

Kuda Bendi di Kota Payakumbuh, Sumatera Barat Hingga Akhir Abad Ke-20

(*Kuda Bendi in the City of Payakumbuh, West Sumatera
Until the End of 20th Century*)

Fikrul Hanif Sufyan

Dedi Arsa

STKIP Abdi Pendidikan

Jalan Prof. M. Yamin, Payakumbuh

Tel.: +62 (0752) 93650

Surel: fikrulhanif1980@gmail.com

Abstrak

Kuda bendi (kereta roda dua ditarik kuda) memiliki peran vital dalam kehidupan masyarakat Minangkabau. Sebagai transportasi tradisional, kuda bendi menempati posisi penting di antara transportasi tradisional lainnya, dan mewakili tingkat penggunaannya. Dengan demikian, perlu dibicarakan bagaimana perkembangan transportasi kuda bendi pada abad ke-19 hingga ke-20? Faktor apa yang menyebabkan transportasi kuda bendi terpinggirkan? Apa strategi kusir bendi dalam menghadapi persaingan transportasi modern? Bagaimana kebijakan pemerintah menangani masalah kuda bendi di tengah pembangunan Payakumbuh? Penelitian ini bertujuan untuk membingkai strategi yang digunakan oleh kusir bendi dan pemerintah daerah dalam mempertahankan keberadaan kuda bendi menghadapi pesatnya perkembangan transportasi modern. Metode historis yang diterapkan dalam penelitian ini terdiri atas pengumpulan sumber (heuristik). Setelah heuristik, dilakukan kritik terhadap sumber temuan, interpretasi, dan historiografi. Hingga pertengahan abad ke-20, kuda bendi merupakan transportasi bagi *pangreh praja*, penghulu, pedagang, dan orang-orang kaya di Payakumbuh, mengalahkan popularitas kerbau-pedati (gerobak yang ditarik oleh kerbau) dan kuda beban. Pemerintah Hindia Belanda memperkenalkan model transportasi Barat kepada masyarakat Minangkabau, terutama di Payakumbuh, yang menyebabkan posisi kuda bendi menjadi terpinggirkan. Baru-baru ini masyarakat Payakumbuh cenderung menggunakan transportasi seperti angkutan umum, sepeda roda tiga, sepeda motor sewaan, yang membawa mereka lebih cepat ke tujuan mereka. Beberapa dari mereka mencoba untuk memodernisasi diri sehingga mereka tidak lenyap di era modern.

Kata kunci: kuda bendi, kusir bendi, modernisasi, resistensi

Abstract

Kuda bendi (two-wheeled carriage drawn by a horse) has a vital role in the life of Minangkabau society. As a traditional transportation, kuda bendi took the highest level among other traditional transportations, and represented its users' level. Thus, it is necessary to be discussed, how was the development of kuda bendi transportation in the 19th until 20th century? What factors which led kuda bendi transportation being marginalized? What are bendi's coachman strategies in facing the rivalry of modern transportation? And how is the government policy addressing the issue of kuda bendi problems in the middle of Payakumbuh development? This research is aimed at framing the strategy which is used by bendi's coachman and local government in maintaining the existence of kuda bendi on facing the rapid development of modern transportation. Due to these objectives, the historical method which is implemented in this research consist of collecting the source (heuristic). After heuristic, doing criticism to the discovery resource, interpretation, and historiography. Until the mid of 20th century, kuda bendi was the transportation for *pangreh praja*, *penghulu*, merchant, and rich men in Payakumbuh, defeated the popularity of kerbau-pedati (a carts drawn by buffalo) and horse-load. Since the government of Dutch East Indies introduced model of western transportation to Minangkabau people, especially in Payakumbuh, caused the kuda bendi's position marginalized. Recently, Payakumbuh society tends to use transportation, such as public transportation, motor tricycle, rent motorcycle, which take them more quickly to their destination. Some of them try to modernize their selves so they are not disappeared in the modern era.

Keywords: coachmen, kuda bendi, modernization, resistance

PENDAHULUAN

Transportasi kuda bendi memiliki peran penting dalam sejarah transportasi di Minangkabau masa lampau. Namun, perlahan posisi ini digantikan dengan moda transportasi modern yang mulai ramai pada akhir abad ke-19. Pada akhir abad ke-19 transportasi di Sumatera Barat adalah yang paling maju di antara daerah-daerah di luar Jawa (Colombijn 2006:368). Mula-mula kereta api menjadi angkutan umum sejak 1893. Hal ini distimulasi oleh penemuan deposit batubara di Ombilin pada tahun 1868. Tahun 1887 Parlemen Belanda memutuskan membangun jalur kereta api untuk sarana transportasi batubara dari Sawahlunto ke Pelabuhan Emmahaven Padang (Amran 1985:76). Kota-kota di pedalaman, menurut catatan Colombijn, semakin terbuka dari isolasi sebab jalan trem meluas ke daerah-daerah yang terpencil sekalipun (Colombijn 2006:369).

Tidak lama berselang, angkutan mobil didatangkan dari Singapura sejak 1904. Catatan sejarah mengatakan bahwa pada awal 1920-an terdapat lebih dari 3.000 angkutan mobil di Sumatera Barat. Pada akhir dasawarsa yang sama jumlah mobil telah mencapai angka 7.000 (Asnan 2002:769). Angkutan mobil terus tumbuh seiring terus tumbuhnya jalan raya.

Sejak akhir abad ke-19 dapat dikatakan bahwa modernisasi transportasi telah berhasil dilakukan pemerintah kolonial Belanda. Angkutan tradisional pedati, bendi, atau kuda beban digantikan angkutan massal modern. Bahkan, hingga pertengahan abad ke-20, nyaris hanya bendi yang bertahan sebagai alat angkut manusia, sekalipun dalam skala terbatas.

Meskipun terus terdesak, bendi masih bertahan di beberapa kota penting di Sumatera Barat, termasuk di antaranya di Payakumbuh. Terkadang, sebagai alat angkut tradisional, bendi mengalami neofungsionalisasi, yakni sebagai alat transportasi manusia, juga sebagai pendukung pariwisata yang dikembangkan pemerintah kota.

Kusir bendi, sebagai pengendara transportasi tradisional ini, kerap dihadapkan pada beberapa persoalan. Pertama, mereka harus berpacu dengan transportasi yang digandrungi masyarakat Kota Payakumbuh, seperti angkutan kota, becak motor, dan ojek. Kedua, kusir bendi dihadapkan dengan regulasi peraturan Pemko Payakumbuh yang membatasi ruang gerak mereka (Perda Kota Payakumbuh No. 8 Tahun 2006). Ketiga, kusir bendi dituding merusak keindahan kota karena kotoran kuda yang tampak berserakan, baik di tempat mereka mangkal maupun selama dalam perjalanan (*Padang Ekspres* 14 November 2014).

Untuk mempertahankan eksistensinya, para kusir melakoni pekerjaan ini dengan menjalin komunikasi dan pelayanan yang baik terhadap konsumen dan calon penumpangnya. Perubahan fungsi dan orientasi ini merupakan strategi tersendiri dalam upaya menghindari dari kepunahan. Di sisi lain, Pemkot Payakumbuh juga berupaya mengeluarkan kebijakan-kebijakan khusus untuk bendi, namun sejauh ini

belum dapat dikatakan apakah kebijakan tersebut membantu usaha resistensi atau justru semakin mendepak bendi ke pinggir.

Guna menguraikan lebih lanjut, ada beberapa pertanyaan yang diajukan: (1) Bagaimanakah perkembangan jenis-jenis transportasi yang ada di Sumatera Barat? (2) Bagaimanakah perkembangan kuda bendi sebagai sarana transportasi tradisional di Payakumbuh? (3) Apakah penyebab terpinggirkannya kuda bendi di Payakumbuh? (4) Bagaimanakah strategi kusir bendi untuk bertahan? Seluruh pertanyaan tadi, akan terjawab dalam pembahasan berikutnya. Batasan masalah dalam penelitian ini terdiri atas batasan temporal dan spasial. Batasan temporal yang diambil adalah sejak akhir abad ke-19 hingga akhir abad ke-20. Sementara itu, untuk batasan spasial adalah Kota Payakumbuh sebagai tempat kuda bendi itu berkembang dan mempertahankan eksistensinya.

Riset kuda bendi di Kota Payakumbuh pada dasarnya mengkaji persoalan keberlanjutan alat angkut tradisional beserta dinamika kehidupan kusir bendi dalam masyarakat urban-perkotaan, yaitu bendi di Kota Payakumbuh pada kurun abad ke-19 hingga akhir abad ke-20. Penelitian masalah transportasi tradisional memang pernah dilaksanakan penulis sebelumnya, namun dalam kajian dan ruang lingkup penelitian yang berbeda.

Erman Makmur, dkk. (1983) dalam *Alat Angkutan Tradisional di Sumatera Barat* menguraikan jenis-jenis transportasi tradisional di Sumatera Barat, termasuk dalam hal ini kuda bendi. Selain itu, dalam karyanya, Makmur menjelaskan contoh perlengkapan dan bagian-bagian bendi. Namun, dalam karya Makmur ini tidak dijelaskan secara konkret mengenai periodisasi pertumbuhan transportasi kuda bendi dan transportasi massal di Sumatera Barat, dan Payakumbuh khususnya.

Agus Pambagio (2014) dalam *Protes Publik Transportasi Indonesia* mengkritisi beragam kebijakan publik yang melenceng dalam hal transportasi, menyadarkan masyarakat tentang hak-hak mereka, dan mendorong upaya pemenuhan hak publik yang lebih baik. Tidak hanya mengkritik, ia juga dengan gamblang memberikan saran dan menawarkan solusi. Semua itu diharapkan dapat mencerahkan masyarakat mengenai hak-hak mereka serta mendorong pemerintah untuk menetapkan dan melaksanakan kebijakan transportasi yang lebih baik bagi rakyat banyak demi menghindari macet total pada 2014 dan tahun-tahun berikutnya. Dari studi pendahuluan yang dilakukan, hasil penelitian yang berhubungan dengan alat transportasi tradisional dan kehidupan kusir bendi di Kota Payakumbuh belum ada yang menulis.

Beberapa konsep yang berkenaan dengan kuda bendi sebagai transportasi tradisional. Transportasi merupakan komponen utama dalam sistem hidup dan kehidupan, sistem pemerintahan, dan sistem kemasyarakatan. Kondisi sosial demografi kota memiliki pengaruh terhadap kinerja transportasi di wilayah tersebut. Selain itu, urbanisasi berimplikasi pada semakin padatnya penduduk yang secara langsung mengurangi daya saing dari transportasi wilayah.

Jenis transportasi yang ada di Kota Payakumbuh dapat dibedakan menjadi dua, yakni transportasi tradisional dan modern. Menurut Makmur, jenis transportasi tradisional biasanya digerakkan oleh kuda dan kerbau, yang berfungsi membawa barang dalam jarak jauh dan dekat, sedangkan manusia hanya berfungsi sebagai pengendali arah laju transportasi ini. (Makmur 1983:25). Bendi merupakan salah satu jenis alat transportasi dalam kota, yang pada abad ke-19 hingga akhir abad ke-20 sering dipakai para demang, penghulu, dan lainnya.

Persoalan kuda bendi tentu tidak bisa dipisahkan dengan persoalan transportasi publik perkotaan. Munculnya persoalan di atas disebabkan faktor menguatnya kapitalisme dan persoalan yang dialami bangsa terjajah (poskolonial). Terpinggirkannya kuda bendi di Payakumbuh tidak lepas dari kebijakan pemerintah yang melakukan pembiaran terhadap patronase bisnis, sehingga kusir bendi harus berhadapan dengan produsen mobil, motor, yang dari tahun ke tahun menambah jumlah produksi mereka (Hadiz 2004).

Terminologi poskolonial dipahami sebagai sikap dan gerakan resisten terhadap otoritarianisme kolonialisme militer, politik, dan rezim wacana yang terus-menerus dibangun oleh penguasa kolonial. Studi (pendekatan) poskolonial yang diaplikasikan di sini bukan dimaksudkan sebagai studi mengenai bekas-bekas wilayah koloni (*ex-colonies*), konsep poskolonial maupun penggunaannya difokuskan pada analisis dan pengujian terhadap cara-cara (trik-trik) manipulatif dalam proses budaya yang menentukan karakteristik suatu politik.

Menurut Leela Gandhi (2001:30), negara-bangsa poskolonial cenderung berusaha lepas dari luka tersebut dengan mengupayakan sebetuk diskontinuitas terhadap masa lalu yang menyakitkan itu. Hal ini menyuburkan tumbuhnya amnesia sejarah yang menjadikan masyarakat tercerabut dan tidak pernah bisa kembali pada identitasnya semula, yakni identitas sebelum mengalami penjajahan. Sedemikian besar pengaruh penjajahan sehingga memengaruhi pola pikir, pola penghayatan hidup, serta pola perilaku masyarakat poskolonial.

Persoalan mengenai krisis identitas pada masyarakat Indonesia dan Kota Payakumbuh khususnya senantiasa berhadapan dengan persoalan modernisasi yang menggejala sejak kolonialisme dan upaya mempertahankan nilai-nilai tradisional mereka sendiri. Salah satu kelompok yang merasakan dampak modernisasi adalah kusir bendi. Sejak transportasi tradisional ini muncul dalam peradaban orang Minangkabau, kusir bendi pernah mengalami pasang-surut dalam lembaran sejarah hidupnya.

Dalam membantu mengarahkan penelitian ini, beberapa konsep yang digunakan perlu mendapat kejelasan. Tema penelitian ini berfokus pada masalah sejarah transportasi kuda bendi di Kota Payakumbuh, diuraikan dalam beberapa konsep berikut.

Bicara mengenai moda transportasi kuda bendi di Kota Payakumbuh erat hubungannya dengan konsep sejarah lokal. Menurut Taufik Abdullah (1983:152), sejarah lokal adalah suatu peristiwa yang terjadi di tingkat lokal yang batasannya dibuat atas kesepakatan atau perjanjian oleh penulis sejarah. Batasan lokal ini menyangkut aspek geografis yang berupa tempat tinggal suku bangsa, suatu kota, atau desa.

Ahli lain mengatakan bahwa sejarah lokal adalah bidang sejarah yang bersifat geografis yang mendasarkan kepada unit kecil seperti daerah, kampung, komunitas, atau kelompok masyarakat tertentu, suatu peristiwa yang terjadi di daerah yang merupakan imbas atau latar terjadinya peristiwa nasional. Dalam konteks tersebut, tulisan ini berhubungan dengan kelompok masyarakat di Kota Payakumbuh yang berprofesi sebagai kusir bendi dan berusaha untuk tetap eksis di tengah derasnya arus moda transportasi modern.

METODE

Tulisan ini menggunakan metode sejarah yang meliputi empat tahapan, yaitu heuristik, kritik sumber, analisis sintesis (interpretasi), dan penulisan (Kartodirjo 1993). Tahap pertama, adalah heuristik. Heuristik merupakan tahap pencarian dan pengumpulan sumber-sumber sejarah. Sumber yang digunakan dalam tulisan ini berupa sumber tertulis, sumber lisan, dan artefak. Sumber-sumber tertulis meliputi arsip, baik yang diproduksi oleh pemerintah kolonial Belanda maupun pemerintah Indonesia. Sumber-sumber itu antara lain terdapat di Badan Arsip Propinsi Sumatera Barat.

Arsip yang diperoleh berupa data penduduk, arsip kolonial Belanda, surat keputusan Pemerintah Daerah Kota Payakumbuh, dan Surat Keputusan Walikota Payakumbuh. Arsip lain yang dapat dimanfaatkan berupa arsip pribadi yang masih disimpan oleh perorangan. Sumber lain yang dapat digunakan adalah surat kabar dan majalah, baik yang terbit pada masa pemerintahan kolonial Belanda, masa setelah Indonesia merdeka, maupun surat kabar masa sekarang.

Akan tetapi, karena tidak semua peristiwa kehidupan masyarakat didokumentasikan oleh pemerintah, juga diperlukan sumber lisan. Sumber lisan dapat diperoleh melalui metode sejarah lisan. Dalam metode sejarah lisan, informasi yang dibutuhkan didapat melalui wawancara kepada pelaku sejarah, yang mewakili kusir bendi, pengguna jasa kuda bendi, sopir angkot, dan lainnya.

Wawancara dilakukan dengan cara *interview* secara mendalam untuk mengungkapkan asal-usul dan pengalaman seseorang mengenai transportasi kuda bendi dalam rentang waktu tertentu. Wawancara juga dilakukan dengan model wawancara tentang kisah hidup seseorang yang berasal dari pelaku atau pun anggota keluarga (*family-tree interviewing*), sehingga dapat menjangkau dua generasi dalam satu keluarga yang sama (Slim 1998:114-125).

Tahap kedua adalah kritik sumber, yang dapat dibagi atas kritik ekstern dan intern. Kritik ekstern dilakukan untuk mencari otentisitas arsip dan dokumen yang sudah didapatkan. Kritik intern dilakukan terhadap isi dokumen yang otentik tersebut untuk mendapat kevalidan data yang dikandungnya. Kritik ekstern terhadap informan yang diwawancarai dilakukan dengan cara memilih orang-orang yang terlibat langsung dengan tema penelitian. Informasi yang diberikan oleh seorang informan dilakukan *cross check* dengan informasi yang diberikan oleh informan yang lain, sehingga validitas informasi yang diberikan dapat teruji.

Tahap ketiga adalah analisis dan sintesis data (interpretasi). Fakta yang diperoleh, baik dari sumber tertulis maupun sumber lisan, dianalisis dengan menggunakan analisis prosedural dan struktural (Lloyd 1993). Analisis prosedural digunakan untuk menemukan perkembangan transportasi kuda bendi, dan transportasi lainnya sejak abad ke-19 hingga akhir abad ke-20. Selain itu, analisis ini juga dipakai melihat resistensi terhadap kuda bendi dan pengaruhnya terhadap kehidupan kusir bendi. Analisis struktural digunakan untuk menganalisis kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan pemerintah, baik pada masa pemerintahan kolonial Belanda maupun masa pemerintahan setelah diberlakukan otonomi daerah. Hal ini berkaitan dengan masalah terpinggirkannya transportasi tradisional dalam berhadapan dengan transportasi modern.

Tahap keempat yaitu tahap penulisan (historiografi). Penulisan berbentuk sejarah transportasi dengan objek penelitian masyarakat dan budayanya. Model yang digunakan adalah penulisan model evolusi untuk melukiskan perkembangan sebuah masyarakat yang kompleks (Kuntowijoyo, 2003).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Bendi yang ditarik kuda, atau kuda bendi, atau *dos*, atau dokar, mulai populer digunakan di Sumatera Barat ketika “jalan raya mulai bagus” (Asnan 2003:155). Sekurang-kurangnya itu berlangsung setelah memasuki paruh kedua abad ke-19, ketika pemerintah Belanda memulai proyek-proyek jalan raya di kawasan ini, dan mencapai puncaknya pada akhir abad tersebut.

Sebelum itu, moda transportasi lebih banyak diperankan oleh kuda tanpa pasangan (baik kuda beban maupun kuda tunggangan) dan buruh/kuli angkut. Sebelum membahas bendi lebih jauh, perlu diuraikan terlebih dahulu perkembangan moda transportasi yang populer sebelum bendi menjadi angkutan massal.

Transportasi Kuda Bendi Sebelum Awal Abad ke-20

a. Moda Transportasi Sebelum Bendi

Minangkabau berada di bagian tengah Pulau Sumatera. Pusat Minangkabau adalah daerah tiga *luhak* yang subur. Berada di pedalaman, daratan tinggi (*darek*) ini dilingkari barisan-barisan pegunungan menjulang yang beberapa di antaranya aktif menyemburkan abu vulkanik. Dengan bentangan alam seperti itu, secara sekilas wilayah ini tampak terisolir dari dunia luar (Marsden 2008). Anggapan itu keliru belaka ketika diketahui bahwa orang Minangkabau memiliki tingkat mobilitas yang tinggi sepanjang kehadiran mereka dalam sejarah.

Mobilitas antara pusat Minangkabau dengan wilayah di luarnya terjadi karena dorongan kultural: etos Minangkabau yang mendorong orang untuk melakukan “pengembaraan” atau secara lebih populer kemudian dikenal sebagai “merantau.” Pada kurun tertentu, etos ini didorong semakin aktif oleh gejolak-gejolak politik (Kato 2005:12). Lebih dari itu, mobilitas disebabkan oleh stimulus ekonomi. Sepanjang abad ke-16 hingga abad ke-19, mobilitas itu lebih banyak didorong oleh yang terakhir disebutkan.

Guna mendukung mobilitas itu, hubungan ke kota-kota dagang di pantai barat praktis tidak dapat dilakukan lewat jaringan sungai. Penduduk pedalaman Minangkabau hanya dapat memanfaatkan jaringan jalan dagang/jalan setapak menuju ke wilayah *rantau* pesisir baratnya itu. Sungai-sungainya tidak dapat dilayari, memicu angkutan darat lebih berperan sepanjang abad ke-16 hingga ke-19, hanya didominasi angkutan kuda maupun tenaga manusia (Westenenk 1918). Pembicaraan selanjutnya lebih difokuskan pada moda angkutan darat sebagai moda transportasi yang dipakai untuk menghubungkan pedalaman Minangkabau (khususnya Payakumbuh) dengan pesisir pantai (khususnya pantai barat Sumatera) sebelum paruh pertama abad ke-19, tepatnya sebelum bendi diperkenalkan sebagai sarana transportasi massal yang populis (Asnan 2008:297).

Pada periode abad ke-16 hingga awal abad ke-19, hubungan kota-kota pantai barat dan daerah pedalaman itu dilakukan melalui transportasi darat. Prasarannya adalah jaringan jalan setapak. Sebelum pemerintah kolonial Belanda membangun jaringan jalan raya, setidaknya terdapat 12 rute jalan setapak yang menghubungkan kota-kota pantai dengan daerah pedalaman, dari ujung utara Minangkabau hingga ke daerah-daerah paling selatan, termasuk ke tanah Batak yang lebih ke utara lagi. Jalan-jalan setapak itu, tulis Asnan, dimanfaatkan sebagai jalan dagang (Asnan 2008:298). Orang-orang yang memanfaatkan jalan ini biasanya adalah para saudagar.

Jalan-jalan setapak ini hanya bisa dilalui oleh orang dan kuda beban. Untuk itu, sarana transportasi pada periode ini dimainkan oleh peran kuda dan manusia: peran manusia terepresentasi pada kuli angkut; peran kuda terepresentasi pada kuda-beban dan kuda-tunggangan. Pada masa perdagangan pantai, pengangkutan oleh manusia diperankan para kuli angkut. Mereka tidak hanya memanggul barang, tetapi kadang juga memanggul manusia dengan menggunakan tandu. Para kuli itu biasanya membawa barang milik para saudagar. Barang-barang biasanya dibawa dengan cara memikul di atas pundak atau kepala mereka. Asnan mencatat bahwa kuli angkut ini terdiri atas penduduk pribumi dan ada juga dari penduduk Nias. Setiap orang rata-rata bisa membawa barang dengan cara ini seberat 2.530 kg (Asnan 2008:302). Sementara itu, untuk yang kedua diperankan oleh budak-budak belian, yang memanggul tandu-tandu yang digunakan untuk mengangkut raja-raja atau para penghulu.

Di Minangkabau pada pertengahan abad ke-17 hingga awal abad ke-18 masih ditemukan budak-budak yang menghamba kepada keluarga Raja Pagaruyung disebabkan karena mereka melakukan suatu tindakan kejahatan berat, seperti melakukan pembunuhan. Christine Dobbin (2008) mencatat bahwa pada kurun tersebut di dataran tinggi Minangkabau masih sering ditemui budak-budak raja yang menjadi budak karena kejahatannya dan telah dibuang dari keluarganya. Budak-budak belian itu dimanfaatkan untuk mengerjakan berbagai pekerjaan. Budak-budak ini adalah tawanan perang yang dibawa dari Batak, sebagai hasil penyerangan Padri ke utara, ke daerah sekitar Mandailing dan Angkola (Arsya 2012). Mereka di antaranya mengerjakan sawah-sawah orang-orang Padri di dataran tinggi Minangkabau atau memikul karavan dagang (sebagai kuli panggul) milik tuanku-tuanku Padri dari dataran tinggi ke pesisir barat, termasuk sebagai tukang panggul tandu (Gonzaga 1946).

Selain peran manusia, sarana transportasi yang juga penting pada periode ini adalah kuda. Bagi masyarakat Minangkabau tradisional, kuda menduduki posisi yang terhormat. Binatang satu ini lambang maskulinitas—keperkasaan dan kekuatan. Penaklukan dan perang dalam sejarah didukung oleh kekuatan kuda. Dalam episteme Minangkabau, representasi kuda adalah si Gumarang, kuat lagi keramat, yang “mengawal” keluarga kerajaan dalam perang-perang mereka; misalnya, ikut serta dalam rombongan penjemput *Puti Bungsu*, membawanya dengan selamat ke Pagaruyung. Gumarang menjadi representasi bagi kekuatan mobilitas (Djamaris 2004).

Di periode perdagangan pantai, kuda menjadi alat transportasi penting, baik sebagai kuda beban maupun sebagai kuda tunggangan. Pertama untuk mengangkut barang, yang kedua untuk mengangkut manusia. Menurut Asnan (2008:302), kuda beban bisa mengangkut barang sebanyak 1 sampai 1,5 kuintal, sementara kuda tunggangan hanya mungkin mengangkut paling banyak dua orang.

Kuda yang dipakai untuk pengangkutan barang biasanya adalah jenis “kuda sawah,” kuda dengan postur yang relatif lebih kecil. Kuda kategori ini biasanya sedikit lebih besar dari keledai, sehingga bukan merupakan kuda yang unggul (*Padang Ekspres* 31 Juli 2016). Sementara sebagai tunggangan, dipakai kuda yang lebih unggul dan kuat dengan postur yang lebih besar, dan tentu saja dengan harga jual yang lebih mahal. Kuda ini biasanya untuk ditunggangi kaum elite karena nilainya itu, yang dengan begitu logis belaka. Hanya orang-orang tertentu yang dapat bermobilitas dengan kuda, sementara orang kebanyakan lebih banyak berjalan kaki (*Weekblad voor Indie* edisi 18 Juli 1906).

Kuda sebagai baik tunggangan maupun alat angkut barang terus menjadi penting artinya bahkan pada periode awal kolonial, di antaranya digunakan pegawai artileri (*officer artillerie*) Belanda dalam perang dengan kaum Padri. Begitu pun sebaliknya, pasukan Padri juga menggunakan kuda sebagai kendaraan tempur (Boelhouwer 2009).

Selama masa Padri, kuda menjadi kendaraan penting untuk mobilitas selama perang—berpindah dari satu tempat ke tempat lain. Bahkan, pasca-Padri, setelah perang nyaris tidak ada lagi, beberapa kepala negeri, demang, *tuanku laras*, dan keluarga pembesar pribumi tetap memakai kuda sebagai kendaraan kebesaran (Azizah 2008). Tidak hanya bagi pribumi, dalam upacara-upacara di Gubernemen, kuda juga menjadi tunggangan bagi pembesar-pembesar Belanda. Kondisi ini setidak-tidaknya terus berlanjut, hingga prasarana transportasi semakin baik dengan dibangunnya jalan raya yang lebih bagus—yang memungkinkan hadirnya sarana transportasi baru yang lebih efektif untuk pengangkutan baik barang maupun orang.

b. Jalan Raya sebagai Stimulus Pertumbuhan Sarana Transportasi

Proyek jalan tidak dimulai secara besar-besaran sebelum abad ke-19. Sebelum abad itu, untuk menghubungkan antardaerah yang jauh, hanya terdapat “jalan dagang,” jalan setapak kecil, sebagaimana yang telah disinggung juga di depan (Asnan 2008:303). Lewat jalan itulah mobilitas orang dan barang berlangsung. Kondisi jalan yang tidak memadai (belum dikeraskan atau tidak cukup lebar) hanya memungkinkan perjalanan dan pengangkutan ditempuh dengan kuda (beban maupun tunggangan) dan kuli angkut.

Proses koloniallah yang kemudian menumbuhkembangkan jalan raya; yang berhasil “menyatukan” nagari yang terpecah-pecah itu ke dalam satu otoritas tunggal bernama kekuasaan kolonial (Gouda 2007). Hal itu dimulai pada awal abad ke-19 ketika pemerintah kolonial Belanda memasuki daratan tinggi Minangkabau untuk terlibat dalam perseteruan dengan kaum Padri, yang dalam sejarah dikenal sebagai Perang Padri (Hadler 2008).

Asnan dalam artikel lain, menulis bahwa untuk mendukung gerak-laju (*mobility*) tentara Belanda dalam Perang Padri, dibutuhkan pembangunan, atau perbaikan jalan. Gubernur Johannes van den Bosch’s datang ke Sumatera Barat pada 1833 dan mencanangkan pembangunan jalan yang luas. Guna memuluskan “perjalanan” menuju kemenangan dalam Perang Padri, van den Bosch’s meminta elite-elite lokal untuk membangun jalan-jalan raya—yang menghubungkan kota utama, Padang, dengan kota-kota satelitnya. (Asnan 2002:727-741).

Selama dan setelah Perang Padri orang-orang diajak Belanda pergi berodi untuk membangun jalan-jalan raya itu. Nagari-nagari hampir seluruhnya mendapat jatah dan tanggung jawab memenuhi kuota rodi. Datuk-datuk berperan sebagai “tukang arak,” jika ada kemenakan yang mangkir rodi, akan didenda atau *dipasebankan* (Mansoer 1970:381). Suatu praktik yang nyaris dapat diramalkan tidak akan dapat terlaksana pada masa sebelum itu karena ketiadaan otoritas tunggal.

Perhubungan dengan Padang Panjang lewat Lembah Anai dibangun di atas jalan dagang, jalur dagang tradisional yang pernah ada. Pembangunannya dimulai 1833 dan diselesaikan pada 1841. Di periode yang sama, pemerintah juga membangun jalan yang menghubungkan antara Padang Panjang dan Bonjol via Padang Luar

dan Matue. Dari Padang Luar pembangunannya diteruskan ke Bukittinggi dan Payakumbuh. Kota yang pertama disebutkan adalah pusat militer kolonial Belanda di Daratang Tinggi, sementara yang terakhir adalah pusat aktivitas ekonominya (Asnan 2002:733-734).

Pada pertengahan 1830-an, dari pesisir utara Padang telah terbentang jalan ke Pariaman, Tiku, Maninjau, dan Matue yang bertemu dengan jalan Padang Panjang ke Bonjol. Sementara untuk rute Solok-Alahan Panjang, Solok-Batipuh, Solok-Sijunjung, Sijunjung-Batu Sangkar dan Buo, dan Air Bangis-Lundar, mulai dikerjakan dalam proyek pembangunan jalan tahap kedua, dimulai pada 1844 dan diselesaikan pada 1860. Pada periode ini, pemerintah juga membangun rumah-rumah peristirahatan (*rest houses*) bagi para pejalan dan juga sebagai tempat menyegarkan kuda (*fresh horses*) untuk kuda beban. Seiring pertumbuhan pesat jalan raya, variasi moda transportasi pun tumbuh. Kuli angkut dan kuda beban masih populer, tetapi pedati dan bendi menjadi primadona baru transportasi (Asnan 2002:735).

Sekalipun kepopuleran keduanya juga mempunyai jangka waktu, di masa-masa kemudian moda transportasi modern yang berasal dari dunia maju perlahan-lahan juga merengsek masuk ke Sumatera Barat, terutama mobil dan kereta api, menggantikan yang tradisional. Bagaimana moda transportasi modern menggeser peran bendi sebagai moda transportasi tradisional, hal itu dibicarakan lebih jauh pada bagian selanjutnya.

Kuda Bendi dalam Lintasan Zaman

a. Pertumbuhan Bendi Pada Periode Awal: “Pakaian” Kalangan Elite

Dibandingkan bendi, pedati adalah moda transportasi yang lebih utama pada periode ini. Dalam artikelnya, Asnan berbicara lebih panjang lebar mengenai pedati; jalur yang dilewati pedati, sais, hingga, jumlah bayaran tiap ton yang diterima. Asnan nyaris tidak mengelaborasi apa pun tentang bendi, sekalipun dia sempat mencatatnya sekali—sebagai salah satu alat transportasi populer (bersama pedati) pada periode abad ke-19 yang menjadi fokus temporal pembicaraannya (Asnan 2002:736).

Di kurun Tanam Paksa Kopi, masuk akal belaka jika pedati menjadi lebih penting, karena memang daya angkutnya yang besar, mampu mengangkut 8-10 pikul (500-620 kg) muatan. Sementara itu, bendi adalah alat angkut manusia, bukan alat angkut komoditas dagang sebagaimana pedati, sekalipun terkadang masing-masing juga mengangkut kedua jenis “penumpang” itu ketika dibutuhkan.

Bendi tidak banyak disebut karena bukan merupakan moda transportasi angkut barang dalam jarak yang jauh, sementara Asnan tampak lebih cenderung melirik bagaimana keterkaitan pertumbuhan perdagangan dengan moda transportasi; pedati akan lebih berperan untuk itu.



Gambar 1. Hatta berpose di atas sebuah *bugi* pada 1912.
Di bawah foto itu, yang termuat dalam memoirnya.
Sumber: Hatta (1982:18)

Cikal bakal bendi di Minangkabau mungkin adalah *bugi*. *Bugi* merupakan kereta tanpa tingkap yang ditarik kuda, mungkin diciptakan agar dapat mengangkut penumpang lebih banyak dari sekadar kuda tunggangan. *Bugi* hadir sebagai moda transportasi kalangan elite sehingga terkesan mewah lagi eksklusif. Hanya kalangan-kalangan tertentu yang memiliki *bugi*. *Bugi* dijadikan lambang status para pemiliknya. Oleh karena itu, *bugi* cenderung menjadi kendaraan pribadi ketimbang massal.

Belum dapat dilacak sejauh ini bagaimana kemudian *bugi* ditinggalkan, dan mengalami “modifikasi” menjadi bendi. Bendi adalah kereta yang juga ditarik kuda, tetapi keretanya memiliki tingkap, mungkin saja telah menggantikan *bugi*, atau setidaknya mengalahkannya kepopuleran *bugi*, sehingga menyebabkan *bugi* “antik.” Pengarang lagu mengenangnya sebagai *bugi lamo*, merepresentasikan “keberlaluannya,” sementara bendi (yang juga ditarik kuda) menjadi semakin populer, sekalipun pada awalnya juga sebagai “pakaian” kalangan elite (Radjab 1950).

b. Perkembangan Bendi sebagai Moda Transportasi Massal pada Akhir Abad ke-19 hingga 1930-an

Tabel 1. Perkembangan Kuda Bendi Tahun 1892-1904

No	Daerah	Jumlah Kuda Bendi			
		1885	1892	1903	1904
1	Bukittinggi		125		531
2	Payakumbuh	33		969	1200

Sumber: diolah dari Kato (2005:155)

Kepopuleran bendi sebagai moda transportasi massal terjadi seiring tumbuhnya kota-kota kolonial dan setelah jalan raya berkembang dengan pesat pada akhir abad

ke-19 di Sumatera Barat (Wilsen 1868). Bendi menjadi primadona di kota-kota besar kolonial seperti Padang, Bukittinggi, dan Payakumbuh, seperti yang tertera pada tabel di atas.

Dari tabel di atas diketahui bahwa di kedua kota tersebut sudah terdapat terminal bendi, artinya pemerintah kolonial tampak memberi perhatian terhadap moda transportasi jenis ini. Pada kurun ini, bendi tidak hanya melayani rute dekat dari pasar ke pasar di kota-kota penting kolonial, tetapi bahkan juga melayani rute perjalanan yang jauh menuju ke pesisir pantai. Bendi bahkan bisa melewati jalan-jalan dengan kontur yang ekstrem seperti jalur menanjak di Lembah Anai dan jalur menanjak dari Padangpanjang ke Solok Selayo.

Pada periode yang bersamaan sesungguhnya angkutan mobil dan kereta api juga telah mulai tumbuh. Dimulai sejak akhir abad ke-19, keduanya telah saling bersaing merebut hati masyarakat pengguna transportasi. Mobil telah didatangkan dari Singapura pada 1896. Mengenai pertumbuhan mobil, catatan sejarah mengatakan bahwa pada awal 1920-an telah terdapat lebih dari 3.000 angkutan mobil di Sumatera Barat (Joustra 1923:17).

Pada akhir dasawarsa yang sama jumlah mobil telah mencapai angka 7.000. Angkutan mobil juga tumbuh seiring terus tumbuhnya jalan raya. Parada Harahap yang melakukan perjalanan ke Sumatera Barat pada 16-20 Oktober 1925 memberikan laporan sebagai berikut, “[O]uto-oute sewaan jang djoemlahnja boekan sedikit disaban-saban station, hingga djika kita berdjalan disana dengan menentang seboeah koffer alamat orang perdjalan, nistjaja kita diteriaki oleh soepir-soepir jang berloemba-loemba mentjari moeatannja” (Harahap 1926:106).

Pada periode yang nyaris bersamaan kemunculannya dengan mobil, seiring ditemukannya batubara di Ombilin-Sawahlunto, kereta api juga hadir sebagai sarana transportasi baru di Sumatera Barat (*De Indische Gids*, Amsterdam, 14 Jrg, 1892).

Untuk memperlancar pengiriman batubara ke luar Sumatera Barat, pemerintah kolonial membangun jaringan kereta api dari Sawahlunto ke Emma Haven di selatan Padang (Colombijn 2002). Kemudian, jalur itu diteruskan sampai ke kota-kota penting Sumatera Barat lainnya, seperti Sijunjung, Pariaman, Bukittinggi, dan Payakumbuh. Keberadaan jalan kereta api ini menjadi “dorongan besar bagi arus orang dan barang antara Padang dengan pusat-pusat penduduk di daratan tinggi,” begitu tulis Colombijn (2002).

Namun, dibanding naik kereta api, naik mobil relatif lebih murah ongkosnya. Jarak tempuh Padang-Padangpanjang, misalnya, untuk naik mobil penumpang hanya membayar f 2,5 untuk satu orang. Sementara itu, kereta api dengan tiket kelas satu penumpang bisa membayar f 3,2 untuk jarak yang sama. Untuk tiket kelas dua memang lebih murah dibanding dengan memakai mobil, hanya f 1,74, tetapi setelah

dihitung-hitung dengan ongkos dari stasiun ke rumah atau sebaliknya (Harahap 1926:107).

Kehadiran mobil maupun kereta api memang telah menggejala dalam masyarakat Sumatera Barat, setidaknya hingga 1930, sebelum depresi ekonomi melanda dunia, tetapi tidak lantas menggantikan peran bendi sebagai moda transportasi. Harus pula diingat bahwa mobil maupun kereta api dipergunakan orang untuk perjalanan jarak jauh, sementara untuk perjalanan jarak pendek orang lebih memilih naik bendi saja, sekalipun tidak jarang juga melayani rute-rute jarak jauh. Hal ini di antaranya disebabkan karena pada kasus kereta api, misalnya, kereta api telah memiliki rute-rute yang tetap dari stasiun ke stasiun yang relatif berada dekat dengan daerah perkotaan, sehingga tidak bisa melayani jalur-jalur di luar rute itu, artinya tidak bisa menjangkau daerah-daerah yang relatif jauh dari stasiunnya (Shamad 2007).

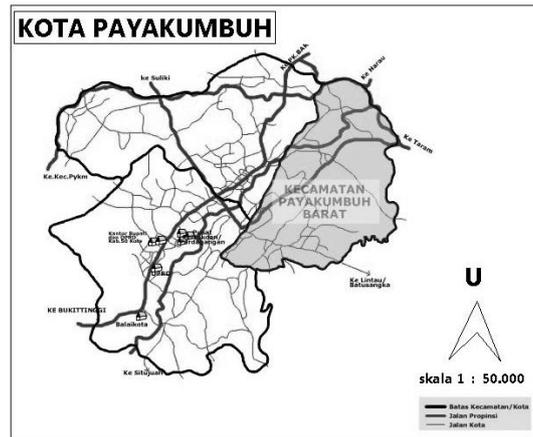
Meskipun orang menggunakan kereta api, pengangkutan dari tempat bertolak/tempat tinggal ke stasiun atau sebaliknya masihlah menggunakan bendi. Sementara itu, untuk kasus mobil, pada kurun awal ini mobil masih merupakan sarana transportasi eksklusif, digunakan kebanyakan oleh kalangan saudagar, sehingga ongkos mobil dapat dikatakan masih relatif mahal untuk kantong kebanyakan pribumi (Lindblad 2002). Selain itu, mobil belum melayani rute-rute jarak pendek dari kampung ke kampung (Saria 2016). Oleh sebab itu, jika pun mobil yang dipilih untuk perjalanan jauh, alat angkut dari rumah/tempat tinggal menuju terminal atau tempat pemberhentian di jalan raya masih menggunakan bendi.

Payakumbuh sebagai Pengembangan Sarana Kuda Bendi

a. Geografis dan Tradisi Lisan Payakumbuh

Kota Payakumbuh merupakan salah satu kota yang terletak di Provinsi Sumatera Barat, secara geografis terletak pada posisi 00°10'-00°17' LS dan 100° 35'-100°45' BT. Kota ini memiliki luas wilayah sekitar 80,43 km², atau setara dengan 0,19% luas Sumatera Barat (BPS Kota Payakumbuh 2008:3). Kota Payakumbuh memiliki batas wilayah sebagai berikut: sebelah utara Kota Payakumbuh berbatasan dengan Kecamatan Harau dan Kecamatan Payakumbuh; sebelah barat berbatasan dengan Kecamatan Payakumbuh; sebelah selatan berbatasan dengan Kecamatan Harau, dan sebelah timur berbatasan dengan kecamatan Harau dan Luak

Kota Payakumbuh yang berbatasan langsung dengan Kabupaten Limapuluh Kota itu diapit oleh Gunung Sago dan Gunung Bonsu. Selain itu, Kota Payakumbuh terletak di dataran tinggi yang merupakan bagian Bukit Barisan yang membujur dari Sumatera bagian utara sampai ke selatan. Kota Payakumbuh memiliki ketinggian 500 mdpl sampai 825 mdpl, dengan suhu udara rata-rata berkisar antara 26°C dengan kelembapan udara berkisar 40 sampai 50% (Sikumbang 1990:34).



Gambar 2. Peta Kota Payakumbuh
Sumber: <http://www.georegionalindonesia.com>

Kota Payakumbuh dengan posisi strategis itu menjadi pintu gerbang menuju kota-kota penting yang berada di Sumatera Barat dari arah Pekanbaru (Riau) (BPS Kota Payakumbuh 2008:2). Payakumbuh juga terletak pada jalur jalan lintas arteris yang menghubungkan kota-kota seperti Padang-Padang Panjang-Bukittinggi, Payakumbuh-Bangkinang dan Pekanbaru. Selain itu, letak Payakumbuh yang berada di antara dua ibukota provinsi menjadikan Payakumbuh menjadi kota tempat persinggahan bagi orang-orang yang bepergian menuju kota-kota penting di Sumatera Barat dan Riau, baik yang datang dari Pekanbaru (Ibukota Provinsi Riau) maupun yang datang dari Padang (Ibukota Provinsi Sumatera Barat).

Dilihat dari sejarahnya, nama kota Payakumbuh berasal dari kata *kumbuah* dan *payo*. *Kumbuah* merupakan jenis tanaman berupa pohon kundur (*kumbuah*) yang dapat tumbuh, sedangkan *payo* berarti rawa-rawa. Bila dua makna kata itu digabung, nama kota Payakumbuh dimaknai tanaman yang hidup di rawa-rawa (Kunyang 2002:89). Dengan demikian, Kota Payakumbuh yang awal namanya berasal dari *payo* dan *kumbuah* berkembang menjadi sebuah sebutan yang dikenal dengan nama Payakumbuh dan dikenal sampai sekarang.

Setelah Payakumbuh diresmikan menjadi kota kecil, berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 1982, secara administratif daerah ini terbagi atas tiga kecamatan dan 73 kelurahan, yaitu Kecamatan Payakumbuh Barat terdiri atas 31 kelurahan, Kecamatan Payakumbuh Utara terdiri atas 28 kelurahan, dan Kecamatan Payakumbuh Timur terdiri atas 14 kelurahan.

b. Mengenal Jenis Kuda Bendi di Kota Payakumbuh

Tidak banyak terjadi perubahan terhadap transportasi tradisional di Kota Payakumbuh, terutama terhadap jenis-jenis kuda bendi. Namun, di antara empat jenis kuda bendi yang pernah ada di Kota Payakumbuh, hanya dua jenis yang sudah menghilang, yakni bendi *tarent* dan bendi *sado* (Syukri 2016 di Koto nan Ampek Payakumbuh). Bendi *tarent* merupakan jenis bendi yang dipakai sejak tahun 1854.

Alat transportasi ini ditarik dua ekor kuda, bentuknya lebih besar dan beroda besi. Pada umumnya, jenis transportasi ini dipakai pegawai Belanda dan para penghulu. Sama halnya dengan *sado*, juga dipakai oleh pegawai pemerintah Kolonial Belanda dan pribumi yang bekerja pada pemerintah.



Gambar 3. Bendi *bugih* melaju di kawasan Koto nan Ampek Kota Payakumbuh, sedang membawa pengantin perempuan menuju rumah *bakonya*.

Sumber: dokumentasi Fikrul Hanif Sufyan.

Dua jenis kuda bendi yang masih tetap dipertahankan di Kota Payakumbuh adalah *bugih* dan *umum*. Bendi *bugih* adalah bendi yang tidak mempunyai atap atau tenda dan dindingnya terbuka, tempat duduk berada di depan. Biasanya jenis bendi ini dipakai oleh masyarakat pada saat *baralek gadang*. Jenis bendi *bugih* yang mengikuti kompetisi lomba dinamakan *draf bogi*. Bendi *umum* merupakan jenis transportasi tradisional sering digunakan masyarakat Payakumbuh sejak dulu hingga kini. Jenis bendi yang umumnya dipakai masyarakat Kota Payakumbuh berbahan kayu dan besi. Bagian kerangka bendi terdiri atas roda, bak, tangan-tangan, dan atap. Pertama, bendi memiliki empat komponen, yaitu kayu bengkok atau busur lingkaran roda, jari-jari, kepala kambing, dan plat roda besi. Kedua, rumah bendi yang dikenal dengan nama *bak*, terbuat dari bahan kayu dan besi. Ketiga, tangan bendi terbuat dari kayu rasak persegi, sedikit melengkung dengan panjang sekitar 1,5 meter. Keempat, pada ujung tangan dibulatkan dan pada kedua ujungnya diberi lapisan kuningan (*salut*) (Aditywarman 2016).

Berbeda halnya dengan kuda sebagai penarik transportasi tradisional ini diberi hiasan dari perak dan kuningan. Untuk keseluruhan badan kuda diberi hiasan dari kepala hingga ekornya. Di bagian leher kuda diberi kalung yang terbuat dari kulit hiasan. Untuk bagian pundak dinamakan *paleno* (pelana) dan empat hiasan di punggung yang dinamakan *ompak-ompak*. Kalung yang terpasang di leher kuda berfungsi untuk membentangkan dua utas tali melewati kiri kanan kuda dan ke arah bak (Erizal 2016). Ujung tangan-tangan dan pelana dihubungkan dengan tali yang terbuat dari bahan kulit, atau dikenal dengan istilah *gendongan*. Alat ini berfungsi untuk menahan bak bendi agar tidak terjungkir ke belakang, apabila si penumpang menaiki bendi.

Perkembangan Kuda Bendi di Payakumbuh

a. Kuda Bendi Masa Kolonial Belanda di Payakumbuh

Payakumbuh sendiri pada periode 1920-an telah memiliki rute mobil angkutan dan kereta api. Parada (1926:109) mencatat bahwa pada 1925, dari Bukittinggi ke Payakumbuh dapat ditempuh dengan kereta api dan mobil, dengan sewa yang tidak jauh berbeda, tidak sampai f 2. Parada tidak menjelaskan lebih jauh bagaimana atau dengan perhubungan antarkampung dalam daerah Payakumbuh itu sendiri terjalin. Payakumbuh, kata Parada, pasarnya dikunjungi tidak kurang “30.000 manoesia.”



Gambar 4. Bendi dan pedati di Lembah Anai, yang satu untuk pengangkutan manusia, yang lain untuk pengangkutan barang, berjalan beriringan dengan moda transportasi modern, kereta api.
Sumber: De Jong, *Stations en Spoorbruggen op Sumatra 1876-1941*.

Pasar Payakumbuh dikenal sebagai pasar paling besar di seantero Sumatera Barat. Orang-orang datang dari “segenap 50 kota, masing-masing membawa dagangannya, hasil daripada kebonnja, disanalah djoeal mendjoeal kehasilan sendiri didjoeal, dibelikan barang lain, demikianlah masing-masing satoe sama lain sama perloe, hingga pekan itoe djadi ramai” (Harahap 1926:93). Dengan apakah mobilitas ke Payakumbuh dari Luhak Limopuluah Koto itu berlangsung? Parada tidak menjelaskannya, tetapi sudah dapat diduga bahwa mobilitas itu menggunakan bendi sebagai moda utamanya.

Sudah kita lihat bahwa setidak-tidaknya menjelang pecah Perang Dunia II, mobil sewaan atau *outobus* memang tumbuh dengan ramai. Pada 1930-an, misalnya, “terdapat beberapa buah perusahaan gabungan otobis partikelir kepunjaan bangsa Indonesia dan bangsa lainnja” (Kementerian Penerangan 1954:712).

Setelah Perang Dunia II pecah, sebagian kendaraan-kendaraan itu tidak digunakan sebagai alat angkut lagi, tetapi dimanfaatkan pemerintah Belanda untuk “kepentingan siasat dan pertahanannya,” yaitu untuk mengangkut para anggota militer dan alat-alat perang dari satu daerah ke daerah lain. Jepang akhirnya menyerbu, banyak kendaraan-kendaraan itu yang hancur karena menjadi sasaran serangan bom Jepang. Selain itu, banyak juga kendaraan-kendaraan yang

dihancurkan sendiri oleh Belanda, untuk tujuan “siasat bumi hangus” – agar tidak dapat dimanfaatkan oleh militer penakluk.

Selama periode Jepang, angkutan mobil dapat dikatakan tidak lagi berfungsi sehingga bendi sebagai alat angkut terutama orang semakin banyak digunakan. Masih dalam Kementerian Penerangan, dinarasikan keramaian terminal bendi di Fort de Kock, Apalagi pada periode ini, “[...] dizaman pendudukan tentara Djepang, didaerah Sumatera Tengah, didapati sangat sedikit sekali oto pengangkut kepunjaan rakyat. Dan oto-oto jang masih ada, digabungkan oleh militer Djepang dalam suatu gabungan semi djawatan militer Djepang” (Kementerian Penerangan 1954:713).

b. Kuda Bendi Pascakemerdekaan

Sebuah badan yang diberi nama POLL (Perusahaan Oto Lalu Lintas yang kemudian berubah menjadi Pedjabat Lalu Lintas) dibentuk oleh pemerintah. Tidak lama setelah itu berdiri pula PON Ste. (Perusahaan Oto Negara di Sumatera Tengah). Tujuan jawatan itu dibentuk adalah untuk keperluan mengangkut barang-barang keperluan pemerintah. Bersamaan dengan itu dibentuk pula D.A.M.R.I. (Djawatan Angkutan Motor Republik Indonesia)”. Namun, semua itu tidak banyak membantu.

Di tengah kondisi darurat masa perang, “oto-oto bis jang hanja tinggal beberapa buah karena telah banjak jang rusak, baik karena kekurangan bahan-bahannya (onderdelen) maupun akibat pemakaian alat pembakar jang terdiri dari minjak karet.” Lebih lanjut dijelaskan, “Masa antara pendudukan Djepang dengan penjerahan kedaulatan, dalam lapangan lalu lintas di Sumatera Tengah hanya dipakai tjikar (pedati) dan oleh sado (bendi), karena oto-oto jang masih tinggal hanya dipakai untuk keperluan Angkatan Perang dan Pemerintah sadja” (Kemnterian Penerangan 1954:713).

Pada kurun inilah, Marzuki Sutan Bagindo, mantan Walinagari Kamang, pada 1946 merantau ke Payakumbuh, dengan membawa bendi 3 pasang, berkandang di Labuah Basilang. Bendi-bendi itu dicarikan kusirnya, orang-orang Payakumbuh sendiri yang mau bekerja kepadanya. Rutenya Pasar Payakumbuh-Batang Tabik, Pasar Payakumbuh-Limbukan, Pasar Payakumbuh-Taram, dengan ongkos 20 rupiah. Pada kurun tersebut, terdapat belasan orang juragan bendi. Beberapa nama penguasa bendi pada masa itu, di antaranya Amid Kayo, Karumin, dan beberapa keturunan Cina sepanjang Labuah Basilang hingga Batang Agam.

Sistem penggajian masa itu berupa setoran kepada pemilik bendi. Tabiat kusir bendi dikonotasikan buruk, tidur di kandang kuda, tidak jarang memelihara “anak jawi,” anak-anak yang bertugas membantu si kusir menyabit rumput dan memandikan kuda. Kusirlah yang menggajinya, bukan si pemilik kuda.

Bendi-bendi sempat tidak beroperasi ketika Agresi Militer berlangsung dan orang-orang mengungsi. Marzuki dan keluarganya, misalnya, pada 1948-1949, mengungsi ke Sikabu-kabu, sehingga secara otomatis usaha bendinya tidak berjalan. Setelah Agresi usai, usaha bendinya beroperasi seperti semula. Usahanya bahkan terus

berkembang. Pada 1950-1953, misalnya, bendi-bendi Marzuki telah bertambah menjadi belasan buah. "Payakumbuh rajo bendi!" kata anak Marzuki, Rusli Marzuki Saria, "Rata-rata transportasi pada kurun itu bendi!" Sepanjang jalan Koto nan Ampek, banyak pandai besi pembuat bendi pada kurun ini. Di samping itu, ada juga yang membeli bendi ke Padang, di daerah Lubuak Aluang terkenal sebagai daerah pembuat bendi bermutu tinggi (Saria 2016).

Kebertahanan Kuda Bendi di Payakumbuh

a. Kuda Bendi *Vis a Vis* Moda Transportasi Modern era 1970-an

Setelah revolusi kemerdekaan berakhir pada 1950, moda transportasi tumbuh dengan lebih baik. Kekurangan-kekurangan semula perang kemerdekaan segera dapat diperbaiki pemerintah, dengan memberikan Surat Izin Pembelian Oto oleh *prioriteits-commissi* kepada perusahaan-perusahaan oto partikelir.

Melalui kebijakan itu, perlahan-lahan kesibukan di jalan-jalan raya Sumatera Tengah pulih kembali. Perusahaan-perusahaan bis mulai berkembang dan mobil-angkutan perlahan-lahan tumbuh. Pada 1950 di Sumatera Tengah, terdapat 70 buah perusahaan atau pergabungan otobus, bahkan 70% di antaranya adalah milik pribumi dan 25% lainnya dimiliki bangsa asing (Kementerian Penerangan 1954:714),

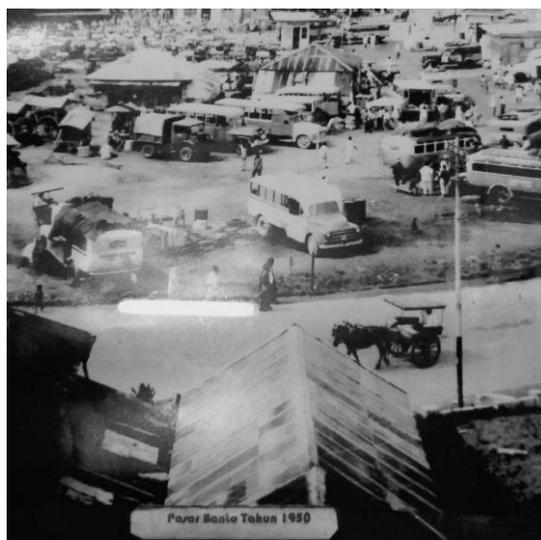
Menurut tjataan, pada waktu ini di Sumatera Tengah terdapat 32 buah traject jang setiap hari dilalui oleh oto-oto bis untuk mengangkut segala dan semua jang bisa dan mungkin diangkutnja. Perhubungan antara ibu kota Provinsi (Bukittinggi) dengan kota-kota kota dan tempat-tempat lain dari seluruh daerah provinsi ini sudah dapat dilalui kembali. Hanja sewaktu-waktu dimusim hudjan, beberapa buah diantara traject jang banjak itu terpaksa ditutup buat sementara"

Masih dalam *Sumatera Tengah*, menyebut bahwa sekurang-kurangnya 366 bis dalam sehari berada di sepanjang jalan di Sumatera Barat. Hampir setengah jam sekali, jalur Padang-Bukittinggi dihubungkan oleh 7-8 perusahaan yang menyediakan tidak kurang dari 75 bis. Pada masa era 1950-an itu, Bukittinggi dengan Payakumbuh dihubungkan setiap 30 menit oleh 4-5 bis. Kemudian dua sampai tiga kali sehari, bis membawa penumpang ke Pekanbaru, Rengat Riau, Muara Tebo Jambi menuju Padang, Payakumbuh, Padang Panjang dan Batusangkar, dan lainnya. Dari Bukittinggi ke Pekanbaru dihubungkan tiga bis setiap harinya (Kementerian Penerangan 1954:714).

Selain bus-bus, mobil angkutan barang juga sudah tumbuh pesat. Mobil dan bus besar tersebut, kemudian menyusuri jalan Sumatera Tengah sepanjang 6.037 km – yang terdiri atas 880 km jalan negara, 2.188 km jalan provinsi, dan 2.968 km jalan kabupaten, dan beribu kilometer lagi untuk wilayah desa. Namun, sekalipun telah ada bus dan kereta api sebagai angkutan massal yang makin populer, masyarakat tampaknya tidak serta-merta meninggalkan bendi.

Hingga tahun 1950, bendi masih menjadi salah satu moda transportasi utama yang belum kalah bersaing dengan mobil/bus dan kereta api. Orang-orang masih

menggunakan bendi sebagai alat angkutan yang populer, sekalipun tidak lagi untuk perjalanan-perjalanan jarak jauh. Bendi digunakan untuk sarana angkutan jarak pendek, antara satu kampung dengan kampung lain, dari pekan ke pekan, dan sebagai angkutan dalam kota. Sejauh ini angkutan pedesaan (angdes) dan angkutan perkotaan (angkot) belum banyak diadakan pemerintah. Di samping bendi juga digunakan untuk transportasi antarkota, namun hanya melayani jarak dekat, semisal Bukittinggi.



Gambar 5. Suasana Pasar Bando Bukittinggi pada tahun 1950.

Dalam foto ini tampak antrian bus-bus yang menanti penumpang dan melintasnya kuda bendi.

Sumber: Direproduksi dari foto Ali Muchni

Sepanjang jalan dari Bukittinggi ke Payakumbuh, jalan raya masih diramaikan sarana transportasi modern dan tradisional. Tjahaja dalam tulisannya, mengisahkan perjalanan dengan anak-anaknya melancong ke Payakumbuh pada 1950. Ia menulis, bahwa dengan mengendarai mobil, perjalanan dari Padang-Payakumbuh berjalan lancar. Tjahaja juga menulis, sepanjang perjalanan menuju arah utara itu dijejali bis-bis, pedati kerbau dan delman (baca: kuda bendi) (Tjahaja 1955:8).

Kadang-kadang masyarakat memilih naik kuda bendi untuk perjalanan sejauh Bukittinggi-Payakumbuh, atau sebaliknya. Seperti keluarga Tjahaja yang berjalan-jalan untuk berbelanja ke Bukittinggi. Dari Payakumbuh, mereka menggunakan mobil, tetapi ketika pulang ke Payakumbuh, keluarganya lebih memilih bendi, "Dengan dua deleman mereka pulang membawa pembelian itu" (Tjahaja 1955:26). Lebih lanjut Tjahaja menulis,

Berhadap2-an dengan rumah gadang kira2 djarak 10 depa berderet lumbung padi 5 buah, mulai dari jang besar dan inda: 'sitindjaulaut', lumbung2 biasa, sampai kepada 'kopuek', sebuah lumbung jang gemuk pendek. Rupanja lumbung sitindjau laut jang besar dan tinggi itu telah

penuh, karena padinja sudah meluap keluar, biarpun orang tengah panen. Selandjutnja kelihatan diudjung halaman sebuah delman [...] (Tjahaja 1955:28).

Dalam keluarga Minangkabau pada 1950, kuda bendi juga masih menjadi bagian berharga. Pada sebuah keluarga di Payakumbuh, misalnya, bendi menjadi salah satu kekayaan yang diwariskan sebagai harta pusaka kaum. Tjahaja menulis, "Sebagai Pengulu maka si Emran mendapat harta pusaka berupa sawah 1/2 HA, pohon kelapa 50 batang, kuda 1 ekor, deleman sebuah dan kerbau 5 ekor." Pada kurun itu juga, bendi tradisional masih disandingkan penyebutannya dengan mobil sebagai wakil dari dunia modern, keduanya dikesankan mewakili dunia "masa kini,"

Waktu Ajah masih kanak2, kata Ajah, djalan2 dibuat dan dipelihara oleh anak negeri sendiri, jang dinamai "dinas rodi." Tiap2 orang lelaki jang dewasa diwadjibkan bekerdja ini 26 hari setahun. Bekerdja itu ber-sama2 dalam rombongan. Untuk tiap2 km bekerdja 12 orang selama seminggu. Jang dikerdjakannya ialah menimbun lobang2 djalan dengan kerikil, membersihkan pematang djalan dan mengerok selokan air. Mereka bekerdja itu dimanduri oleh kepala kampung. Waktu membuat djalan ke Pangkalan dua orang keluarga Andung Ajah meninggal dunia tertimbun batu gunung. Banjak pula orang jang sakit sepulang dari rodi membuat djalan.

"Kita jang sekarang enak2 mengendarai mobil atau deleman lupa akan guna nenek mojang kita, jang telah mengorbankan djiwa raganja. Malah kita malas pula memelihara djalan itu." (Tjahaja 1955:66).

Namun, kondisi itu tampaknya hanya berlangsung hingga akhir 1950-an. Sempat terhenti akibat PRRI, namun setelah pergolakan, kuda bendi tumbuh lagi dengan pesat di Payakumbuh. Akan tetapi, pertumbuhan itu tidak berlangsung lama. Pada dekade 1960-an hadir lebih banyak minibus (dengan muatan 20-an orang) yang melayani rute dari pasar ke pasar, rute yang sebelumnya nyaris sepenuhnya dikuasai bendi. Sementara untuk rute jarak jauh antarkota, semisal dari Payakumbuh ke Bukittinggi atau sebaliknya, tersedia kereta api dan sedikit bus serupa Atom, Pusla, dan Sinamar. Dengan hadirnya minibus-minibus itu, bendi perlahan-lahan berkurang, untuk tidak mengatakan lenyap dari jalan raya.

Memasuki tahun 1970-an, zaman menjadi tidak berpihak lagi kepada bendi. Seiring pertumbuhan kota-kota modern dan semakin pesatnya perusahaan otobus, kuda bendi terdepak lebih jauh lagi. Kuda bendi dituding mengganggu keindahan kota karena kotorannya, dan mungkin juga karena keudikannya yang kontradiktif dengan "pembangunan." Trayek untuk bendi semakin dipersempit, bahkan telah dimulai sejak awal 1970-an.

Pada tahun 1972, *Aneka* menulis laporan berita mengenai kondisi kuda bendi yang harus berkompetisi di jalan raya Payakumbuh-Bukittinggi atau sebaliknya dengan bemo, tram mini, dan oplet. Pada awal 1970-an itu, Payakumbuh yang dikenal dengan kota "sidongkak" itu ditandai dengan menciutnya ruang gerak bendi. Pusat

kota Payakumbuh sudah dinyatakan sebagai zona DBB atau daerah bebas bendi (*Aneka Minang* Februari 1972). Beberapa alasan, kemudian dilontarkan pihak Balai Kota, mulai dari persoalan ketertiban lalu lintas sampai keindahan kota. Dalam penelusuran *Aneka*, menyebutkan bahwa tempat kuda bendi mangkal, umumnya kotor dan jorok itu digeser ke pinggiran Kota Payakumbuh. Pusat kota tidak diperbolehkan bagi kusir bendi mencari nafkah. Becak-becak mulai merebut pasaran sebagai alat mengangkut barang di kota terbungsu di Sumatera Barat itu, yang sebelumnya didominasi gerobak sorong.

Fungsi kuda bendi bukan lagi sebagai alat transportasi manusia, tetapi telah mendapat nilai baru sebatas sebagai “museum berjalan” dalam agenda pendukung pariwisata yang dikembangkan pemerintah Payakumbuh. Jalan ke arah itu telah dimulai pada awal 1972,

“Sejalan dengan perkembangan Sumbar sebagai daerah pariwisata, ada yang menyebut2 bendi untuk turis. Diperkirakan para turis akan senang ber-sight seeing naik bendi dari pada dengan taxi. Tentu konstruksi bendi dan kelengkapannya disesuaikan menurut selera pelancong. Kuda2 berikut para kusirnya tentu juga harus dari yang terpilih.”

“Tidak lama lagi kemungkinan kita dapat meliat bendi2 turis dengan Mat Kusir berpakaian seragam pegang cambuk unik ditangan, berolak-olai disepanjang pinggiran danau Singkarak maupun di Lembah Harua membawa manusia2 dari belahan dunia sana.” (*Aneka Minang* Februari 1972).

b. Kebertahanan Kuda Bendi

Sejak Kota Payakumbuh resmi berdiri tahun 1970, jenis transportasi modern sudah menjelajahi “kota biru” ini. Seiring meningkatnya moda transportasi pada akhir abad ke-20 di Kota Payakumbuh, telah memaksa bendi untuk berkompetisi dengan angkutan kota, angkutan desa (menuju Suliki, Lareh Sago Halaban, dan lain sebagainya). Dari tahun ke tahun tampak fluktuasi keberadaan kuda bendi yang beroperasi di Kota Payakumbuh, seperti yang terlihat pada tabel berikut.

Tabel 2. Jumlah Bendi yang Beroperasi di Kota Payakumbuh tahun 1998-1999

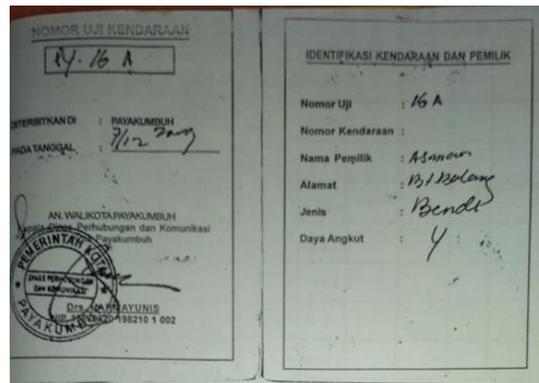
Tahun	Jumlah Bendi
1998	300
1999	256

Sumber: BPS Kota Payakumbuh 2008:46

Terjadinya peningkatan jumlah kuda bendi yang beroperasi di Kota Payakumbuh, terutama pada tahun 2003, diduga bermula dari pergeseran fungsi bendi, yang awalnya hanya ditujukan mengangkut masyarakat dari Pasar menjadi kuda untuk tujuan rekreasi, pariwisata, acara-acara budaya, even pariwisata, dan lainnya.

Alih fungsi kuda bendi tersebut mendorong Pemerintah Kota Payakumbuh mengeluarkan Peraturan Daerah Kota Payakumbuh Nomor 8 tahun 2006 tentang

perizinan angkutan orang atau barang dengan kendaraan umum dan bendi dalam Kota Payakumbuh. Dalam peraturan itu disebutkan bahwa seorang kusir bendi harus mematuhi aturan-aturan yang telah ditetapkan, seperti Surat Tanda Nomor Kendaraan Tidak Bermotor (STNKTB) dari unit kerja terkait, Surat Kecakapan Mengemudi (SKM) yang berlaku tiga tahun, Surat *Keur* (Kir) pemeriksaan kuda penghela yang berlaku selama enam tahun, dan izin operasional bendi hanya berlaku selama lima bulan (Peraturan Daerah Kota Payakumbuh Nomor 6 tahun 1998:11).



Gambar 6. Surat Tanda Nomor Kendaraan Tidak Bermotor (STNKTB) milik Asnan yang beralamat di Batubalang, dikeluarkan oleh Kepala Dinas Perhubungan dan Komunikasi Kota Payakumbuh. Sumber: arsip Asnan tahun 2010

Tidak hanya itu, dalam Peraturan Daerah Kota Payakumbuh Nomor 8 tahun 1998 disebutkan tentang kriteria-kriteria kuda bendi yang dinilai layak beroperasi oleh pemerintah Kota Payakumbuh: fisik kendaraan bendi layak jalan; memiliki tanda nomor/plat pada bagian depan dan belakang dengan ukuran panjang 17 cm dan lebar 12 cm yang memuat kode huruf PYK dengan ukuran 2 cm; memiliki lonceng dan cukup sempurna, sehingga dapat didengar dari jarak 30 meter; memiliki dua lampu/lentera yang hidup pada dua sisi bendi, sedangkan pada bagian belakang dipakai 2 reflektor (benda yang dapat mengembalikan cahaya/suara) yang ditempatkan pada sisi kiri dan kanan bendi; memiliki sebuah alat/tanda untuk menunjuk arah, jika hendak membelok atau mengubah arah perjalanan; memakai tali kekang kuda yang kuat, sebagai alat kendali dan mempunyai penarik yang kuat antara bendi dengan kuda penghela, serta kelengkapan pakaian lainnya; memiliki surat keterangan dari unit kerja terkait, yang menyatakan bahwa kuda tersebut memenuhi syarat; memiliki izin profesional (Peraturan Daerah Kota Payakumbuh Nomor 6 tahun 1998:12).

Setelah memenuhi syarat di atas, seorang kusir bendi wajib mematuhi aturan-aturan yang ditetapkan Walikota Payakumbuh: aturan lalu lintas; menjaga keselamatan dan kenyamanan penumpang; menaikkan penumpang pada pangkalan yang telah ditetapkan; mengantarkan penumpang sampai ke tempat tujuan; serta membayar retribusi parkir. Selain itu, seorang kusir bendi juga dihimbau untuk menjauhi larangan-larangan yang ditetapkan dalam Peraturan Daerah Kota Payakumbuh

Nomor 8 tahun 2006. Pertama, mengoperasikan bendinya dalam daerah tanpa memiliki izin operasional yang dikeluarkan Pemerintah Daerah. Kedua, membawa penumpang melebihi daya angkut 6 (enam) orang termasuk kusir, atau muatan barang maksimum 250 kilogram dan ditempatkan sedemikian rupa, sehingga tidak mengganggu/menimbulkan rintangan bagi kusir. Ketiga, mangkal selain dari lokasi pangkalan yang ditetapkan kepala daerah (Peraturan Daerah Kota Payakumbuh Nomor 8 tahun 2006:13).

Meskipun pihak Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan (DLLAJ) Kota Payakumbuh telah mengeluarkan edaran untuk kuda bendi, para kusir banyak yang tidak mengindahkannya. Beberapa pelanggaran yang dilakukan kusir bendi tidak ditindaklanjuti oleh pihak terkait dengan pemberian sanksi. Menurut informan, apabila kusir bendi tidak membahayakan penumpang, pihak DLLAJ tidak mempermasalahkannya. Namun, bila dalam pengoperasiannya membahayakan, si kusir bendi akan diberi sanksi tegas mulai dari pengambilan bantal-bantal duduk, sampai sanksi pidana (Sidik 2016).

Hingga akhir abad ke-20, persoalan yang kerap dihadapi kusir bendi adalah budaya *mamakuak*. Budaya *mamakuak* yang dimaksud adalah memberi tarif mahal kepada orang yang mereka anggap "asing." Terkadang, kusir bendi yang nakal memberi tarif Rp 50 ribu pada tahun 1999, hanya untuk berkeliling Kota Payakumbuh. Padahal, tarif dasar yang diberlakukan adalah Rp 10.000. Sejak peristiwa itu, para pelanggan mulai berkurang, mereka khawatir akan dikenai tarif mahal.

Untuk mengatasi hal itu, pada akhir tahun 1999, seluruh kusir bendi sepakat menerapkan tarif normal dan melayani penumpang bendi dengan ramah. Selain itu, persoalan yang mereka tuntaskan adalah menghadapi tekanan dari moda transportasi modern, terutama angkot dan ojek. Menghadapi persaingan ini, para kusir bendi hanya mengandalkan dari pangkalan saja, atau pun berkeliling Kota Payakumbuh untuk mencari penumpang.

Namun, di kalangan perantau, ketika berkunjung ke Pasar Payakumbuh, mereka tidak akan pernah melewatkan momen untuk berkeliling Kota Payakumbuh, atau pun mengunjungi objek wisata di Payakumbuh, seperti ngalau indah, Pemandian Batang Tabik, wisata Kapalo Banda, Pilubang Resort, maupun Lembah Harau.

SIMPULAN

Kuda bendi dalam lintasan zaman memiliki peran cukup signifikan dalam moda transportasi di Sumatera Barat pada umumnya, dan Kota Payakumbuh khususnya. Sejak era Kolonial Belanda, kuda bendi telah meminggirkan fungsi pedati kerbau yang sebelumnya merajai transportasi untuk mengangkut manusia dan barang.

Hingga akhir abad ke-19, kuda bendi masih tetap menjadi primadona bagi pegawai *pangreh praja* Kolonial Belanda, tuan Lareh, kepala nagari, penghulu, saudagar, bahkan sudah difungsikan sebagai layanan transportasi untuk masyarakat umum.

Namun, sejak munculnya moda transportasi angkutan kota pada akhir abad ke-20 hingga kini, transportasi tradisional itu mulai terpinggirkan.

Kusir bendi mulai kehilangan matapencariannya. Bila sebelumnya seorang kusir memiliki maksimal tiga kuda bendi atau lebih, sejak awal abad ke-21 mereka sudah melelang propertinya itu untuk menyekolahkan anak dan menambah biaya hidup. Di sisi lain, untuk menjaga keindahan dan ketertiban berlalu lintas di Payakumbuh, pemerintah kota mengeluarkan Peraturan Daerah Kota Payakumbuh Nomor 8 tahun 2006. Aturan yang dikeluarkan Pemkot Payakumbuh itu pada dasarnya memberikan proteksi terhadap kuda bendi sebagai transportasi tradisional. Tujuannya adalah menjaga keselamatan penumpang dari/sampai ke rumah. Namun, yang dirasakan memberatkan oleh kusir bendi adalah pembatasan izin trayek dan tempat mangkal yang diberikan oleh Pemko Payakumbuh, menyebabkan mereka lebih banyak berdiam diri. Hal ini berbeda dengan angkot yang dibolehkan melaju di sepanjang Kota Payakumbuh, sehingga para kusir bendi mengeluhkan pendapatan mereka pun merosot. Ketika ojek mulai berkembang pada akhir abad ke-20, kembali para kusir bendi itu terguncang. Mereka dihadapkan pada persoalan bersaing dengan ojek motor yang lebih cepat dan bisa mengantarkan penumpang hingga ke gang-gang sempit.

Persoalan inilah yang menyebabkan kuda bendi lebih statis perkembangannya. Faktor lainnya yang turut memengaruhi fluktuasi jumlah kuda bendi di Kota Payakumbuh adalah ongkos yang terlalu mahal ditawarkan oleh kusir. Apabila penumpang yang naik adalah pendatang, biasanya kusir bendi sering *mamakuak* (memberi harga tinggi), sedangkan untuk pelanggan mereka menerapkan tarif biasa. Untuk mengatasi budaya *mamakuak* itu, kusir bendi sepakat untuk memberikan tarif normal kepada seluruh pelanggan, melayani konsumen dengan senyum dan keramahan. Selain itu, kusir bendi Kota Payakumbuh selalu menawarkan paket-paket wisata kepada para penumpangnya, dengan harga yang masih bisa dinegoisasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Adityawarman, wawancara oleh Fikrul Hanif Sufyan. 2016. "Kuda Bendi Kota Payakumbuh" (1 Juli).
- Asnan, Gusti. 2002. "Transportation on the west coast of Sumatra in the nineteenth century." *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde*, edisi 158.
- Abdullah, Taufik (ed). 1983. *Sejarah Sosial di Sumatera Barat*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- . 2001. *Nasionalisme dan Sejarah*. Bandung: Satya Historika.
- Amran, Rusli. 1985. *Sumatera Barat Plakat Panjang*. Jakarta: Sinar Harapan.
- . 1997. *Cerita-cerita Lama dalam Lembaran Sejarah*. Jakarta: Balai Pustaka.

- Aneka Minang. 1972. *Aneka Minang*, Februari.
- Arsya, Deddy. 2012. "Penjara di Padang (1824-1942)." Tesis pada Program Studi Ilmu Sejarah, Pascasarjana, Universitas Andalas, Padang.
- Asnan, Gusti. 2003. *Kamus Sejarah Minangkabau*. Padang: Pusat Pengkajian Islam Minangkabau.
- . 2008. *Dunia Maritim Pantai Barat Sumatera*. Yogyakarta: Ombak.
- Benda, Keebet von-Beckmann. 2000. *Goyahnya Tangga Menuju Mufakat: Peradilan Nagari dan Pengadilan Negeri di Minangkabau*. Jakarta: Grasindo.
- Boelhouwer, J. C. 2009. *Kenang-kenangan di Sumatera Barat Selama Tahun-tahun 1831-1834*. Padang: Lembaga Kajian Gerakan Padri.
- BPS Kota Payakumbuh. 2008. *Payakumbuh Dalam Angka 2008*. Payakumbuh: BAPPEDA dan BPS Kota Payakumbuh.
- Colombijn, Freek. 2006. *Paco-paco Kota Padang*. Yogyakarta: Ombak.
- Djamaris, Edwar. 2004. *Kaba Minangkabau: Ringkasan Isi Cerita serta Deskripsi Tema dan Amanat*. Jakarta: Pusat Bahasa.
- Dobbin, Christine. 2008. *Gejolak Ekonomi, Kebangkitan Islam, dan Gerakan Padri: Minangkabau 1784-1847*. Jakarta: Komunitas Bambu.
- Erizal, wawancara oleh Fikrul Hanif Sufyan. 2016. "Kuda Bendi Kota Payakumbuh" (2 Juli).
- Etek, Azizah. 2008. *Kelah Seorang Demang: Pidato Jahja Dt Kayo di Volkstraad*. Yogyakarta: LKiS.
- Gandhi, Leela. 2001. *Teori Poskolonial: Upaya Meruntuhkan Hegemoni Barat*. Yogyakarta: Penerbit Qalam.
- Gonzaga, M. 1946. "De Congregatie en de oorlog. I.onze Fraters van Padang." Dalam *Verleden en heden van de Congregatie der Fraters van Tilburg*.
- Gouda, Frances. 2007. *Dutch Culture Oversea: Praktik Kolonial di Hindia Belanda, 1900-1942*. Jakarta: Serambi Ilmu Semesta.
- Graves, Elizabeth E. 2007. *Asal-usul Elite Minangkabau Modern, Respon Terhadap Kolonialisme Belanda Abad XIX/XX*. Jakarta: Obor.

- Hadiz, Vedi R. dan Richard Robison. 2004. *Organizing Power in Indonesia: The Politics of Oligarchy in an Age of Markets*. London: Routledge Curzon.
- Hadler, Jeffrey. 2008. *Muslims and Matriarchs: Cultural Resilience In Indonesia Through Jihad and Colonialism*. Ithaca, New York: Cornell. University Press.
- Harahap, Parada. 1926. *Dari Pantai ke Pantai* (Jilid I). Weltevraden: Bintang Hindia.
- Hasselt, A.L. van. 1882. *Volksbeschrijving van Midden-Sumatra*. Leiden: E.J. Brill.
- Hatta, Mohammad. 1982. *Memoir*. Jakarta: Tinta Mas.
- Jafar Sidik, wawancara oleh Fikrul Hanif Sufyan. 2016. "Kuda Bendi Kota Payakumbuh" (3 Juli).
- Johan, Bahder. 1980. *Pengabdian Kemanusiaan*. Jakarta: Gunung Agung.
- Joustra, M. 1923. *Minangkabau Overzicht van Land, Geschiedenis en Volk*. Gravenhage: Martinus Nijhoff.
- Kartodirdjo, Sartono. 1993. *Pendekatan Ilmu Sosial dalam Metodologi Sejarah*. Jakarta: Gramedia.
- Kato, Tsuyoshi. 2005. *Adat Minangkabau dan Merantau dalam Perspektif Sejarah*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Kementerian Penerangan. 1954. *Propinsi Sumatra Tengah* Jakarta: Kementerian Penerangan.
- Kuniang, Wartius DT Tunaro Nan. 2002. *Kumbuh Nan Bapayau Asal Usul Nagari Payakumbuh* Payakumbuh: CV. Lintas Media Image.
- Kuntowijoyo. 2003. *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Tiara Wacana.
- Latief, Awaludin. 1997. *Memoar Awaludin Latief*.
- Lindbald, J. Thomas (ed). 2002. *Fondasi Historis Ekonomi Indonesia*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Lloyd, Christophor. 1993. *The Structure of History*. Cambridge: Blackwell.
- Makmur, Erman, dkk. 1983. *Alat Angkutan Tradisional di Sumatera Barat*. Padang: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Mansoer, M. D. 1970. *Sedjarah Minangkabau*. Djakarta: Bhratara.
- Marsden, William. 2008. *History of Sumatera*. Jakarta: Komunitas Bambu.

- Nanhuijs. 1827. *Brieven over Bencoolen, Padang, Het Rijk van Minangkabau, Rhiou, Singapoera en Poelo-Pinang*. Breda: F.B. Hollingerus Pijpers.
- Navis, Anas. 1997. *Kajian Naskah Pemimpin ke Syurga dan Syair Perang Kamang yang Kejadian dalam Tahun 1908*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Padang Ekspres*. 2014. *Padang Ekspres*, 14 November.
- Pambagio, Agus. 2014. *Protes Publik Transportasi Indonesia*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Perda Kota Payakumbuh Nomor 6 tahun 1998.
- Perda Kota Payakumbuh No. 8 Tahun 2006.
- Radjab, Muhamad. 1950. *Perang Paderi di Sumatera Barat (1803-1838)*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Saria, Rusli Marzuki, wawancara oleh Fikrul Hanif Sufyan. 2016. "Kuda Bendi Kota Payakumbuh" (15 Agustus).
- Sati, Tulis Sutan. 2010. *Sengsara Membawa Nikmat*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Shamad, Irhash A. dan Danil M Chaniago. 2007. *Islam dan Praksis Kultural Masyarakat Minangkabau*. Jakarta: Tintamas.
- Sikumbang, Thamrin. 1900. *20 Tahun Kotamadya Daerah Tk. II Payakumbuh*. Payakumbuh: Ratu Grafika.
- Slim, Hugo and Paul Thompson, 1998. "Ways of Listening." Dalam *The Oral History Reader*, disunting oleh Robert Perks and Alistair Thomson. New York: Routledge.
- Susantoro, Bambang dan Danang Parikesit. 2004. "1 -2-3 Langkah: Langkah Kecil yang Kita Lakukan Menuju Transportasi yang Berkelanjutan." *Majalah Transportasi Indonesia* vol. 1.
- Syukri, wawancara oleh Fikrul Hanif Sufyan. 2016. "Kuda Bendi Kota Payakumbuh" (1 Juni).
- Tjahaja, Limbak. 1955. *Minangkabau Tanah Adat*. Jakarta, Bandung, Amsterdam: Ganaco NV.
- Veth, P. J. 1882. *Volksbeschrijving van Midden-Sumatra, 1877-1879*. Leiden: E.J. Brill.
- Westenenk, L.C. 1918. *De Minang Kabausche Nagari*. Weltevreden: Visser.
- Wilsen, F. C. 1868. *Lain Dooeloe, Lain Sakarang, of Voorheen en Thans Shetsen Uit Oost Indie*. Amsterdam: Firma Meijer.