

Transportasi Tradisional Sado Di Kota Jambi 1980-2010

*Noti Ratna Dewi, ** Dedy Saputra, ZE

**Alumni Prodi Pendidikan Sejarah FKIP Universitas Batanghari Jambi
Dosen Prodi Pendidikan Sejarah FKIP Universitas Batanghari Jambi**

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan keberadaan Sado di Kota Jambi sebagai produk budaya dan produk ekonomi periode 1980-2010. Metode penelitian yang digunakan adalah metode sejarah meliputi tahapan heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi. Sumber sejarah yang digunakan antara lain buku-buku, skripsi, tesis, artikel dalam jurnal ilmiah dan rujukan tambahan dari media internet, ditambah dengan wawancara. Didalam penelitian ini digunakan beberapa pendekatan dan ilmu-ilmu sosial seperti pendekatan antropologi dan sosiologi. Pendekatan antropologi dimaksudkan untuk melihat makna dari Sado sebagai alat transportasi di Kota Jambi. Sementara itu pendekatan sosiologi digunakan untuk melihat relasi sosial terhadap kusir Sado, penumpang Sado dalam hal ini adalah penduduk di Kota Jambi. Pendekatan ekonomi ditujukan untuk melihat pengaruh Sado dalam kehidupan ekonomi para kusir. Hasil penelitian memperlihatkan bahwa Sado di Kota Jambi mengalami kemunduran fungsi, makna. Selama periode 1980-2010 terjadi perubahan-perubahan fungsi Sado dari angkutan pribadi menjadi angkutan umum, selain itu juga terjadi perubahan makna yaitu dari yang dianggap sangat berharga menjadi barang yang biasa saja. Pada akhirnya dapat disimpulkan bahwa Sado di Kota Jambi bukanlah hasil kebudayaan Jambi, melainkan dibawa oleh pendatang dari Padang dengan tujuan merantau ke Jambi untuk berprofesi sebagai kusir Sado. Meskipun demikian Sado tidak dapat dilepaskan peranannya di Kota di masa silam yaitu sebagai alat untuk memobilisasi penduduk demi menggerakkan roda perekonomian.

Kata kunci : Transfortasi Sado, Kota Jambi.

Abstract

This study aims to explain the existence of Sado in Jambi City as a cultural and economic product for the period 1980-2010. The research method used is the historical method including heuristic, criticism, interpretation, and historiography stages. Historical sources used include books, theses, theses, articles in scientific journals and additional references from internet media, plus interviews. In this research, several approaches and social sciences such as anthropology and sociology were used. The anthropological approach is intended to see the meaning of Sado as a means of transportation in Jambi City. Meanwhile, the sociological approach is used to see the social relations with the Sado coachmen, the passengers of Sado in this case are residents of Jambi City. The economic approach is aimed at seeing the influence of Sado in the economic life of the coachmen. The results showed that Sado in Jambi City experienced a decline in function, meaning. During the period 1980-2010 there were changes in the function of Sado from private transportation to public transportation, besides that there was also a change in meaning, from those considered very valuable to ordinary goods. In the end, it can be concluded that Sado in Jambi City is not the result of Jambi culture, but was brought by migrants from Padang with the aim of migrating to Jambi to work as a Sado driver. Even so, Sado cannot be separated from its role in the city in the past, namely as a tool to mobilize the population to move the wheels of the economy.

Keywords: Sado Transfortasi, Jambi City.

A. PENDAHULUAN

Transportasi memang sangat penting untuk memindahkan manusia maupun barang dari satu tempat ke tempat lainnya. Hal ini dapat dilihat dari beberapa sarana dan moda transportasi yang tersedia di Indonesia antara lain; *Pertama*, darat dengan moda sepeda motor, bus, mobil, kereta api, dan lainnya. *Kedua*, laut/sungai dengan moda kapal. *Ketiga*, udara dengan moda pesawat terbang. Namun ada juga moda transportasi darat lainnya yang masih bersifat tradisional, dengan kata lain tetap mempertahankan kesederhanaan yang terutamanya yang menggerakkan, ragam hias, serta penampilan lainnya. Hal ini semata-mata untuk menonjolkan identitas penduduknya serta daerah asal transportasi tersebut.

Sehingga mode transportasi yang terdapat di Indonesia memiliki kesamaan dan perbedaan, diantaranya dari segi *perbedaan* mulai dari penamaan, fungsi, bentuk, tenaga yang menggerakkan (ket: mesin, manusia, hewan) hingga latar belakang historis. Sedangkan dari segi *kesamaannya* yaitu sama-sama hadir untuk memenuhi kebutuhan penduduk pemiliknya.

Dilihat dari sejarah, transportasi Indonesia telah mengalami perkembangan. Dimana terdapat bukti arkeologis berupa *artefak* yang dibawa oleh manusia sejak ribuan tahun silam dengan cara berjalan kaki pada kegiatan perpindahan atau migrasi ke kepulauan Nusantara. Transportasi juga terdapat pada *relief* berupa gambar hewan (ket: kuda, sapi, dan kerbau) sebagai kendaraan perang maupun untuk mengangkut barang. Setelah abad ke-16 baru dikenal di Indonesia moda

transportasi dengan menggunakan mesin dan terus mengalami pembaruan seiring perkembangan teknologi (Vivindra, dkk. 2015:72).

Meskipun demikian moda transportasi menggunakan hewan (ket: kuda, sapi, dan kerbau) masih terlihat penampilannya di beberapa daerah seperti; andong di Yogyakarta, Solo, Klaten dan sekitarnya. Keberadaan andong sebagai salah satu warisan budaya Jawa memberikan ciri khas kebudayaan tersendiri yang kini masih terus dilestarikan. Andong-andong ini dapat ditemui dengan mudah di sepanjang jalan Malioboro, pasar Ngasem, serta di Kotagede. Di Jawa Tengah dan Jawa Timur di kenal dengan dokar. Bentuk dokar hampir mirip dengan andong yang membedakan hanya terletak pada jumlah rodanya, kalau andong rodanya ada empat sedangkan dokar hanya dua.

Di pulau Lombok alat transportasi yang ditarik dengan kuda dikenal dengan Cidomo atau juga dikenal dengan Cimodo yang merupakan alat transportasi yang di andalkan di daerah-daerah terpencil yang belum dijangkau sarana transportasi modern. Selain itu, Cimodo banyak ditemukan di pasar dan di terminal. Cidomo mempunyai bentuk mirip dengan bendi. Cidomo memiliki dua roda dan ditarik dengan satu ekor kuda. Bedanya, Cidomo tidak menggunakan roda kayu tapi menggunakan roda mobil bekas. Bentuk keretanya sedikit beda dengan kereta-kereta kuda lainnya, kereta Cidomo terkesan lebih sederhana dan tanpa hiasan. Asal nama Cidomo berasal dari kata Cika, Dokar, dan Mobil. Cika merupakan kereta kuda kuno khas Pulau Lombok yang

kemudian dimodifikasi sesuai fungsi dokar dan ban mobil jadilah *Cidomo* yang masih bertahan sampai saat ini.

Di area wisata Jam Gadang Bukittinggi Sumatera Barat juga terdapat alat transportasi, oleh masyarakat dikenal dengan nama *Bendi*. Berbeda dengan *andong*, *bendi* ini hanya memiliki dua roda dan ditarik dengan satu ekor kuda saja. Ukuran keretanya kecil sehingga hanya bisa dinaiki empat orang dewasa, termasuk sang kusir. Berikutnya ialah *delman*, Keberadaan *delman* sudah ada sejak masa pemerintahan Hindia-Belanda. Dimana penamaanya berasal dari nama seorang insinyur Belanda yaitu *Charles Theodore Deeleman*.

Delman menjadi kereta kuda pertama yang kemudian di adaptasi di beberapa daerah dengan nama-nama yang berbeda. Pada masa penjajahan Belanda, *delman* digunakan sebagai alat transportasi antar kota sebelum *trem* dan kereta masuk ke Indonesia. Pada masa itu, tidak jarang ditemukan *delman* yang mengantarkan penumpang dari Jakarta ke Bandung (Kamaludin, 1997: 67-83).

Selanjutnya di Sumatera tepatnya di Kota Jambi juga terdapat alat transportasi lainnya, oleh penduduk dikenal dengan nama *sado* merupakan perkembangan dari kereta kuda *delman*. *Sado* memiliki kereta secara fisik lebih rendah dari dokar, sedangkan kusir *sado* sering dipanggil *sais*. Keunikannya terletak pada tempat duduk yakni dua menghadap kedepan termasuk kusir dan dua menghadap kebelakang, sehingga terlihat saling memunggungi satu sama lain. Tidak hanya sebagai kendaraan bangsawan melainkan telah dijadikan moda transportasi umum serta

pariwisata di Kota Jambi khususnya, dan Provinsi Jambi secara keseluruhan. Hal ini juga tidak terlepas dari peran kusir yang terus melestarikan *sado* serta sebagai bukti bahwa mereka menjadi pihak penting dalam perkembangan *Sado* di Kota Jambi dengan segala dinamika atau perubahan didalamnya.

Sado merupakan salah satu dari berbagai jenis moda transportasi di Jambi, khususnya di Kota Jambi. Namun setelah tahun 2010 alat transportasi ini tidak lagi mendapat tempat di tengah-tengah masyarakat atau mengalami kemunduran bahkan keberadaanya sudah sangat jarang terlihat terutama di sekitaran jalanan Pasar Jambi. Maka timbul rasa untuk mengangkat Transportasi *Sado* dalam bentuk karya ilmiah karena dianggap memiliki nilai historis serta menjadi kebanggaan tersendiri bagi pendukungnya dengan harapan dapat dilakukan pewarisan budaya ke generasi berikutnya.

Pada tahun 1980 berdasarkan informasi yang diperoleh dari beberapa informan penting terutama sejarawan Jambi, tokoh masyarakat, dan kusir bahwa transportasi *sado* sudah ada di tengah-tengah masyarakat Kota Jambi sebagai salah satu angkutan kota. Namun, pada tahun 2010 mulai mengalami kemunduran. Meskipun demikian, pada tahun-tahun sebelumnya telah memperlihatkan kondisi tidak stabil ditandai dengan berkurangnya jumlah *sado* yang beroperasi di Kota Jambi.

Kajian tentang alat transportasi dapat dikategorikan sebagai sejarah kebudayaan, yaitu usaha mencari morfologi budaya, studi tentang struktur, menemukan konsep sentral

sebuah budaya (Kuntowijoyo. 2003:139, 141, 142). Menurut Koentjaraningrat kebudayaan merupakan keseluruhan sistem gagasan, tindakan dan hasil karya manusia dalam rangka kehidupan masyarakat yang dijadikan milik diri manusia dengan belajar (*learn behavior*). Dalam kebudayaan tersebut terdapat tiga wujud pokok yaitu *ideas*, *activities*, dan *artefact*. tiga wujud kebudayaan itu adalah; *pertama*, sebagai suatu komplek dari ide-ide, gagasan, nilai-nilai, norma-norma, peraturan (*cultural system*). *Kedua*, sebagai suatu komplek aktivitas serta tindakan berpola dari manusia dalam masyarakat (*social system*). *Ketiga*, sebagai benda-benda hasil karya manusia (*artefact*) (dalam Kluckhohn. 1987:194).

Maka Transportasi Sado termasuk sebagai sebuah kebudayaan yakni tercipta atas aktivitas kegiatan manusia sehingga muncul ide maupun gagasan untuk menciptakan karya berbentuk kereta yang digerakkan oleh tenaga hewan. Hal ini dikarenakan bahwa ketiga wujud kebudayaan tersebut tidak terpisahkan satu dengan lainnya. Baik ide, gagasan, aktivitas, maupun benda-benda material akan dipandang pertama-tama sebagai produk (Kladen. 1987: 167-168). Demikian juga halnya dengan transportasi sado merupakan salah satu hasil karya manusia yang ada seiring berkembangnya suatu peradaban manusia itu sendiri.

B. METODE

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah melalui tahapan yang terdapat dalam metode sejarah yaitu heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi

(Kuntowijoyo. 1992:92). Pengumpulan data juga dilakukan dengan studi kepustakaan dan sejarah lisan (*oral history*). Kemudian data-data yang ditemukan dianalisa dan diinterpretasikan dalam sebuah tulisan sesuai dengan setiap tahapan yang dirumuskan dalam metode sejarah tersebut. Sumber yang digunakan dalam penulisan ini adalah sumber primer dan sumber sekunder. Sumber primer berupa wawancara yang dilakukan terhadap informan yang dianggap memiliki hubungan dengan penelitian. Informan yang dimaksud seperti sejarawan Jambi, kusir sado, dan penduduk Kota Jambi.

Informasi yang diberikan tersebut harus tetap dibuat jarak emosi dengan informan. Persoalan psikologis inilah yang harus dihindari karena akan menjatuhkan “pembenaran” dan “pembelaan” terhadap informan. Empati boleh saja muncul, tetapi harus kritis sehingga diperlukan kritik sumber. Disamping itu juga mengecek data dengan menggunakan koran sezaman untuk memberikan penafsiran serta penjelasan atas data lisan dan tulisan (Nordholt. 2008:192).

Sumber sekunder meliputi beberapa literatur yang memuat informasi sesuai dengan permasalahan yang diangkat lewat studi kepustakaan berupa skripsi, tesis, buku, video, koran, foto atau gambar, serta karya akademik lain yang diperoleh di beberapa perpustakaan, internet dan toko-toko buku.

Fakta sejarah yang telah diperoleh tersebut diberi arti dan makna, kemudian dirangkaikan satu sama lainnya sehingga menjadi suatu jalinan cerita yang sistematis untuk

menghasilkan karya sejarah yang sesuai dengan metodologi sejarah. Karya sejarah yang baik tidak hanya tergantung pada kemampuan mereka meneliti sumber sejarah dan memunculkan fakta sejarah, melainkan kemampuan imajinasi untuk menguraikan historis secara terperinci (Purwanto. 1999:7).

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Sado Sebagai Produk Budaya

Sado merupakan salah satu budaya berbentuk kereta (ket: gerobak) yang dilengkapi dua roda, dengan ciri khas utamanya ditarik menggunakan hewan (ket: kuda). Budaya ini lahir didasarkan oleh aktivitas manusia, lalu timbul ide untuk menciptakan produk dengan tujuan untuk memenuhi kebutuhan hidup sesuai keadaan zamannya, dengan kata lain Sado hampir dimiliki oleh setiap suku bangsa, sehingga terlihat beberapa perbedaan mulai dari ukuran kereta (ket: gerobak), tempat duduk penumpang, hingga ragam hiasan baik itu yang terdapat pada kereta (ket: gerobak) maupun pada kuda. Namun perbedaan tersebut pada dasarnya tetap dipengaruhi oleh keadaan geografis, fungsi, budaya penduduk, serta ketersediaan sarana (ket: jalan) sebagai penunjang beroperasinya Sado.

Salah satunya ialah Sado di Provinsi Jambi, tepatnya di Kota Jambi meliputi Kecamatan Pasar Jambi merupakan kawasan mangkalnya Sado dan Kusir Sado. Serta beberapa kecamatan lainnya yang masuk dalam *trek* beroperasinya Sado.

Dilihat dari sejarahnya, setidaknya terdapat beberapa pendapat mengenai awal mula penggunaan kereta kuda di Indonesia. *Pendapat*

pertama, kereta kuda di Indonesia pertama kali diperkenalkan pada tahun 1876 oleh orang Belanda di Batavia bernama Ir. Charles Thodore Deelman yang telah bermukim sejak tahun 1882. Kemudian kereta kuda tersebut diberi nama *deelman* diserap berdasarkan nama penciptanya, dan menjadi cikal bakal perkembangan kereta kuda dan moda transportasi lainnya di Indonesia. Setelah *deelman* dijadikan oleh pemerintah Hindia-Belanda sebagai transportasi, selanjutnya dikembangkan kembali kereta kuda yang desainnya lebih rendah dibandingkan *Deelman* oleh penduduk diberi nama Sado (Kartini, dkk. 1997: 34).

Pendapat kedua, dilihat dari penggunaan kata bahwa Secara etimologi kata Sado berasal dari bahasa Perancis *dos- a-dos* memiliki arti punggung bertemu punggung. Apabila dilihat dari asal katanya Sado sebagai kereta kuda, maka dipercaya bahwa Sado muncul ketika Hindia-Belanda dibawah pemerintahan Perancis dengan gubernur jenderal H. W. Deendels pada tahun 1808-1811 (Kartini, dkk. 1997: 37). Dengan demikian dapatlah diambil kesimpulan bahwa sebenarnya lebih dahulu Sado dikenal penduduk di Indonesia dibandingkan *Deelman*. Namun, baik Sado maupun *Deelman* telah sama-sama menjadi alat transportasi dan bagian yang tidak dapat terpisahkan disepanjang sejarah Indonesia. Hal ini juga diperkuat dengan adanya *foklore lisan* beranjak dari pengalaman yang disampaikan oleh orang Belanda, bahwa sebelum adanya *Deelman* para *bangsawan* Belanda pada awalnya menggunakan dua kuda untuk kereta mereka. Kereta ini lebih dikenal

dengan nama Sado, secara fisik bentuknya lebih rendah dari Delman. Disamping itu memiliki tempat duduk, Dua di depan yang saling beradu punggung dengan *sais* atau kusirnya. Kata inilah yang digunakan orang Belanda untuk Delman pada saat itu, kemudian dilafalkan ke dalam bahasa Indonesia menjadi Sado (Kadir. 1974: 78).

Diyakini semenjak itu nama Sado sebagai kereta kuda mulai dikenal penduduk di setiap daerah Indonesia, termasuk juga di Jambi. Namun tidak ditemui bukti tertulis mengenai awal mula penduduk menggunakan Sado, walaupun demikian dapat dipastikan bahwa pada masa pemerintahan Hindia-Belanda di Jambi telah menggunakan tenaga kuda sebagai moda transportasi untuk digunakan sebagai transportasi pribadi, perkebunan, mengangkut peralatan perang, dan mengontrol wilayah-wilayah pedalaman yang sulit dilewati seperti daerah Kerinci, Merangin, dan Sarolangun. Setelah tahun 1950an barulah penduduk di Jambi mengenal istilah Sado dan telah difungsikan sebagai angkutan umum yang dapat di jumpai di kawasan Pasar Jambi (Wawancara. Junaidi T Noor:2016).

Mengenai asal usul Sado yang dikenal oleh penduduk Jambi, secara fisik bukanlah bentuk kereta Sado yang ada pada masa pemerintahan Hindia-Belanda. Melainkan jika di lihat dari bentuk kereta dan tempat duduk penumpang, Sado di Jambi telah di adaptasi dengan kereta kuda Bendi di Padang, yang telah di kemas dalam budaya *Minangkabau* seperti penambahan beberapa hiasan ornamentik berwarna merah pada kereta

maupun kuda (https://id.wikipedia.org/wiki/Orang_Minangkabau), pada hari Senin, Tanggal 4 Mei 2016). Dengan maksud agar tampak lebih indah dan menjadi daya tarik tersendiri khususnya orang mempergunakan Jasa transportasi ini.

Selain itu pendapat lainnya menyebutkan bahwa Sado di Jambi bukan hanya sekedar di adaptasi dari kereta kuda Bendi, melainkan langsung dibawakan oleh penduduk pendatang dari Padang yang Merantau ke Jambi untuk sekedar berprofesi sebagai *sais* atau kusir Sado. Dikarenakan pada masa itu Jambi baru mulai tahap berkembang, sehingga banyak peluang usaha terutama dibidang jasa transportasi, mengingat ketersediaan transportasi darat di Jambi yang sangat sedikit dan hanya semata-mata mengandalkan transportasi sungai yakni *ketek* (Hanif. 2014: 83). Pendapat ini dikemukakan karena hampir keseluruhan *sais* atau kusir Sado yang ditemukan di Jambi merupakan orang-orang pendatang dari padang.

Seiring berjalannya waktu karena telah terbiasa pada masa pemerintahan Hindia-Belanda menyebut kereta kuda dengan nama Sado, maka kereta kuda Bendi tetap dikenal oleh penduduk dengan nama Sado hingga sekarang. Namun tidak diketahui secara pasti mengenai jumlah Sado yang pertama kali dibawa ke Jambi. Yang jelas pada masa ini Sado telah digunakan penduduk sebagai alat transportasi barang, orang, bahkan juga difungsikan sebagai pelengkap pada upacara adat seperti; Upacara pernikahan, khitanan, Sunatan, serta acara-acara formal lainnya.

Selanjutnya tahun 1980, eksistensi Sado mulai mengalami puncak

keemasannya. Yakni ditandai dengan meningkatnya Jumlah Sado yang berada di kawasan sekitar Jalan Sutomo atau lebih dikenal oleh penduduk dengan nama Simpang Sado, yang notabennya adalah terminal Sado di Kota Jambi. Diketahui pada masa ini jumlah Sado yang beroperasi sebanyak 9 unit, dan setelahnya bertambah menjadi 12 unit. Hingga tahun 1990 jumlah keseluruhan Sado di Jambi sebanyak 21 unit, hal ini dibarengi dengan meningkatnya Jumlah penduduk pendatang khususnya yang berprofesi sebagai kusir Sado. Tidak hanya penduduk pendatang dari Padang saja, melainkan ada juga penduduk dari Jawa yang berprofesi sebagai kusir Sado.

Dengan demikian terlihat perbedaan dan kesamaan antara Sado yang di kendarai oleh Pendatang dari Jawa dan Padang. Dari segi *perbedaan*; *pertama*, bentuk kereta Sado pendatang dari Padang lebih rendah serta lebih kecil dibandingkan Kereta Sado yang dibawa oleh pendatang dari Jawa. *Kedua*, hiasan-hiasan ornamentik pada kereta Sado pendatang dari Jawa tidak begitu mencolok dan terkesan sangat sederhana. *Ketiga*, jari-jari roda pada kereta Sado pendatang dari Jawa lebih banyak dibandingkan jari-jari roda Sado dari Padang. Sedangkan kesamaannya yaitu teletak pada atap yakni sama berbentuk persegi empat untuk menutupi badan kereta, selain itu tentunya masing-masing mengandalkan hewan (ket: kuda) sebagai tenaga penggerak kereta.

Memasuki tahun 2000, Sado di Jambi tidak hanya di jadikan sebagai angkutan kota. Melainkan juga dijadikan angkutan pariwisata, khususnya lebih kepada sarana hiburan untuk kalangan

anak-anak maupun remaja dengan mengelilingi sekitaran Jambi dan biasanya dapat dilihat pada acara besar atau tempat keramaian.

Menurut *sais* atau kusir Sado perubahan peran serta fungsi Sado dari angkutan kota menjadi angkutan pariwisata disebabkan oleh beberapa hal, antara lain; *pertama*, menurunnya jumlah penumpang atau peminat yang memanfaatkan Sado. *Kedua*, keadaan jalanan yang biasa menjadi lintasan Sado mulai padat dan terkadang sering macet. *Ketiga*, ketidakjelasan pembagian *trek* oleh pemerintah mengenai angkutan dalam kota. *Keempat*, mulai banyaknya pilihan moda transportasi sehingga banyak penduduk yang beralih ke moda transportasi lain seperti angkot, ojek, dan kendaraan pribadi lainnya.

Seiring berjalannya waktu dimulai sejak tahun 2008-2009 sudah sangat jarang terlihat keberadaan Sado di Jambi, berdasarkan informasi yang didapat bahwa pada periode ini jumlah Sado sebanyak 4-5 unit saja dan itu pun jarang beroperasi baik sebagai angkutan kota maupun angkutan pariwisata.

2. Sado Sebagai Produk Ekonomi

Sado tidak hanya menjadi produk budaya, melainkan juga menjadi produk ekonomi yang mendatangkan keuntungan bagi pemilik atau *sais*/kusir Sado. Hal ini terlihat sejak keberadaannya di Kota Jambi setelah dibawa oleh penduduk pendatang dari Padang tahun 1957. Walaupun tidak diketahui secara pasti siapa yang membawanya ke Jambi, akan tetapi dapat dipastikan bahwa pada periode ini sudah ada aktivitas Sado sebagai angkutan umum di Kota Jambi. Yakni dapat dijumpai di persimpangan jalan

“sibuk” atau pusat keramaian, tepatnya di Kecamatan Pasar Jambi yaitu sebelah utara jalan Dr. Soetomo dan sebelah timur Jalan Dr. Tjipto Mangunkusumo oleh penduduk dikenal dengan nama simpang Sado.

Disinilah menjadi terminal atau tempat mangkalanya para sais/kusir Sado serta tempat titik hentinya Sado dan kendaraan darat menuju ke pelabuhan Sungai Batanghari pada masa itu. Pemilihan lokasi ini dianggap strategis dan berada tepat di pusat keramaian, ditambah lagi dekat dengan tempat bongkar dan muat barang dari luar yang terjadi di pelabuhan Kota Jambi yang sekarang menjadi lokasi berdirinya Ramayana dan WTC.

Sado beroperasi dimulai dari pukul 07.30 wib hingga 17.30 wib (Wawancara. Syarif: 2016). Ada juga sebagian kecil Sais/kusir yang beroperasi hingga pukul 21.00 wib, namun sangat jarang yang beroperasi hingga malam. Dikarenakan mengingat kondisi kuda dan perlu waktu lagi untuk memberi makan kuda dan memandikannya untuk persiapan keesokan harinya.

Mengenai trek atau route Sado tidaklah dapat dipastikan, hal ini dikarenakan disesuaikan dengan tujuan penumpang. Dan biasanya lebih sering terlihat mulai dari Pasar Jambi-Jelutung, Pasar Jambi-Tehok dan Pasar Jambi-Broni. Dengan demikian periode ini Secara tidak langsung sudah terjadi sistem upah dengan bentuk uang.

Memasuki tahun 1970 hingga akhir tahun 1990an nilai ekonomis semakin tampak dari Sado, karena pada periode ini merupakan masa keemasan Sado. Dengan kata lain Sado menjadi transportasi yang banyak digunakan

penduduk di Kota Jambi untuk berpergian ke tempat keluarga, berbelanja ke Pasar, serta mengantar jemput anak-anak ke sekolah. Hal ini di benarkan oleh bapak Hadi salah satu sais/kusir Sado di Kota Jambi yang mewarisi usaha dibidang jasa tersebut turun temurun dari Almarhum kakeknyan. Beliau menjelaskan bahwa pada tahun 1980, Sado sering digunakan untuk antar jemput anak sekolah setiap hari terkecuali hari minggu (Wawancara. Hadi: 2016). Beberapa dari anak berkumpul di suatu rumah, kemudian diangkut secara bersamaan menuju kesekolahnya masing-masing. Pada saat pulang sekolah mereka akan berkumpul kembali di depan sekolah menunggu jemputan dari pak Hadi. Sistem upah untuk anak sekolah biasanya hanya Rp. 50,00; - 75,00; sesuai nilai rupiah pada zamannya, dan dibayar oleh orang tua siswa sesampainya ke rumah. Ada juga sebagian siswa pembayarannya secara mingguan dan bulanan, tapi kebanyakan secara harian (Wawancara. Hadi: 2016).

Selain itu para pedagang juga banyak menggunakan jasa Sado, salah satunya adalah Irma yang mempunyai toko kain di Jalan Sam Ratulangi Kecamatan Pasar Jambi. Bahwa pada tahun 1984 ia menggunakan jasa Sado untuk mengantarkan pesanan kain ke rumah-rumah konsumen dan sekali-kali ia juga menggunakan Sado untuk mengantarkan ke tokoh miliknya. Begitu juga halnya dengan Abu Bakar, beliau menjelaskan pada sekitar tahun 1987 semua konsumen yang mengunjungi tokohnya menggunakan Sado, sais/kusir memarkirkan Sado tepat didepan tokoh untuk mengangkut barang belanjaan dan kemudian di

angkutan menggunakan Sado. Dalam artian pada masa ini Sado tidak hanya sebagai kendaraan orang melainkan juga digunakan sebagai kendaraan untuk mengangkut barang. Sedangkan upah yang harus dibayar untuk menggunakan Sado saat itu tidak statis, karena disesuaikan jarak tempuh dan banyaknya barang yang dibawa. Setelah tahun 1990an tarif untuk menggunakan jasa Sado diketahui berkisar Rp. 3000.00; - Rp. 5000.00; kemudian tahun berikutnya kembali naik hingga mencapai Rp. 20.000.00; hal ini berkenaan dengan meningkatnya biaya perawatan kuda terutama Jamu agar kuda lebih prima (Wawancara. Irma: 2016). Dengan demikian sangatlah jelas bahwa pada periode 1970-1990 sado merupakan salah satu alat transportasi yang penting bagi penduduk sekitar, terutama para pedagang yang menjajakan barang dagangannya di sepanjang pasar Jambi. Di sisi lain menjadi sais/kusir Sado merupakan profesi yang sangat menguntungkan, dimana pendapatannya perhari rata-rata mencapai Rp. 50.000.00; (ket: sesuai nilai rupiah periode 1980-1990) dibandingkan harga emas pada saat itu hanya Rp. 35.000.00; per-Suku (ket: empat gram).

Selanjutnya berdasarkan pengalaman Astri istri dari almarhum Dasril merupakan salah satu sais/kusir Sado yang merantau ke kota Jambi sejak tahun 1978, menjelaskan dari hasil sebagai sais/kusir Sado ia bisa menyekolahkan anaknya hingga perguruan tinggi dan juga bisa membangun rumah meskipun sederhana. Kemudian ia juga menambahkan bahwa rute Sado tidak hanya seputaran pasar saja, namun ada

juga yang beroperasi hingga ke Sipin dan Telanaipura. Biasanya digunakan sebagai alat transportasi untuk bekerja seperti: perkantoran swasta, pemerintahan, bahkan yang bekerja di sektor industri (Wawancara. Astri: 2016).

Pada perkembangannya Sado tidak hanya digunakan sebagai angkutan kota, melainkan juga digunakan sebagai pelengkap pada upacara adat seperti khitanan, sunatan maupun perkawinan. Kemudian untuk menggunakannya yaitu dengan sistem Sewa, untuk seharusnya dikenakan tarif Rp. 200.000.00; - Rp. 400.000.00; sesuai negosiasi dengan sais/kusir Sado. Meskipun dari segi peminat yang menggunakan Sado menurun, Namun setidaknya eksistensinya masih tetap terjaga. Hal ini berkenaan dengan tarif yang terjangkau dan bisa di gunakan oleh semua lapisan, usia, serta kepentingan.

Hingga tahun 2000-2007 diketahui sudah banyak kendaraan modern (ket: menggunakan mesin) seperti: mobil, motor, dll. Namun Sado masih tetap digunakan penduduk di Kota Jambi yaitu sebagai kendaraan pariwisata atau sebagai hiburan khususnya diperuntukkan kalangan anak-anak dan remaja. Pada periode ini disebut juga masa peralihan peran Sado dari angkutan kota menjadi angkutan pariwisata.

Sado tidak lagi terpusat di kawasan pasar Jambi, melainkan telah tergusur ke beberapa daerah pinggiran Kota Jambi seperti perkampungan yang notabennya sulit menemukan Sado. Sehingga pada saat Sado ada yang hanya sesekali menjadi daya tarik tersendiri, dan membuat anak-anak dan

remaja berbondong-bondong menaikinya mengelilingi sekitaran kampung. Untuk sekali naik dengan usia 4-8 tahun dikenakan tarif Rp. 5000,- sedangkan untuk anak usia 9-15 tahun Rp. 10.000.00;. akan tetapi pendapatan tersebut tidaklah mencukupi dan sangat jauh dari pendapatan sebelumnya. Hal ini di akui Syarif salah satu sais/kusir Sado, beliau menyebutkan bahwa tergesernya Sado sebagai angkutan kota di pasar Jambi memberi dampak yang signifikan bagi keuangan keluarganya. Dulunya ia bisa mengantongi uang dari pendapatannya sebagai Sais/kusir Rp. 200.000.00; - Rp. 400.000.00; per hari. Setelah itu pendapatannya menurun drastis, bahkan sama sekali tidak membawa uang pada saat pulang kerumahnya. Semenjak itu keberadaan Sado sudah sangat jarang ditemukan baik sebagai angkutan kota maupun angkutan pariwisata (Wawancara. Syarif: 2016).

3. Perubahan Makna dan Fungsi Sado

Pada masa kolonial Belanda Sado mengalami beberapa perubahan yaitu; *pertama*, kereta kuda yang dibawa oleh petinggi bangsa Belanda, kemudian berubah menjadi kereta kuda beroda empat selanjutnya berubah lagi menjadi kereta kuda beroda dua yang disebut dengan sado jenis kereta kuda ini yang berawal dari Bendi tradisional di Sumatera Barat. Pada zaman Kolonial Belanda kendaran atau transportasibelum begitu banyak, sehingga Sado merupakan barang mewah yang hanya dimiliki golongan tertentu saja seperti orang-orang kaya, penguasa, pejabat pemerintah dan tokoh masyarakat. Kemudian fungsi bendi saat itu adalah sebagai kendaraan

petinggi dan sebagai kendaraan pejabat dalam melaksanakan tugas. Sehingga Sado lebih memiliki makna sebagai kendaraan pribadi yang dapat melambangkan kekuasaan, kekuatan dan penguasa dan status sosial.

Pada era kemerdekaan bendi mengalami pergeseran dari kendaraan pribadi menjadi kendaraan umum, dari barang mewah menjadi biasa . hal ini disebabkan karena Sado dapat dimiliki oleh seluruh lapisan masyarakat. Sehingga digunakan untuk menjadi angkutan umum yang dapat digunakan sebagai mata pencarian masyarakat. Seiring berkembangnya zaman Sado dapat membantu masyarakat dalam beraktifitas, dikarenakan pada masa era kemerdekaan kendaraan modern belum begitu banyak sehingga Sado mendapatkan ruang dimata masyarakat bukan hanya sebagai kendaraan yang digunakan dalam kegiatan kebudayaan tetapi juga sebagai angkutan umum yang mengangkut penumpang untuk berpergian dan sebagai pengangkut barang. Sehingga dapat disimpulkan bahwa pada era kemerdekaan tidak lagi adanya perbedaan. Semua lapisan masyarakat dapat memanfaatkan Sado sebagai sebuah kendaraan umum maupun sebagai kendaraan pribadi yang dapat digunakan dalam aktivitas sehari-hari maupun dalam kegiatan kebudayaan yang diadakan oleh masyarakat. Sehingga Sado pada era kemerdekaan lebih merasakan kejayaanya meskipun tidak dianggap barang mewah.

Pada era globalisasi alat angkutan bermesin mengakibatkan sempitnya lahan kehidupan Sado sebagai alat angkutan tradisional. Jalur-jalur yang biasa menjadi *route* Sado kini telah

dilalui oleh kendaraan umum bermesin. Tempat-tempat yang biasa Sadomenunggu penumpang kini telah menjadi tempatparkir kendaraan bermesin. Secara perlahan makna dan nilai fungsi Sado di tengah Penduduk mulai berkurang. Sehingga banyak masyarakat pendukung Sado sudah beralih kepada alat angkutan modren (ket: menggunakan mesin) yang lebih praktis.

Pada era globalisasi sudah jelas bahwa globalisasi merupakan suatu perubahan yang terjadi tanpa mengenal suatu wilayah. Dalam artian globalisasi sangat sulit dicegah dikarenakan globalisasi tidak saja berdampak negatif melainkan juga dapat dimanfaatkan bagi masyarakat. Salah satu dampak dari hasil perkembangan globalisasi adalah dalam bidang teknologi diantaranya perkembangan transportasi yang mana awal kemerdekaan sanga tsedikit sekali orang yang bisa menikmati kendaraan bermesin seperti mobil, sepeda motor dan lain-lainnya, tetapi saat ini sangat banyak sekali pilihan yang dapat digunakan oleh masyarakat dalam beraktifitas. Namun dampak ini tidak semua bisa dinikmati oleh masyarakat, terutama yang memiliki kendaraan tradisional yang mengandalkan Sado sebagai mata pencariannya, karena Sado harus dapat bersaing dengan kendaraan lainnya.

4. Faktor Penyebab kemunduran Sado di Kota Jambi

Kehadiran alat transportasi modern seperti; mobil, sepeda motor, pesawat terbang, serta kapal laut membawa imbas yang sangat signifikan bagialat transportasi tradisional penduduk. Hal ini semata-mata didasarkan atas globalisasi yang

semakin merambah hingga ke daerah-daerah di Indonesia. Sehingga Generasi hari ini hanya dimanjakan oleh berbagai fasilitas transportasi dengan teknologi yang sifatnya praktis, nyaman dan menjauhkan diri dari realita sosial dengan berbagai bentuk alat transportasi tradisional yang ada. Terutama sekali di Kota Jambi yang notabennya adalah pusatnya dari semua aktivitas politik, ekonomi, dan sosial. Sehingga membuat penduduknya lebih cepat mengadopsi segala perkembangan yang terjadi termasuk dalam bidang alat transportasi.

Sado di Kota Jambi, merupakan satu satunya alat transportasi darat yang banyak digunakan penduduk khususnya sekitar pasar Jambi dari tahun 1970 hingga akhir tahun 1990-an dapat di jumpai di terminal simpang Sado yang terletak diantara jalan Dr. Soetomo dan Jalan Tjipto Mangungkusumo Kecamatan Pasar Jambi. Maka pada tahun 2008 dan mengalami puncaknya tahun 2010 sudah sangat jarang terlihat keberadaanya di sepanjang jalanan pasar Jambi baik sebagai angkutan kota maupun angkutan pariwisata. Hanya sesekali saja terlihat dengan jumlah sekitar 2-4 unit, itupun tidak beroperasi lagi. Dengan demikian kemunduran yang dialami oleh Sado di Kota Jambi, dapat dilihat dari faktor internal dan eskternal berdasarkan berapa uraian di latarbelakang dan argumentasi diatas, dapat ditarik beberapa faktor penyebab transportasi ini menjadi kurang diminati lagi oleh penduduk yakni adanya pilihan yang beragam dari jenis transportasi saat ini yang dapat dinikmati oleh masyarakat, tampilan dari bentuk kereta Sado masih terlihat konvensional, perubahan paradigma masyarakat, dan kurangnya peran

pemerintah dalam melestarikan alat transportasi tradisional Sado.

D. KESIMPULAN

Sado merupakan produk budaya di Kota Jambi yang berasal dari Padang. Budaya ini lahir didasarkan oleh aktivitas manusia yang lahir dan berkembang sesuai dengan keadaan maupun lingkungan sekitarnya. Yang mana hingga sekarang masih dilestarikan oleh penduduk pendatang yang tersebar di beberapa daerah yaitu; Kasang, Tanjung Lumut, dan Kampung Manggis. Tidak hanya sebagai produk budaya melainkan dijadikan produk ekonomi oleh sais/kusir Sado di Kota Jambi.

Sebagai produk budaya, sado memperlihatkan kondisi kemunduran mulai dari periode 1980-2010. Baik fungsi, peran, bentuk, dan makna yang terkandung dalam Sado. Dari segi fungsi berubah dari kendaraan pribadi menjadi kendaraan umum. Begitu juga hal dengan makna bahwa awalnya memiliki makna sangat berharga dan bernilai tinggi berubah menjadi barang yang biasa-biasa saja. Kemudian bentuk kereta Sado berubah dari yang tidak memiliki atap, dan memiliki tempat duduk yang saling memunggungi. Dirubah dengan mengadopsi bentuk kereta Bendi di Padang dan memiliki tempat duduk penumpang saling berhadapan. Dari segi hiasan awalnya Sado sama sekali tidak dilengkapi oleh ragam hiasan, dan akhir ditambah ragam hiasan yang bercirikan latar belakang budaya *Minangkabau*.

Kemunduran Sado baik sebagai angkutan kota maupun angkuta pariwisata di tengah penduduk kota Jambi karena semakin banyak pilihan moda transportasi modern (ket:

menggunakan mesin), sehingga secara perlahan Sado tidak lagi digunakan atau hilang dengan sendirinya. Selain itu karena faktor kereta yang masih konvensional, dalam artian masih mempertahankan keasliannya menggunakan bahan dasar dari kayu dan tempat duduk penumpang yang telah rusak. Sehingga penumpang yang menggunakan Jasa sado tidak nyaman, ditambah lagi bau kotoran kuda yang sangat menyengat.

Dari keahlian penduduk yang berprofesi sebagai sais/kusir baik dalam hal mengendarai, memelihara, dan membuat kereta. Maka dari itu Sado tidak hanya sebagai produk budaya *an sich* namun juga bagian dari produk ekonomi yaitu dengan cara adanya sistem upah untuk mengantarkan penumpang ke tempat tujuan, selain itu juga digunakan sistem sewa yakni pada acara-acara tertentu.

E. DAFTAR PUSTAKA

- Hanif, Muhammad Abdul. "Eksistensi Transportasi Sungai (Ketek), Sebagai Sarana Alternatif di Kota Jambi, *Skripsi* (Jambi: FAH IAN STS, 2014).
- Kamaludin, Adib. 1997. *10 Alat Transportasi Tradisional Di Indonesia*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Kladen, Ignas. 1987. *Sikap Ilmiah dan Kritik Kebudayaan*. Jakarta: LP3ES.
- Klickhohm, dkk. 1987. *Kebudayaan Mentalitas dan Pembangunan*. Jakarta: Gramedia.
- Kuntowijoyo. 2003. *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Tiara Wacana.
- _____. 1992. *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Benteng.

- Kartini, Yosephine Harmis. 1997. *Kajian Penggunaan Transportasi Tradisional Di Kota Bandung*. Bandung: Dinbudpar
- Kadir, Abdul. Transportasi: Peran Dan Dampaknya Dalam pertumbuhan Ekonomi Nasional, *Jurnal* (Jakarta: FIS UNJ, 1994).
- Nordholt, Henk Schulte. Dkk. 2008. *Perspektif Baru Penulisan Sejarah Indonesia*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, KITLV-Jakarta dan Pustaka Larasan.
- Purwanto, Bambang. 1999. Interpretasi dan Analisis Dalam Sejarah, *Makalah Pada Penataran Metodologi Sejarah* (Yogyakarta: Lembaga Penelitian Ikip Yogyakarta..
- Vivindra, dkk. 2015. "Eksisitensi Bendi Dalam Perspektif Budaya Di Kota Padang, Provinsi Sumatera Barat Vol. XIV No 1." *Jurnal* (Sumatra Barat: FIS UNP).
- Wawancara* dengan Junaidi T. Noor, Thehok Jambi, Rabu, 23 Januari 2016.
- Wawancara* dengan Hadi, Sais/Kusir Sado, Kasang Jambi, Minggu, 10 April 2016.
- Wawancara* Dengan Irma, Istri sais/Kusir Sado, Kampung Manggis Jambi, Minggu, 10 April 2016.
- Wawancara* dengan Astri, Istri sais/kusir Sado, Kampung Manggis Jambi, Minggu 17 April 2016.
- Wawancara* Dengan Syarif, Sais/Kusir Sado, Kasang Jambi, Minggu 24 April 2016.
- https://id.wikipedia.org/wiki/Orang_Mi_nangkabau), pada hari Senin, Tanggal 4 Mei 2016.