

Laju Sejarah (Sopir) Bus



Heri Priyatmoko

Dosen Sejarah, Universitas Sanata Dharma Semarang Solo



Dok

Joglosemar (9/1) menurunkan berita berkepalanya "20 Bus Trans Semarang Dipurangi Telolet". Dibeberkan, fenomena "Om Telolet Om" yang menyeruak itu rupanya mencuri perhatian Walikota Semarang, Hendrar Prihadi. Klakson khas itu bakal disematkan pada bus Trans Semarang agar penumpang terhibur sekaligus menarik warga untuk naik angkutan umum.

Suara "ringkikan" bus yang "ditabuh" sang sopir itu bikin hati para bocah riang. Respon apik sopir terhadap "rengekan" bocah mengajak kita melintasi waktu dan menarik kembali busur kehidupan yang pernah terbentang jauh di belakang. Yaitu, kisah armada bus lokal dan sopir yang terekam dalam memori masyarakat selama puluhan tahun. Terus terang, kendati warga saban hari memergoki atau memakai moda darat tersebut, tapi belum mengendap riwayat historisnya. Jangan berharap pada Dinas Perhubungan di tingkat kabupaten dan kota untuk mengantongi ulasan cerita armada beroda empat ini.

Begitu roncean kisahnyanya. Sebelum abad XIX tutup kalender, masyarakat Soloraya masih memanfaatkan bendi atau cakar sebagai angkutan umum untuk pulang-pergi dari pasar, kota kecamatan, distrik, atau ibukota kabupaten. Baru periode 1930-an, bus antarkota menyapa penduduk sebagai fenomena baru angkutan jalan raya di *vorstenlanden* (daerah kekuasaan kerajaan). Suphardi menyusun novel sejarah *Solo Petheng* (1939) memotret kenyataan itu secara eksplisit. Berikut ini saya kutikan, "Sawidjining dina Minggu watawa djam sanga esoek ing Wanagiri ana montor bus merk San Goei ninoedoe mandheè kang

moerid Mulo-Goepermen kang padha arep darmawisata (schoolwandelin) menjang Patjitan. Tjatjahe akeh sak bus kebak".

Bus San Goei dikelola kaum Tionghoa. Ia melayani jurusan Wonogiri, Klaten, Yogya, Boyolali, hingga Salatiga. Setiap jurusan dibagi dalam sejumlah trayek demi menjaring penumpang sebanyak mungkin hingga wilayah *pedesaan* (pedesaan) yang jaraknya agak jauh dari *kutharaja* (area keraton). Sebut saja (1) jurusan Solo-Wonogiri-Baturetno-Glonggong, (2) Baturetno-Girimarto, (3) Wonogiri-Wuryantoro-Pracimantoro, (4) Wonogiri-Manyaran-Sukoharjo-Ngawen, (5) Wonogiri-Jatisrono-Biting, (6) Wonogiri-Jatipuro-Jumapolo-Karanganyar, (7) Wonogiri-Latung-Girimarto, (8) Wonogiri-Solo, dan masih beberapa lagi (Wasino, 2008).

Berkat jalur bus antarkota, perjalanan penduduk dari satu desa ke kota distrik, ibukota, atau ke desa lain menjadi lebih cepat dan pasti. Kepastian tersebut muncul lantaran bus mengatur jam keberangkatan. Buahnya, mobilitas penduduk secara horisontal jadi lebih gampang. Taruhlah contoh, sedari pagi sebelum pukul 6.30 warga Karanganyar leluasa memakai bus menuju arah timur (Tawangmangu) dan arah barat (Solo). Mereka bisa kembali ke Karanganyar selepas pukul 16.30. Kesurvatan ini pada akhir-

Masyarakat menyimpan kenangan perihal ukuran kesuksesan sopir, yaitu memakai kalung emas, berkaca mata riben, dan banyak istri (resmi maupun ilegal)

nglajo alias para pekerja dan pedagang bisa pulang-pergi tanpa kudu menginap.

Bus menempati posisi istimewa di hati masyarakat, terutama yang bercokol di pedesaan. Dalam kolom maupun cerpen, budayawan Umar Kayam menenun ingatan sejarah Wonogiri berikut kehidupan warganya yang berkarib dengan bus. Kita paham, realisme Umar Kayam adalah realisme orang Jawa yang begitu mengenal kepribadian "Jawa"nya. Bukan kebodohan orang desa yang ditonjolkan, melainkan aspek kemanusiaan selalu lebih dihargai dan diunggulkan dalam karyanya.

Cerpen "Sardi" yang mengaduk hati pembaca, misalnya, guru besar UGM ini menceritakan sepasang orang tua di Wonogiri menitipkan surat untuk buah hatinya lewat armada bus trayek Jakarta-Wonogiri, bukan memakai jasa pos. Melalui surat rindu itu, anaknya yang merantau di Jakarta diminta pulang lantaran sudah tiga Lebaran tidak mudik.

Cerpen "Ke Solo, ke Njati.", sastrawan yang besar di lingkungan Mangkunegaran itu memasang cerita perjuangan seorang

yang hendak mudik ke Wonogiri, akhirnya gagal gara-gara kalah berdesak-desakan. Bus jurusan Wonogiri mulai bergerak meninggalkan terminal. Habis sudah harapannya untuk ikut terangkut. Orang begitu berjejal, bebuntut masuk. Bawaannya ber-*genteyong*-an di pundak dan punggungnya, belum lagi tangannya yang mesti menggandeng kedua anaknya yang masih kecil.

Moda bus yang dijalankan sopir terus melaju seperti roda waktu yang tak bisa dibendung manusia. Indonesianis Rudolf Mrazek (2006) menyebut profesi sopir di awal abad XX dianggap bagus, direken publik, serta bergaji tinggi. Bahkan, orang Belanda, Tionghoa, dan Indonesia semuanya pernah suka menjadi sopir. Yang mengagumkan, mereka detik itu mampu menerbitkan majalah *Sopir*, sebuah tindakan sadar literasi. Majalah ini rajin menurunkan artikel seputar jagad persepangan mengusung semangat edukatif. Misalnya, apa yang perlu diketahui tentang kecepatan di jalan: gerobak sapi 4km/jam, kereta kuda 5km/jam, sepeda biasa 18km/jam, trem 35km/jam, kereta kluthuk (uap) 45km/jam.

tanpa bisa dihentikan si kernet. Di pengujung 1980an, bus dan sopir belum terkalahkan. Mobilitas warga bertumpu pada bus menyebabkan dompet sopir menebal. Saking dianggap "terpandang" dan gampang cari duit, tak sedikit yang bercita-cita menjadi sopir. Penghasilannya mengalahkan pegawai negeri sipil. Yang mampu mengimbangi cuma tukang ngecap batik Laweyan dan Tirtomoyo.

Masyarakat menyimpan kenangan perihal ukuran kesuksesan sopir, yaitu memakai kalung emas, berkaca mata riben, dan banyak istri (resmi maupun ilegal). Kendati saban hari hidup di atas roda, sopir dengan setumpuk duit bisa memenuhi kesenangan duniawi. Hingga lahir ungkapan populer di jalan raya: "*sopir kuwi turu kaya asu, manggan kaya ratu*". Terjemahan bebasnya: sopir itu bisa tidur dimana saja seperti anjing, namun makanannya erak seperti raja. Kata "sopir" sendiri adalah jarwodhosok dari "*pas ngaso mesthi mampir*".

Kini, kehidupan sopir dan bus di ambang senja. Tersingkir oleh mobil dan kendaraan pribadi roda dua yang diangsur dengan uang muka rendah. Sopir meneriakan klakson teletot sejatinya ialah alarm peringatan kepada publik akan hal itu. Dengan naiknya biaya pajak motor tahun ini, bisa dimaknai sebagai strategi pemerintat agar kita kembali pada transportasi massal dan