



**MERANTAU: SEBUAH PILIHAN ATAU KETERPAKSAAN?
STUDI SUPIR ANGKUTAN KOTA PERANTAU BATAK ANGKOLA-MANDAILING
DI KOTA BANDUNG**

AZHAR RIYADI

Mahasiswa Pascasarjana Antropologi UGM, Yogyakarta, Indonesia
JL. Bukasumur, Yogyakarta, Indonesia
Email:

Abstract: Merantau: A Choice or Force? A Study of the Angkola-Mandailing Batak City Transport Driver in the City of Bandung. Life in the world of overseas certainly requires a lot of adaptation, especially regarding differences in cultural background. As a Batak Angkola-Mandailing certainly faces the issue of identity as a Batak who must be able to adapt to the dominant Sundanese culture in the city of Bandung. As a Batak, even though living abroad is still bound by the social system rather than with little concession. Choosing as a driver is the most possible choice because social networks are more likely. Life as a nomads is not the final choice but as a choice between, although not a few are also resigned because it is difficult to return to the area of origin.

Abstrak: Merantau: Sebuah Pilihan atau Keterpaksaan? Studi Supir Angkutan Perantau Kota Batak Angkola-Mandailing di Kota Bandung. Hidup dalam dunia perantauan tentu membutuhkan banyak adaptasi terutama menyangkut perbedaan latar belakang budaya. Sebagai seorang Batak Angkola-Mandailing tentu menghadapi persoalan identitas sebagai Batak yang harus mampu menyesuaikan dengan budaya Sunda yang dominan di Kota Bandung. Sebagai seorang Batak, walaupun tinggal di perantauan tetap terikat dengan sistem sosial dalihan na tolu dengan sedikit kelonggaran. Memilih sebagai supir merupakan suatu pilihan yang paling memungkinkan karena jaringan-jaringan sosialnya lebih memungkinkan. Hidup sebagai perantau bukanlah pilihan yang final melainkan sebagai pilihan antara, walaupun tidak sedikit juga yang pasrah karena sulit untuk kembali ke daerah asal.

Kata Kunci: Supir Angkutan Kota, Perantau, Batak Angkola-Mandailing

PENDAHULUAN

Orang Batak cukup dikenal sebagai suku perantau, hingga tak mengherankan jika orang Batak banyak ditemui di berbagai kota besar maupun kota kecil di tanah air. Kehidupan yang dirasa keras di daerah asal menjadi alasan sehingga harus merantau demi mendapatkan

kehidupan yang lebih baik. Orang Batak di perantauan biasanya hampir di *streetipe-*kan dengan berbagai macam profesi, mulai dari pengacara, rentenir, tukang tambal ban hingga supir angkutan kota. Sedikit banyak ada benarnya juga dengan argument tersebut, walaupun tidak ada data yang mencatat tetapi memang jika

kita bepergian dengan menggunakan angkutan umum di kota besar seperti Jakarta dan Bandung kita mungkin akan terbiasa mendengar logat Batak yang keras dan khas tersebut. Atau juga jika kita melihat pemberitaan baik di Televisi ataupun media cetak terkait masalah hukum misalnya, maka kita akan menemukan nama-nama Batak yang bertindak sebagai pengacara dari pihak-pihak yang bertikai tersebut.

Orang Batak sendiri secara umum terbagi atas beberapa sub-etnis yakni Toba, Karo, Pakpak-Dairi, Simalungun serta Angkola-Mandailing (Andaya, 2002), namun diantara setiap sub-etnik itu biasanya ada pertalian marga satu dengan yang lain. Misalnya marga Pasaribu di Toba misalnya masih dianggap berkerabat dengan marga Harahap di Angkola-Mandailing atau dengan Damanik di Simalungun begitu juga dengan kelompok-kelompok marga lainnya, sehingga orang Batak tetap meyakini bahwa mereka satu keturunan. Bahasa yang digunakan oleh diantara masing-masing sub-etnik juga sebenarnya agak berbeda, bahasa Toba dengan Angkola-Mandailing sebenarnya cukup dekat, namun Toba dengan Karo dan Pakpak cukup jauh, sementara Simalungun banyak kosa kata yang mirip dengan Toba tetapi cara penyampaiannya mirip dengan Karo. Di perantauan orang Toba kemudian diistilahkan sebagai "orang utara" sementara Angkola-Mandailing sebagai "orang selatan".

Daerah Dago bagian utara kota Bandung terdapat sebuah Terminal angkutan dalam kota yang dilintasi setidaknya beberapa rute angkutan, salah satu rute angkutan kota tersebut adalah rute Kalapa-Dago cukup banyak orang Batak Angkola-Mandailing yang menjadi

supir. Dalam kesehariannya, mereka masih menggunakan bahasa dan tutur sapa Batak Angkola-Mandailing dalam berkomunikasi sesamanya. Walaupun memang sistem sosial orang Batak yang dikenal dengan "*dalihan na tolu*" memang sudah agak longgar dipraktikkan. *Dalihan na tolu* secara harfiah bermakna tungku yang memiliki tiga buah kaki, masyarakat batak melambangkan struktur sosialnya dengan alat untuk memasak yakni tungku yang memiliki kaki tiga. Karena dalam masyarakat Batak dikenal tiga unsur penting dalam kehidupannya yaitu *mora*, *kahanggi* dan *anak boru*.

Dasar pengelompokan *dalihan na tolu* didasarkan atas perkawinan dan garis keturunan (Simanjuntak, 2006:100). *Mora* adalah istilah kepada kelompok pemberi istri (*bruid gevers*), (Sinaga, 2007: 16). Dalam kehidupan masyarakat Batak Angkola-Mandailing, kedudukan *mora* sangat dihormati, karena posisinya sebagai kelompok pemberi istri, sehingga *mora* adalah tempat meminta nasehat dan petunjuk dalam masyarakat batak Angkola-Mandailing. *Anak boru* adalah kelompok penerima istri (*bruid nemeers*). Dalam hubungan bermasyarakat, *anak boru* akan sangat menaruh hormat kepada *moranya*, dan sebaliknya *mora* akan senantiasa menyayangi *anak borunya*. Sedangkan dalam sebuah *horja* (pesta) dan kegiatan-kegiatan adat lainnya, fungsi dari *anak boru* adalah sebagai *parkobas* atau pelayan. Sedangkan dalam keadaan perselisihan, posisi *anak boru* adalah sebagai juru damai (Sinaga, 2007:15). Unsur ketiga dari *dalihan na tolu* adalah *kahanggi* yakni saudara dan semarga (Simanjuntak, 2006:100). Walaupun tidak memiliki marga yang sama saudara seibu dan *pareban* juga dimasukkan kepada kelompok

kahanggi. Kedudukan diantara *kahanggi* adalah setara sehingga dalam kehidupan bermasyarakatnya adalah saling menjaga dan menghormati diantara sesama *kahanggi*. Sedangkan dalam sebuah *horja* (pesta) adat, posisi *kahanggi* adalah *suhut* atau tuan rumah penyelenggara pesta.

Berbicara mengenai orang Batak di Bandung, mereka tetap dianggap sebagai kelompok etnik jika terjadi pelestarian identitas sehingga memperlihatkan batas perbedaan dengan kelompok lain (Barth, 1998) dalam hal ini budaya Sunda. Pendefinisian identitas sendiri tidak lagi ditentukan oleh tempat, karena seseorang telah keluar dari kebudayaan asalnya, sementara ditempat baru seseorang tersebut belum melakukan integrasi (Abdullah, 2006). Tulisan ini akan mengulas bagaimana sekilas gambaran kehidupan para supir angkutan kota tersebut, para supir angkutan kota tersebut merupakan salah satu kelompok yang sudah tidak lagi hidup dalam budaya asalnya dan sementara mereka juga belum berintegrasi dengan kebudayaan Sunda dengan pertanyaan (1) Bagaimana mereka mempraktekkan sebagai Batak Angkola-Mandailing di dunia Rantau; (2) Bagaimana para supir menentukan pilihan-pilihan profesi di dunia Rantau?; dan (3) Bagaimana mereka memandang dunia rantau?

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan pendekatan etnografi, peneliti ikut terlibat dalam keseharian kehidupan para informan yakni sebagai supir angkutan kota. Wawancara dilakukan di sela-sela para supir menarik dan atau beristirahat. Tentu penelitian seperti ini memiliki kesulitan tersendiri,

karena peneliti dengan para informan memiliki latar belakang etnik yang sama, bahkan sebagian dari supir angkutan kota tersebut memiliki daerah yang sama dengan peneliti. Walaupun tidak memiliki kesulitan dalam hal berkomunikasi, namun peneliti sedikit kesulitan untuk bekerja secara obyektif, unsur subyektif sebagai sesama orang Batak tentu ada dan disitulah yang saya rasakan sebagai salah satu seni menjadi seorang antropolog.

Pengamatan dan sejumlah wawancara yang dilakukan pada minggu ketiga dan keempat Desember 2014 dan untuk melengkapi data ditambah dengan wawancara tambahan lewat telepon.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kehidupan Rantau Supir

Dari Terminal ke Terminal: Dago dan Kebun Kalapa

Sebagai kota besar, kota Bandung dan sekitarnya memiliki peluang ekonomi yang cukup besar, baik itu di sektor industri, perdagangan, jasa hingga pariwisata. Industrialisasi yang berkembang juga memberi peluang ekonomi yang lebih baik tentu memberi daya tarik banyak orang untuk melakukan urbanisasi serta mencari kesempatan ke kota-kota besar (Kitagawa dalam Koyano (ed), 1996) seperti halnya kota Bandung. Di samping itu, kondisi alam yang masih sejuk membuat kota ini tetap nyaman untuk dijadikan tempat tinggal. Padatnya penduduk kota dan cukup tingginya mobilitas warganya membuat keberadaan angkutan umum tetap penting, walaupun harus diakui semenjak biaya kredit sepeda motor lebih terjangkau telah memberi dampak yang cukup besar terhadap pengguna jasa angkutan kota menjadi lebih sedikit,

seorang supir Bang SH menuturkan bahwa "*inda taromo be pambaen ni gok na kareta i sannar!*" yang diterjemahkan kira-kira menjadi "sudah tidak dapat diandalkan lagi (penghasilan) akibat banyaknya sepeda motor itu sekarang", (Wawancara, 12/12/2014). Namun keberadaan angkutan umum di jalanan kota Bandung seperti tidak berkurang, karena begitu banyaknya jumlah angkutan umum yang ada.

Dago merupakan daerah yang terletak di bagian utara kota Bandung, Dago sendiri merupakan nama lain untuk daerah di sepanjang Jalan Ir. Juanda Bandung. Di daerah atas Jalan Dago ini terdapat sebuah Terminal yang disebut juga sebagai Terminal Dago. Terminal Dago merupakan Terminal angkutan dalam kota, kondisinya juga tidak seperti Terminal yang sering dibayangkan yakni kehidupan yang keras dan banyak preman. Bentuk Terminalnya sendiri hanya terdiri satu Bangunan kantor dan sebidang tanah lapang yang sekelilingnya rumah yang sebagian difungsikan sekaligus sebagai warung ataupun kios. Di warung-warung makan yang terdapat di sekitar Terminal itulah para supir angkutan kota (angkot) makan dan beristirahat sambil menunggu giliran. Terdapat beberapa rute atau jurusan yang menjadikan Terminal Dago sebagai tujuan akhir maupun sebagai titik awal keberangkatan angkutan kota yakni, jurusan Kalapa-Dago, Stasiun-Dago, Riung-Dago, dan Caringin-Dago serta Ciroyom-Ciburial tetapi supir rute Kalapa-Dago bisa dibilang sebagai penguasa Terminal. Armada Kalapa-Dago yang cukup banyak sementara rute yang cukup pendek membuat mereka lebih santai dan lebih sering di Terminal dibanding rute yang lain. Biasanya supir yang sedang

tidak *narik* (bekerja) atau yang baru selesai juga lebih memilih bercengkrama di sekitar Terminal dibanding langsung pulang ke rumah. Sehingga suasana Terminal cukup ramai dengan keberadaan supir tersebut.

Panjang rute yang ditempuh oleh angkutan kota jurusan Kalapa-Dago sendiri sekitar 11 km dari Terminal Dago hingga Terminal Kebun Kalapa, sehingga dalam satu rit (satu kali pulang pergi) harus menempuh sepanjang 22 km. Sebagai titik tengah (setengah perjalanan) berada di Jalan Merdeka yakni di daerah sekitar Mall BIP, jika ada supir yang tidak melanjutkan perjalanan hingga ke Kebun Kalapa dan memutar kendaraannya kembali bertolak ke Dago maka akan dihitung sebagai setengah rit perjalanan. Sementara itu, jumlah armada angkutan jurusan Kalapa-Dago sekitar 300 buah, dengan armada sebanyak itu jika saja disusun dari Dago hingga Kebun Kalapa dengan panjang mobil sekitar 3 m maka hampir setiap 12 m kita akan menemukan angkutan kota jurusan Kalapa-Dago lagi. Sementara itu, di dalam perjalanan angkutan kota jurusan Kalapa-Dago harus bersaing dengan beberapa angkutan jurusan lain dalam mendapatkan penumpang, dari terminal hingga Simpang Dago mereka harus bersaing dengan jurusan Riung-Dago, Stasiun-Dago dan Ciroyom-Ciburial, namun saingan terberat rute ini adalah Riung-Dago. Sementara dari Dago menuju BIP, jurusan Kalapa-Dago akan bersaing dengan jurusan Stasiun-Dago sedangkan dari BIP menuju Dago (sebaliknya) penumpang biasanya lebih memilih Kalapa-Dago. Untuk rute Mall BIP menuju Kebun Kalapa dan sebaliknya mereka akan bersaing dengan angkutan kota jurusan Kalapa-Ledeng.

Sementara itu, Kebun Kalapa sendiri merupakan daerah yang hampir persis berada di tengah-tengah kota Bandung, dahulu sebelum diBangunnya Terminal Lewi Panjang, Kebun Kalapa merupakan terminal utama kota Bandung. Namun sejak dipindah, eks-terminal tersebut berubah menjadi pusat perbelanjaan dengan nama ITC Kebun Kalapa, dan keberadaan terminalnya sendiri berubah fungsi menjadi terminal dalam kota semata, tetapi hampir semua kawasan di kota Bandung memiliki rute ke Kebun Kalapa. Jarak dari Kebun Kalapa ke Alun-alun kota Bandung berjarak sekitar 1 km, dan pada jarak tersebut terdapat beberapa pusat perbelanjaan yang cukup besar, sehingga kawasan Kebun Kalapa hingga Alun-alun merupakan kawasan yang senantiasa selalu ramai dari pagi hingga sekitar pukul 10 malam baru mulai terasa sepi. Sedangkan para supir jurusan Kalapa-Dago biasanya lebih memilih beristirahat di Terminal Dago dibanding beristirahat di kawasan Kebun Kalapa.

Para supir angkutan kota rute Kalapa-Dago sebenarnya lebih didominasi oleh orang Sunda, orang Batak Angkola-Mandailing sendiri mungkin pada kisaran dua puluh hingga tiga puluh orang. Namun karena orang Batak Angkola-Mandailing memiliki *tongkrongan* (titik kumpul) yang sama sehingga keberadaan mereka terlihat lebih banyak. Sementara itu jurusan lain yang ada di Terminal Dago, orang Batak Angkola-Mandailing sangat sedikit ditemukan, hanya ada 2 hingga 3 orang yang menjadi supir pada jurusan Riung-Dago, namun orang Batak Toba cukup banyak juga yang menjadi supir di jurusan tersebut. Khusus untuk jurusan Stasiun-Dago para etnis pendatang termasuk orang Batak tidak diperkenankan menjadi supir pada

jurusan tersebut. Pada jurusan Stasiun-Dago tersebut hanya diisi oleh para supir yang beretnis Sunda saja, walaupun ada pembatasan menjadi Supir, namun untuk menjadi pemilik mobil angkutan kota sendiri masih dibolehkan dimiliki oleh etnis pendatang. Ada sekitar 5 buah mobil angkutan kota jurusan Stasiun-Dago yang dimiliki oleh orang Batak Angkola-Mandailing.

Terkait tempat *tongkrongan* (beristirahat), orang Batak Angkola-Mandailing memiliki *tongkrongan* di sebuah warung nasi "Bu Haji" sebuah warung nasi masakan Cirebon, warung nasi "Bu Haji" tersebut yang sebelumnya adalah warung nasi masakan khas Angkola-Mandailing (Padang Sidempuan) yang dikelola oleh bermarga Batubara yang berasal dari Pintu Padang Tapanuli Selatan dan kemudian beralih kepada Nasution yang berasal dari Sibuhuan Padang Lawas namun sudah menikah dengan orang Bandung. Karena posisi rumah makan tersebut sudah cukup lama dikelola oleh orang Batak sehingga para supir enggan berpindah, ditambah oleh "Bu Haji" yang menjadi pengelola baru hampir tidak memberi perubahan-perubahan bentuk rumah makannya, termasuk tulisan "Rumah Makan Padang Sidempuan" masih tetap tertera seperti sebelumnya. Sehingga para supir Batak tersebut tetap merasa nyaman untuk berkumpul disana. Selain di warung nasi "Bu Haji" para supir juga biasanya memanfaatkan mobil-mobil yang sedang tidak jalan atau beristirahat sebagai tempat berkumpul atau juga tak jarang memanfaatkan teras yang terdapat pada Bangunan kantor pengelola terminal.

Dari pergaulan di Terminal tersebutlah kemudian perantau dari Sumatera ini kemudian berbaur dengan penduduk asli

atau dengan perantau dari Sumatera lainnya yang berbeda suku. Karakter kota Bandung yang mengharuskan orang untuk bisa atau setidaknya mengerti berbahasa Sunda kemudian membuat para supir tersebut juga harus belajar bahasa Sunda, tentu saja bahasa Sunda yang diucapkan umumnya masih tergolong pada bahasa Sunda yang cukup kasar secara tingkatan bahasa serta intonasi yang lebih keras jika dibanding dengan penutur bahasa Sunda yang lain. Dikalangan sesama orang Batak sendiri, pergaulan yang berlangsung cukup egaliter, bahkan prinsip-prinsip yang dikenal dalam "*dalihan na tolu*" itu juga cukup longgar. Misalnya saja jika dilihat dari garis kekerabatannya mereka memiliki hubungan *mora* (*pemberi perempuan*) dengan anak boru (*penerima perempuan*), rasa hormat yang ditunjukkan tidak seperti yang harus mereka lakukan di *huta* (kampung) asal mereka.

Bahasa yang mereka gunakan antar sesama mereka adalah bahasa Batak Angkola-Mandailing, dengan dialek yang berbeda-beda sesuai asal mereka di *bona pasogit*. Setidaknya ada beberapa dialek yang terdapat di daerah asal mereka, yakni Padang Bolak, Sidempuan, Mandailing serta Sibuhuan-Sosa. Diantara dialek-dialek tersebut terkadang memiliki kosa kata yang berbeda dalam menyebutkan sesuatu, perbedaan tersebut seringkali menjadi bahasan bahkan menjadi bahan olokan diantara mereka. Perbincangan yang terjadi di Terminal Dago tersebut juga bisa diibaratkan dengan suasana angkutan kota itu sendiri yakni saling memotong dan menerabas, tetapi mereka akan tetap kompak ketika mereka menghadapi persoalan bersama.

Mempraktekkan Dalihan Na Tolu di Jalanan

Sebagai sebuah sistem sosial dalam masyarakat Batak, adat *dalihan na tolu* senantiasa melekat pada diri orang-orang Batak. Dalam memperkenalkan diri biasanya seorang Batak akan menyebutkan marga terlebih dahulu baru kemudian menyebutkan namanya (Harahap dan Siahaan, 1987). Begitu pula ketika menjawab kampungnya, seorang Batak akan memberikan dua kemungkinan jawaban yakni tempat tinggal orang tuanya atau juga tempat asal marga mereka. Tak terkecuali di kalangan supir angkutan umum jurusan Kalapa-Dago, mereka tetap menjalankan adat *dalihan na tolu*, tetapi adat yang mereka jalankan lebih longgar dibanding di daerah asalnya. Pola hubungan antara *anak boru* dengan *mora* misalnya sangat longgar jika dibanding dengan di daerah asal, bahkan pola-pola hubungan tersebut lebih terasa longgar jika dibanding dengan dunia profesi lain. Seperti ungkapan HP (26) "*go di dalam Bang, nanggi potting be mora, dipotong sajo torus*" (Des 2014) yang kira-kira artinya "kalau di jalan Bang, sudah ga terlalu penting lagi *mora* (pihak yang lebih tinggi), langsung dipotong (didahului) saja".

Begitu pula ketika ada orang yang baru datang, mereka yang baru datang biasanya akan menyampaikan sapaan terlebih dahulu hanya berdasarkan usia semata, misalnya jika terlihat lebih tua maka dipanggil *uwak* (paman yang lebih tua dari orang tua), jika yang setengah baya dipanggil *uda* (paman yang lebih muda dari orang tua) dan jika masih cukup muda dipanggil aBang. Tetapi setelah memperkenalkan diri maka kata-

kata sapaan tersebut akan berubah tergantung pola hubungan marga diantara mereka. Maka bisa saja berubah menjadi *tulang* (saudara ibu), *amang boru* (suami bibi dari ayah) atau menjadi panggilan ipar, walaupun terjadi perubahan sapaan dalam berkomunikasi tetapi hubungan senioritas di jalanan tetap menjadi sebuah hal yang penting dalam profesi supir angkutan kota tersebut.

Banyak persoalan yang terjadi di jalanan kemudian akan dibawa ke dalam pembicaraan di warung tempat beristirahat para supir tersebut. Mereka akan membahas apapun yang mereka alami selama melakukan aktivitas mencari penumpang, cerita-cerita tersebut biasanya akan dilebih-lebihkan dari kejadian sebenarnya, hal ini adalah trik di antara mereka untuk memperlihatkan siapa yang lebih hebat sebagai supir. Suasana saling intrik merupakan hal yang lumrah kepada siapapun, tidak peduli mereka itu sebagai *mora*, *kahanggi* atau *anak boru*, kecuali memang dalam beberapa kondisi misalnya sebagai *mora* langsung seperti *tulang* kandung, saudara ipar kandung atau kakak kandung dan sebagainya. Kembali lagi, yang paling dihormati oleh sesama supir biasanya adalah senior langsung, seperti guru atau orang yang memandu terlebih dahulu bagaimana agar seseorang bisa menjadi seorang supir baik dari menyetir hingga menjelaskan ciri-ciri penumpang serta cara mencari penumpang dan titik-titik penumpang di sepanjang jalan.

Selain senior dalam artian guru, supir senior yang pertama kali atau diawal-awal memberikan kesempatan jalan atau menarik angkutan kota adalah orang yang harus dihormati dan disegani. Karena kesempatan tersebut merupakan satu

bentuk kepercayaan atau bahkan sebuah lisensi dan pengakuan seseorang supir yang baru belajar dianggap layak menjadi supir angkutan kota. Jam terbang seorang supir juga menentukan status diantara para supir, seorang supir bis antar pulau seperti ALS misalnya ketika datang berkunjung ke terminal maka supir-supir yang lain akan memberikan sebuah rasa hormat karena dalam pandangan para supir angkutan kota tersebut, profesi supir lintas pulau memerlukan tingkat kesulitan dan tantangan yang lebih tinggi dibanding yang mereka hadapi sehari-hari di jalanan kota. Bahkan ketika mereka mendapatkan penumpang sesama supir dan orang tersebut mengajak bercengkrama maka biasanya para supir angkutan tersebut akan memberikan rasa hormat dalam bentuk tidak menerima ongkos penumpang tersebut.

Terhadap orang-orang baru atau di luar orang-orang yang kurang mereka akrab sehari-hari, para supir tersebut akan memberikan rasa hormat yang cukup baik. Dalam hubungan dengan orang luar tersebut, mereka akan mempraktekkan adat-adat *dalihan na tolu* tersebut sedikit lebih kaku. Begitu pula, ketika misalnya seorang supir sedang bekerja kemudian mendapatkan seorang penumpang yang menggunakan bahasa daerah Batak khususnya Batak Angkola-Mandailing, para supir-supir tersebut biasanya akan diam dan sebisa mungkin tidak mengeluarkan kata-kata. Karena bagi para supir tersebut, jika dia memperlihatkan identitasnya maka dia merasa tidak pantas untuk menerima ongkos dari sesama orang Batak, namun di sisi lain mereka juga menyadari bahwa pekerjaan mereka bukanlah pekerjaan amal tetapi juga merupakan sebuah

profesi yang harus mendapatkan uang, sehingga diam dan seolah-olah tidak mengerti adalah cara yang lebih aman dalam menerima ongkos penumpang tersebut.

Supir Angkutan Kota: Sebuah Pilihan atau Keterpaksaan?

SP (31) waktu pertama kali datang ke kota Bandung dari kampung halamannya di Tapanuli Selatan dengan harapan bisa mendapatkan pekerjaan yang bisa dikerjakan sambil kuliah. Sesampainya di kota Bandung, kemudian SP menemui kerabatnya di daerah Dipati Ukur, namun kerabatnya kurang berkenan menerimanya dan akhirnya memperkenalkan dan menitipkannya lagi kepada orang satu daerah yang bekerja sebagai supir angkutan kota jurusan Kalapa-Dago. Setelah mulai kenal beberapa orang yang masih sebaya dengannya kemudian SP memutuskan tinggal bersama supir-supir lajang lainnya. SP menjadi supir setelah hampir dua bulan menjadi *kernet* (kondektur) sembari belajar menyetir dan mencari penumpang. Setelah bisa menyetir SP kemudian memilih sebagai supir tembak agar bisa sambil belajar sebagai persiapan ujian masuk PTN untuk meneruskan keinginan awalnya yakni kuliah, SP menuturkan

"parjolo-jolo tu uwak an do au, tapi na soppat marborngin disi, dipataru ia ma au tu terminal on, dipatandahon ia tu Bang Badol...angan-anganku pe najolo memang giot sambil kuliah do...hampir ma dua bulan najolo na marisajari, Bang Darul do baya na mangajarina" (Pertama-tama aku ke rumah uwak, tapi tidak sempat menginap disana, diantar uwaklah aku

ke terminal ini, dikenalkan ke Bang Badol...cita-citanya dulu memang mau sambil kuliah juga...hampir dua bulan dulu belajar (menarik angkutan kota), Bang Darul dulu yang mengajarnya), (Desember 2014).

Akhirnya setelah SP diterima di PTN dia masih tetap melanjutkan pekerjaan sebagai supir tembak. Dua tahun kemudian SP kedatangan dua adiknya yakni HB dan HP, HB yang tiba di Bandung setahun lebih awal dibanding HP, oleh SP adiknya HB tidak diperkenankan mengenal dunia angkutan kota. Sementara HP yang awalnya ingin kuliah tetapi karena tidak diterima di PTN, HP kemudian dititipkan kepada sepupunya di Subang membantu berdagang pakaian. Setahun di Subang, HP kembali ke Bandung dan diterima di sebuah kampus negeri dengan jurusan tekstil, sembari menjadi mahasiswa HP pun akhirnya ikut menjadi supir tembak.

Berbeda dengan SP, WS (26) memang dari awal kedatangannya ke kota Bandung sudah mempersiapkan diri untuk menjadi supir angkutan kota. Karena tidak nyaman di kampung akhirnya dia memutuskan untuk merantau ke kota Bandung setelah mendengar saran dari kakak sepupunya yang sebelumnya pernah menjadi supir angkutan kota jurusan Kalapa-Dago. WS menyadari pendidikannya yang tidak lulus SMA tersebut tidak bisa memilih pekerjaan lain, seandainya saja dia memiliki ijazah SMA dia bisa meminta bantuan saudaranya yang bekerja sebagai *sales promotion boy* (SPB). WS menuturkan *"Iba baya nanggi dong sikola niba, makana manarik sajo doma"* (Des 2014), terjemahannya kira-kira "Saya tidak punya sekolah, makanya Cuma bisa narik" Sehingga menjadi supir

adalah pilihan yang paling rasional baginya, setelah kurang lebih 3 bulan belajar akhirnya WS bisa mengemudi mobil dan berbekal kiriman dari kampung akhirnya WS pun mengurus SIM sebagai salah satu kelengkapan menjadi supir agar lebih aman di jalan raya. Setahun menjadi supir angkutan kota, WS kemudian mendapat tawaran sebagai supir pribadi dari seorang supir senior di Terminal Dago. WS pun harus banyak melakukan penyesuaian pola hidup dari pola hidup lebih bebas sewaktu menjadi supir hingga menjadi lebih teratur ketika menjadi supir pribadi. Tetapi kini HB mengatakan bahwa WS sudah kembali ke kampungnya setelah merasa menjadi supir tidak mengalami peningkatan, (Wawancara, 13/06/2016).

Lain lagi ceritanya dengan TKS, TKS (28) sejak SMP sudah tinggal di kota Bandung bersama *uwaknya*. Ayah TKS merupakan orang Batak yang besar di Bandung tetapi menikah dengan perempuan asal kampung orang tuanya di Labuhanbatu. Sempat berpindah-pindah antara kampung dengan Bandung, orang tua TKS kemudian menetap di kampung. Sewaktu di Bandung ayah TKS berprofesi sebagai supir Kalapa-Dago, ayahnyapun kemudian mengenalkan TKS ke teman-temannya yang masih aktif sebagai supir. Ikatan kultural terhadap orang-orang di terminal, mendorong TKS sering berkunjung ke Terminal Dago. Di terminal TKS mulai berkenalan dengan dunia supir angkutan kota, dimulai dengan belajar menyapu-nyapu mobil yang akan *aplus* (berganti supir), hingga akhirnya TKS bisa mengemudi. Tamat SMP, TKS melanjutkan pendidikan ke SMK Pertanian, sembari sekolah TKS juga menjadi seorang supir tembak yang rutin mengemudi angkutan kota sepulang dari

sekolah. Lulus SMK, TKS pulang ke kampung dan menjalankan usaha bertani, tak betah menjadi petani TKS memilih kembali ke Bandung untuk kuliah dan akhirnya diterima pada jurusan pertanian di sebuah kampus islam negeri. Dalam posisi sebagai mahasiswa, TKS tetap menjadi supir tembak dan kemudian TKS merintis usaha *travel* dengan posisi TKS sebagai pengelola sekaligus menjadi supirnya. TKS menuturkan "*sian SMP ma najolo Bang na marsiajar marmotori, manyapu-nyapu jolo sappe bisa manarik*" terjemahannya "dari SMP dulu Bang belajar mengendarai motor (maksudnya mobil), menyapu-nyapu dulu sampai bisa menarik angkutan kota"

Selain itu, terdapat pula cerita tentang RO, RO (33) sebelumnya bekerja sebagai supir bis Metromini di kota Jakarta, dengan alasan memiliki sejumlah masalah di Jakarta RO akhirnya memutuskan hijrah ke kota Bandung. Di Bandung RO menemui teman satu kampungnya dari Tapanuli Selatan yang juga bekerja sebagai supir angkutan kota jurusan Kalapa-Dago. Karena RO memiliki bekal yang cukup sebagai supir yakni kemampuan mengemudi dan memiliki SIM umum, maka tidak sulit baginya mendapatkan mobil yang bisa dibawa. Namun menjadi supir angkutan di Bandung memang cukup berbeda dengan di Jakarta, di Jakarta karena terbiasa membawa Metromini yang sering kebut-kebutan, RO pun kemudian melakukan hal yang hampir sama dengan di Jakarta sehingga RO kesulitan mendapatkan penumpang dan tentu saja diawal-awal menjadi Supir di Bandung tidak memiliki pendapatan yang cukup untuk dipakai makan sehari-hari. RO menyampaikan "namaolan di son na manarik i, laju-laju iba lewat panumpangna" terjemahannya

“susah sekali di sini (Bandung) yang menarik angkutan kota itu, kalau terlalu kencang sering kelewatan penumpangnya”.

Seorang yang baru datang dari *huta* biasanya tidak bisa langsung menjadi supir, walaupun sudah bisa mengemudi tetapi harus belajar rute dan kondisi di jalannya terlebih dahulu. Biasanya bagi yang sudah bisa mengemudi harus menjadi *kernet* (kondektur) terlebih dahulu selama beberapa hari. Sedangkan bagi yang belum mungkin hampir sebulan hanya menjadi *kernet* terlebih dahulu sambil belajar mengemudi pada waktu tengah malam setelah jananan sepi. Selama orang tersebut belum bisa mencari uang sendiri, biasanya dia mendapatkan makan dari teman-temannya yang sudah menjadi supir dengan cara menjadi *kernet* pada beberapa orang dengan berselang hari. Setelah bisa mengemudi dan belum memiliki SIM, si calon supir tersebut kemudian menjadi *supir tembak*. *Supir tembak* bekerja di waktu *supir batangan* (tetap) sedang beristirahat, biasanya waktu yang diberikan kepada *supir tembak* itu satu hingga dua *rit* (perjalanan bolak-balik). Dalam satu *rit* seorang *supir tembak* harus menyettor sebesar Rp. 35.000,- (harga BBM Rp.6.500,-/liter), rata-rata pendapatan yang dalam satu *rit* di waktu yang cukup ramai sekitar Rp. 50.000,- hingga Rp.70.000,-, pada saat sepi terkadang supir tembak tidak mampu membayar setoran. Selisih dari pendapatan itulah yang kemudian menjadi penghasilan supir tembak, namun biasanya jika pendapatannya tidak mencapai setoran supir batangan tidak akan memaksa setorannya.

Sementara itu seorang supir batangan akan mendapatkan jatah mengemudi

selama setengah hari, batas pergantian biasanya dilakukan pada pukul 13.00 setiap harinya. Mereka rata-rata mendapatkan enam rit setiap hari. Sewa yang harus mereka bayarkan berkisar Rp. 50.000,- hingga Rp. 70.000,- setiap setengah harinya(1 Shift), dengan biaya BBM sekitar Rp. 90.000,- untuk setiap paruh harinya. Pungutan yang harus mereka bayarkan antara lain retribusi sekitar Rp. 2.000,-, uang iuran koperasi angkutan Rp. 3.000,- serta pungutan-pungutan dari calo jika mereka harus *mengetem* (menunggu penumpang dalam waktu yang agak lama). Menjadi seorang supir memang bukanlah kemauan mereka, namun menjadi supir angkot adalah pilihan paling realistis. Mereka hanya butuh belajar beberapa bulan, kemudian meminta uang ke kampung untuk mengurus SIM. Bagi yang bisa mengatur uang dengan baik mereka bisa mencicil mobil angkutan kota bekas kemudian meremajakannya kembali.

Memandang Dunia Rantau

Orang Batak Angkola-Mandailing Mendiemi daerah induk Tapanuli bagian Selatan (Pelly, 1998:44) yang meliputi Kabupaten Tapanuli Selatan, Mandailing Natal, Padang Lawas Utara, Padang Lawas, Kota Padang Sidempuan. Selain itu, orang Batak Angkola-Mandailing juga sudah sejak lama mendiami daerah pantai timur Sumatera Utara terutama daerah Labuhanbatu dan juga cukup banyak yang menetap di Kota Medan yang berpenduduk asli orang Melayu. Migrasi besar-besaran orang Batak Angkola-Mandailing ini adalah sejak dibukanya perkebunan Belanda di bagian timur Sumatera Utara ini. *Bona Pasogit* (tanah leluhur) orang Angkola-Mandailing ini

terdiri dari padang dan daerah perbukitan Bukit Barisan, di bagian barat terdapat pantai yang berhadapan dengan Samudra Hindia. Sehingga mata pencaharian yang didapati adalah bertani sawah, berkebun karet dan berkebun sawit. Pertanian sawah biasanya sudah memiliki sistem irigasi yang memadai, mereka bisa panen dua kali dalam setahun. Selain bertani sawah juga dengan dengan pertanian huma biasanya yang terletak di pinggir sungai.

Di daerah Padang Sidempuan terdapat juga petani salak, sedangkan di Sipirok juga terkenal dengan kopi. Walaupun di bagian barat terdapat pantai, namun orang Angkola-Mandailing tidak banyak yang hidup sebagai nelayan. Daerah Padang Bolak di kabupaten Padang Lawas Utara yang daerahnya berupa padang yang cukup luas masih terdapat peternakan yang pengelolaannya tentu saja sangat tradisional. Hewan yang dternakkan biasanya sapi dan kerbau. Kepemilikannya bisa beragam bentuk, ada yang memelihara (beternak) sendiri dan ada yang memelihara milik orang lain dengan sistem bagi hasil. Mereka yang menjadi peternak dengan sistem bagi hasil tadi disebut sebagai *Parmahan* (penggembala). Namun mungkin sekarang jumlah hewan ternak sudah mulai berkurang akibat dibukanya padang tadi menjadi kebun sawit dan karet.

Kondisi kehidupan dan kondisi alam yang terdapat di daerah Tapanuli mendorong orang-orang Batak melakukan migrasi keluar dari *bona pasogitnya* (kampung halamannya). Pada tahap awal migrasi yang dilakukan masih ke daerah Sumatera Timur, namun seiring perkembangan kemajuan pembangunan dan terlepas dari keterisoliran, orang-orang Batak Angkola-Mandailing banyak

melakukan migrasi hingga ke luar pulau seperti Pulau Jawa bahkan semenanjung Malaysia (Harahap dan Siahaan,1987). Secara umum orang Batak sangat mencintai tanah kelahirannya, kecintaan terhadap tanah leluhur tersebut diekspresikan dalam banyak hal, seperti lagu misalnya, sebuah lagu yang dinyanyikan oleh Viktor Hutabarat yakni berjudul "*O.. Tano Batak*" yang artinya O..Tanah Batak, begitu juga di kalangan orang Angkola-Mandailing sebuah lagu yang dinyanyikan oleh Mariati berjudul "*Oh.. Mandailing*". Secara umum kedua lagu ini menceritakan bagaimana kecintaan dan kerinduan seseorang terhadap tanah leluhurnya dan tanah kelahirannya.

Di kalangan orang Batak Angkola-Mandailing juga dikenal Willem Iskandar, yakni seorang guru dan juga pujangga Batak Angkola-Mandailing, dalam banyak karyanya bercerita tentang bagaimana orang Angkola-Mandailing agar bisa terlepas dari kebodohan dan keterbelakangan (Rodgers, 2002), Willem Iskandar sendiri sempat mendirikan sebuah sekolah serta menempuh pendidikan hingga negeri Belanda dan meninggal disana. Sewaktu Raja Inal Siregar menjadi Gubernur Sumatera Utara (1988-1998), beliau sempat membuat sebuah program yang menghimpun sumberdaya-sumberdaya orang Batak di perantauan lewat program "*Marsipature Hutana Be*" yang artinya "MemBangun Desanya Masing-masing" (Harahap dan Siahaan,1987) program tersebut cukup sukses dan memberi kontribusi besar dalam pemBangunan Sumatera Utara.

Setelah kita mengulas bagaimana kecintaan orang Batak terhadap kampung halamannya, kini kita kembali melihat bagaimana orang-orang Batak Angkola-

Mandailing yang hidup dalam dunia angkutan kota jurusan Kalapa-Dago tersebut memandang dunia rantainya? Jika kita lihat pandangan para supir-supir tersebut, sebagian dari mereka menganggap bahwa dunia rantau hanyalah tempat sementara dan setelah memiliki bekal yang cukup mereka berharap dapat kembali lagi ke kampung halamannya. Seperti Bang BS (39), Bang BS sendiri hampir 20 tahun sudah menjadi supir Kalapa-Dago, dia merantau sejak masih lajang kemudian ketika akan menikah Bang BS dinikahkan dengan gadis satu kampungnya di Sumatera Utara dan hingga kini sudah memiliki 2 orang anak. Bang BS sendiri termasuk sebagai orang yang sukses dalam usaha angkutan kota, berbekal tabungan dan bantuan dari kampungnya dia bersama temannya Supir yang lain patungan mencicil mobil. Setelah beberapa tahun mobil Bang BS berkembang menjadi 3 buah, di samping itu Bang BS juga sudah memiliki aset sekitar 2 hektar kebun karet di kampungnya.

Ketika ditanyakan terkait pandangannya terhadap dunia rantau Bang BS menjawab "*Go Iba tong kehe, sugari go dung sukses hagiotna mulak do ulaki tu huta...boti nanggi adong be harapan na mar angkot or*" (Des 2014), jika diterjemahkan kira-kira menjadi "Kalau saya sih, seandainya sudah sukses harapannya kembali ke kampung... lagipula sudah tidak ada harapan (masa depan) lagi dalam usaha angkot". Selain Bang BS para supir-supir yang masih muda seperti SP, HP, WS dan TKS juga berharap demikian. Mereka juga mengharapkan bahwa suatu saat mereka bisa menikmati masa depan bersama kerabat-kerabat yang lain di kampung halaman. Bahkan SP yang sudah menikah

sejak tahun 2014 juga menuturkan bahwa "*Au Jar wajib mulak do on...Si Ahape husapai do parjolo ra do Ia sanga inda tinggal di hitaar*" yang terjemahannya kira-kira "Aku Jar wajib pulang ini... Si Anu juga (maksudnya istrinya) kutanya terlebih dahulu apakah dia mau atau tidak tinggal di kita (kampung) sana".

Sedangkan sebagian supir lagi memandang bahwa masa depan mereka adalah kehidupan di perantauan, sebab kampung halaman sudah tidak memberikan mereka kehidupan lagi. Seperti misalnya Pak UN, Pak UN (50) sudah sangat lama tinggal di kota Bandung, Pak UN juga sudah menikah dengan orang Sunda. Pak UN menuturkan bahwa di kampungnya di daerah Padang Lawas sudah tidak memberi harapan lagi, Pak UN sendiri pernah tinggal beberapa tahun di Padang Lawas namun karena tidak memiliki perkembangan yang baik maka akhirnya Pak UN kembali ke Bandung dengan membuka usaha warung dan setelah itu tetap menggeluti profesi sebagai supir angkutan kota Jurusan Kalapa-Dago. Pak UN sempat *berujar "nanggi lalu au di huta be, nanggi dapot hangoluan disi be"* yang terjemahannya kira-kira "sudah tidak bisa lagi aku di kampung, sudah tidak dapat kehidupan disana lagi". Selain Pak UN, terdapat juga beberapa supir yang lain mengalami hal seperti itu misalnya Bang DB (35) bang RL (36) yang juga kembali ke Bandung karena tidak mendapatkan pencaharian yang lebih baik di kampung halaman.

Selain Pak UN, DB dan RL yang memang pernah kembali ke Sumatera dan menetap dalam jangka waktu yang cukup lama di sana, dan karena mengalami kegagalan maka kembali ke Bandung. Terdapat juga RB, RB (33) yang menikah dengan orang Bandung ini belum

pernah merasakan hidup dan menetap kembali di kampung asalnya di Tapanuli Selatan. Setelah menikah RB menyadari bahwa tinggal di Bandung merupakan pilihan yang paling realistis, walaupun memang secara pribadi RB mengakui tidak menutup kemungkinan kembali jika memang memiliki peluang yang menjanjikan di kampung atau setidaknya di kota Padang Sidempuan. Dia menuturkan "*untuk saat on, di Bandung ma jo dipikirkon, go kira-kira adong rasoki di sadun pade, bope na di Sidempuan*" yang jika diterjemahkan ke bahasa Indonesia artinya kira-kira "Untuk saat sekarang, di Bandung saja dulu yang dipikirkan, kalau kira-kira ada rezeki (peluang) di sana tentu lebih baik, walaupun di Sidempuan".

KESIMPULAN

Alasan ekonomi agar kehidupan menjadi lebih baik telah mendorong banyak orang Batak untuk merantau. Hidup di perantauan akan berbeda dibanding di daerah asal, apalagi dengan latar belakang budaya yang sama sekali jauh berbeda. Menjadi supir angkutan kota adalah pilihan yang paling realistis yang dapat mereka lakukan. Selain memang terbuka kesempatan menjadi supir tidak harus mensyaratkan banyak hal. Sehingga orang yang baru tiba dari kampung halamanpun tidak butuh waktu lama untuk belajar. Sementara itu, bagi orang Batak Angkola-Mandailing bertemu dengan sesama orang Batak di perantauan maka mereka akan merasa seperti saudara, terlebih-lebih apalagi jika mereka semarga, begitulah pentingnya bagi mereka kekerabatan. Namun kondisi

Barth, Fredrik. *Kelompok Etnik dan Batasannya*. Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia, UI-Press.

di perantauan seringkali tidak memungkinkan bagi mereka untuk menjalankan adat maupun prinsip "*dalihan na tolu*", tetapi bahasa Batak sebisa mungkin akan terus mereka pergunakan di perantaun mereka.

Para supir angkutan kota tersebut memiliki dua pandangan terhadap dunia perantauan yang sekarang mereka jalani, sebagian dari mereka menganggap bahwa menjadi supir angkutan kota dan tinggal di Kota Bandung hanyalah sementara saja. Sebab mereka masih mengharapkan bisa kembali menetap di kampung halaman. Sedangkan sebagian yang lain menganggap bahwa menjadi supir angkutan kota adalah pilihan yang paling rasional, karena menurut mereka kampung halaman sudah tidak begitu memberikan kesempatan lagi kepada mereka. Sehingga tidak menjadi persoalan jikapun mereka harus menetap sampai tua di perantauan, walaupun tidak menutup kemungkinan jika ada kesempatan.

Referensi

- Abdullah, Irwan. (2006). *Konstruksi dan Reproduksi Kebudayaan*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Andaya, Leonard Y. (2002). The Trans-Sumatra Trade and the ethnicization of the 'Batak' dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land-en Volkenkunde, Journal of the Humanities and Social Sciences of Southeast Asia and Oceania* No. 158-3. Jakarta: KITLV and KITL Press Agency in Indonesia.
- Harahap, Basyral Hamidy dan Siahaan Hotman M. (1987). *Orientasi Nilai-nilai Budaya Batak : Suatu*

- Pendekatan Terhadap Perilaku Batak Toba dan Angkola-Mandailing.* Jakarta : Sanggar Willem Iskandar.
- Harahap, Basyral Hamidy. (2004). *Siala Sampagul.* Padangsidimpuan : Pemerintah Kota Padangsidimpuan.
- Kitagwa, Takayoshi. (1996). *Kemajuan Industrialisasi dan Urbanisasi dalam Koyono, Shogo (editor). Pengkajian Tentang Urbanisasi Di Asia Tenggara.* Yogyakarta: Gadjah Mada University Press
- Pelly, Usman. (1998). *Urbanisasi dan Adaptasi: Peranan Misi budaya Minangkabau dan Mandailing.* Jakarta : Pustaka LP3ES Indonesia.
- Rodgers, Susan. (2002). *Compromise and Contestation in Colonial Sumatra an* 1873 Mandailing Schoolbook on the 'wonders of the west' dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land-en Volkenkunde, Journal of the Humanities and Social Sciences of Southeast Asia and Ocenia* No. 158-3. Jakarta: KITLV and KITL Press Agency in Indonesia.
- Simanjuntak, Bungaran Antonius. (2006). *Struktur Sosial dan Sistem Politik Batak Toba Hingga 1945 : Suatu Pendekatan Sejarah, Antropologi Budaya Politik.* Jakarta : Yayasan Obor Indonesia.
- Sinaga, Richard. (2007). *Perkawinan Adat Dalihan Na Tolu.* Jakarta : Dian Utama dan KERABAT.