

Telolet dan Sopir Yogya

FENOMENA 'Om Telolet Om!' yang diriuhan para bocah boleh dibilang sukses memberi warna di pengujung tahun 2016. Bahkan, gemanya sukses mencuri perhatian kalangan musisi dan pesepak bola mancanegara. Setahun silam, sepulang dari mendatangi acara pernikahan mantan jurnalis di Wonogiri, pandangan saya mampir pada belasan anak-anak yang bergerombol di sebuah tikungan jalan raya. Mereka berteriak sembari tangan dilambaikan sebagai kode bagi sang sopir bus agar bersiap menyembunyikan klakson *telolet*. Tampak beberapa anak bersiap merekam 'raungan' bus dengan telepon genggam. Opini Anton Prasetyo di kolom ini (27/12/16), luput memotret realitas sejarah tersebut.

Kita tahu, dengan memasang serta menyembunyikan klakson ini, sopir bagaikan 'juru bahagia' bagi anak-anak. Saat demam klakson *telolet* melanda, sopir rela *cucul ragat* (keluar duit) memasang klakson multinada itu. Sebuah koran lokal, memberitakan pesanan klakson tersebut di Klaten melonjak, bahkan sampai kehabisan stok. Hampir saban hari ada bus, truk, dan kendaraan pribadi yang memasang *telolet* di bengkel, dari harga Rp 350.000 hingga Rp 1 juta.

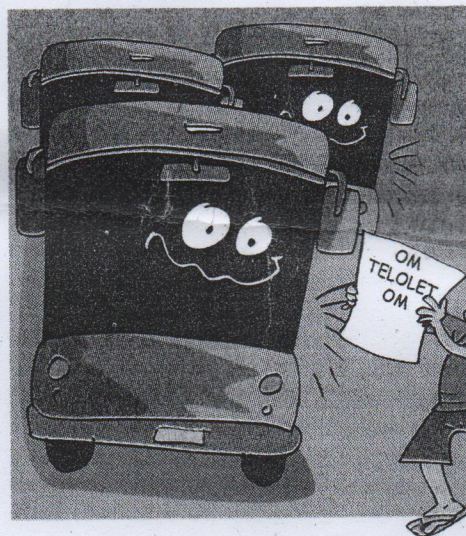
Tulang Punggung

Sejak tiga dasawarsa abad XX, jalur Yogyakarta, Klaten dan Solo disambungkan oleh armada bus. Misalnya, perusahaan dinas otobus San Goei yang dipegang pengusaha Tionghoa. Ia meladeni trayek jarak dekat maupun jauh di luar kota. Jalur bus arah barat daya jurusan Solo-Klaten-Yogyakarta, ke arah selatan Kabupaten Wonogiri. Serta utara dan timur merambah Sragen dan Tawangmangu, berikutnya ke arah barat jurusan Solo-Boyolali-Salatiga. Armada yang dikemudikan sopir ini kala itu menjadi tulang punggung penggerak ekonomi daerah, serta mampu menjangkau setiap daerah. Warga jelas tidak dapat mengandalkan alat transportasi kereta, sebab jam pemberangkatan dan tempat pemberhentian sangat terbatas alias kurang fleksibel.

Terasa wajar jika pekerjaan sopir mobil dan bus menempati posisi istimewa dalam kehidup-

Heri Priyatmoko

an masyarakat Indonesia. Sekeping fakta menarik yang jarang diketahui publik, yaitu barisan sopir di Yogyakarta berhasil membentuk organisasi *Persatoean Chauffeur Mataram (PCM)*. Sejarahwan Rudolf Mrazek (2006) menginformasikan, sekumpulan sopir yang terhimpun dalam sebuah koperasi tak main-main berani menerbitkan majalah bernama *Sopir* tahun 1930-an.



KR-JOKO SANTOSPO

Bacaan berbahasa Indonesia tersebut dipengaruhi hadirnya jalanan modern dan nuansa pergerakan yang menggelegak detik itu. Ia nekat dilahirkan dari rahim redaksi kendati masyarakat Kota Gudeg sedang dipukul gelombang depresi ekonomi berkepanjangan. Guna pamer eksistensi dan peran sosial di mata penduduk, serikat buruh sopir Indonesia terbilang keras kepala menjaga media ini tetap naik cetak dan tersebar luaskan. Pengemudi taksi dan sopir se-waan, begitu dijelaskan majalah ini, merupakan bagian terbesar anggota serikat pekerja dan pembacanya. Media cetak dikelola sebaik mungkin demi menyediakan suluh bagi sopir.

Yang unik dalam setiap terbitan *Sopir*, ter-

pampang sepuccuk artikel serial bertajuk: *Nasi Kaeom Sopir*. Ilustrasi yang sama di kepala setiap artikel menunjukkan sang sopir di belakang kemudi memakai peci, mengendarai mobil modern. Sopir bertopi beledu hitam, sedari 1930-an, menjadi tanda paling menyolok untuk nasionalisme radikal Indonesia. Selepas bangsa Belanda dan Tionghoa emoh jadi sopir, masyarakat pribumi akhirnya pegang kendali. Sopir asal Yogyakarta maupun pembaca umum yang berlangganan majalah tersebut, lambat laun diikat rasa solidaritasnya.

Meredup

Sang waktu berlari cepat bak sopir mengejar setoran. Tujuh puluh tahun kemudian, kejayaan sopir meredup. Pandangan sosial berikut dompet mereka menipis. Banyak sopir *sambat* (mengeluh) kala berjuang menghidupi keluarga dengan konsisten mengelilingikan roda di jalanan. Mereka bilang setengah guyon: bus perlahan terpinggirkan gara-gara mobil membanjiri jalan raya selepas turunnya regulasi sertifikasi guru dan dosen. Ditambah pula kredit motor begitu murah. Berbekal uang muka 500.000 *wong cilik* sudah bisa membawa pulang motor dari dealer. Pemerintah tak memikirkan dampaknya: kemacetan di jalan raya kian parah, lihat saja wajah Yogyakarta belakangan ini.

Jika direnungkan, frasa *Om Telolet Om* bergentayangan di media sosial sebetulnya menyiratkan pesan bijak: mari kembali ke transportasi publik. Diawali *nyegat* bus dan mendengarkan sopir memanggil dengan akrab: *telolet!* □ - g

*) **Heri Priyatmoko SS MA**,

Dosen Prodi Sejarah, Fakultas Sastra,
Universitas Sanata Dharma.

Maksimum 600 Kata

PARA pengirim naskah Opini KR harap membatasi panjang naskah maksimum 4.000 karakter atau setara sekitar 600 kata. Sertakan riwayat hidup singkat dan nomor telepon. Naskah harap dikirim ke alamat email opinikr@gmail.com