Verheij dan R. E. Coronel. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Daliman, A. 2018. *Metode Penelitian Sejarah*. Yogyakarta: Ombak.
- Goenmiandari, Betty ddk. 2010. "Konsep Penataan Permukiman Bantaran Sungai di Kota Banjarmasin berdasarkan Budaya Setempat," 1–14.
- Humaira, An Nisaa' Siti. 2014. "Penyelenggaraan Sistem Transportasi Air Terpadu Untuk Mengakselerasi Dan Memantapkan Konektivitas Nasional." *Warta Penelitian Perhubungan* 27 (1): 39–53.
- Indriastuti, Kristantina. 2010. "Perekonomian Dan Perdagangan Kajian Data Megalitik Di Dataran Tinggi Pasemah." *Kajian Banding* 2 (1): 77–95.
- Koentjaraningrat. 1990. *Pengantar Ilmu Antropologi*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Nurdin, Wa Ode Megawati. 2016. "Sejarah Transportasi Laut di Kelurahan Tolandona Kecamatan Sangia Wambulu Kabupaten Buton Tengah (1960-2015)." *Jurnal Penelitian Pendidikan Sejarah* 1 (2): 81–90. <https://doi.org/10.36709/jpps.v1i2.6109>.
- Rochgiyanti. 2011. "Fungsi Sungai Bagi Masyarakat di Tepian Sungai Kuin Kota Banjarmasin." *Jurnal Komunitas* 3 (1): 51–59. <https://doi.org/10.15294/komunitas.v3i1.2293>.
- Rokian, Ajmal. 2014. *Sejarah Hasanah Budaya dan Profil Potensi Kabupaten Banyuasin Sumatera Selatan*. Pangkalan Balai: Dinas Pariwisata, Seni, Budaya, Pemuda, dan Olahraga Kabupaten Banyuasin.
- Simanjuntak, Truman. 2015. "Progres Penelitian Austronesia di Nusantara." *AMERTA, Jurnal Penelitian dan Pengembangan Arkeologi* 33 (1): 1–76.
- Sitio, P. A. H. 2021. "Transportasi Perahu Tongkang di Sungai Musi Tahun 1995-2005 (Sumbangan Materi Mata Kuliah Sejarah Lokal Sumatera Selatan). Skripsi." Universitas Sriwijaya.
- Soemarmi, Amiek, dan Amalia Diamantina. 2019. "Konsep Negara Kepulauan Dalam Upaya Perlindungan Wilayah Pengelolaan Perikanan Indonesia." *Masalah-Masalah Hukum* 48 (3): 241. <https://doi.org/10.14710/mmh.48.3.2019.241-248>.
- Syarofie, Yudhy. 2009. *Bidar Cermin Filosofis Budaya Tepian Sungai*. Palembang: Program Kegiatan Pengelolaan Kelestarian dan Pembinaan Nilai Budaya, Dinas Pendidikan. Pemerintah Provinsi Sumatera Selatan.
- Tanudirjo, Daud Aris, Yahdi Zaim, Bagyo Prasetyo, Fachroel Aziz, I Wayan Ardika, Bambang Su;istyanto, dan Taufuk Abdullah. 2012. *Indonesia dalam Arus Sejarah*,

Jilid 1 Prasejarah. Jakarta: PT Ihtiar Baru van Hoeve.

Undang-undang (UU) Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. n.d.

Wargadalem, Farida R. 2017. *Kesultanan Palembang dalam Pusaran Konflik (1804-1825)*. Jakarta: KPG (Kepustakaan Populer Gramedia) Ecole Francaise d’Extreme-Orient.

Wicaksono, Bambang. 2018. “Perubahan Budaya Bermukim Masyarakat Riparian Sungai Musi Palembang, Tinjauan Proses dan Produk.” *Jurnal Tekno Global* 7 (2): 54–60. <https://doi.org/10.36982/jtg.v7i2.547>.

Wiyana, Budi. 2018. “Teknologi Moda Transportasi Air Masa Sriwijaya di Pantai Timur Sumsel.” In *Seminar Kesejarahan Sriwijaya dan Poros Maritim Dunia, 6-9 Agustus 2018*. Palembang.

Wolters, Oliver William. 1967. *Early Indonesian, Commerce: a Study Of The Origins Of Srividiaya*. New York: Cornell University Press.

Daftar Narasumber

No	Nama	Umur	Pekerjaan
1	Sarnusi	50 tahun	Sekretaris kecamatan Rantau Bayur
2	Budi Utomo	45 tahun	Kepala desa Kemang Bejalu dan pengusaha perahu tongkang
3	Zainudin	36 tahun	Ketua Badan Pengawas Desa (BPD) desa Kemang Bejalu
4	Heri afrizal	34 tahun	Kasi pelayan desa Kemang Bejalu dan pengusaha perahu tongkang
5	Saiful anwar	50 tahun	pengusaha perahu tongkang
6	Haji Puding	60 tahun	Pemilik perahu tongkang
7	Beni Priyanto	24 tahun	pengusaha perahu tongkang
8	Tanzili	49 tahun	Tukang pembuatan perahu tongkang
9	Cikwan	65 tahun	Tokoh masyarakat desa Kemang Bejalu
10	Tanzili	50 tahun	Pembeli
11	Kowi	63 tahun	Pemilik perahu tongkang
12	Edi riansyah	30 tahun	Sekretaris desa Kemang Bejalu
13	Dol Krio	61 tahun	Pengusaha galangan perahu tongkang