

Penggabungan kabin penumpang berwarna cerah dengan motor BSA dengan suara knalpot menggelegar itulah yang disebut Becak Siantar! Inilah keistimewaan becak dari kota ini sebab boleh dibilang tidak ada satupun angkutan modifikasi roda tiga di dunia ini yang dihela motor besar, berusia tua, langka seperti di Pematangsiantar. Tak heran jika singkatan BSA itu dipelesetkan jadi Becak Siantar Asli!

Keistimewaan lain Becak Siantar Asli ini ialah kegairahan dan kemampuan *monteur*, pemilik serta penarik becak di kota ini merawat, memperbaiki, membuat suku cadang hingga ‘menghidupkan’ kembali sepeda motor BSA yang sudah mati jadi sediakala. Motor-motor yang dihidupkan kembali ini kelak menambah jumlah Becak Siantar Asli hingga mencapai puncaknya pada tahun 1990-an.

Pertambahan jumlah becak diikuti dengan kemungkinan masalah. Pandangan inilah yang mendasari pembentukan PBMS, agar Becak Siantar Asli memberi manfaat lebih pada warga, menghidupi *parbeka* dan menghindari praktik persaingan tidak sehat antar-*parbeka* karena berebut penumpang, mengambil penumpang di luar batas pangkalan atau hal lain yang memicu ketegangan.

Pandangan ini pula yang mendorong PBMS memilih motto “*Bersatu kita teguh, bertjerai kita rubuh*”. PBMS mencoba membangun kesadaran *parbeka* yang berasal dari beragam latar sosial, etnik, agama dan ekonomi agar masalah yang mungkin muncul tidak mengganggu harmoni warga kota majemuk yang mendaku sebagai Anak Siantar.

Selain itu, dorongan membentuk perhimpunan apapun pada 1960-an itu sedang digalakkan untuk menyokong kebijakan pemerintah yang tengah mengampanyekan

persatuan di tengah pergolakan daerah, nasionalisasi dan anti-Nekolim. Hal ini terpancar jelas dalam Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga PBMS yang baru rampung tiga tahun sesudah berdiri.

Dalam AD/ART PBMS tertulis “*Menginsjafi akan kebenaran dasar filsafat Negara Republik Indonesia yang tertjantum dalam Pantjasila; disertai dengan pengakuan bahwa bimbingan masjarakat ke arah tjita-tjita kita bersama, harus disesuaikan tumbuhnya inti-inti kegotong-rojongan dalam masjarakat bahwa kami para pengemudi/pemilik Betjak Bermotor di Negara Republik Indonesia Proklamasi 17 Agustus 1945 maka menjadari akan pentingnya kesatuan dan persatuan segenap tenaga pengemudi/pemilik Betjak Bermotor untuk ikut serta berdjuaug menudju ke arah Negara Republik Indonesia yang adil dan makmur, maka dibentuklah suatu Organisasi Persatuan Pengemudi/Pemilik Betjak Motor Pematang Siantar dengan mempunyai Anggaran Dasar.*”

Begitulah kiat PBMS membangun kesadaran politik, ekonomi dan social para *parbeka* yang bernaung di bawah organisasi ini. Pun demikian dengan kereta BSA dan bak yang digandengnya bisa menyintas waktu. Pabrik BSA di Inggris sana memang sudah mati tetapi motor-motor BSA yang tersisa dan dimanfaatkan orang Siantar sebagai becak tak akan bahkan tak boleh mati.

Becak Siantar Asli; BSA yang masih tersisa di kota Pematangsiantar ini menjadi bukti betapa tangguh teknologi motor dari masa perang dahulu meski sederhana serta daya tahan orang-orang Siantar terutama mereka yang berhadapan dengan “BSA baru” ini dalam menjaga kelangsungan hidup unit-unit motor BSA yang kian sulit merawatnya dan banyak pula godaannya

Ketahanan orang-orang yang bergelut dengan BSA, jenama yang kini menjadi domain (milik) publik kini ditopang oleh kebanggaan bahwa di kota yang anak-anak mudanya tempo dulu berteriak “Bimas! dengan lantang, motor BSA, motor klasik incaran kolektor yang punah di tempat lain, di sini “ia” tetap hidup dan menjadi bagian keseharian warga kota yang kian berubah.



Foto oleh Yudha Wirabuana

Penanggung Jawab : Irini Dewi Wanti, S.S., M.SP
 Penulis : Nasrul Hamdani
 Editor : Dr. Hisarma Saragih, M.Hum.
 Setting/ Layout : Angga



KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
 DIREKTORAT JENDERAL KEBUDAYAAN
 BALAI PELESTARIAN NILAI BUDAYA ACEH

BERSATU KITA TEGUH BERTJERAJ KITA RUBUH

Motto Persatuan Betjak Motor Siantar (PBMS), 1960

Rabu, 11 Mei 1960, cerita tentang 'becak mesin' di kota Pematangsiantar memasuki babak baru. Hari itu, sejumlah pemilik dan pengemudi becak bertemu untuk membicarakan masalah, peluang, tantangan dan harapan pada sepeda motor bermesin besar buatan Eropa yang menggandeng *sidecar* model baru untuk penumpang pada sisi sebelah kirinya.

Hari itu juga, Persatuan Betjak Motor Siantar (PBMS) terbentuk sebagai perkumpulan yang menghimpun aspirasi pemilik dan “penarik” becak. Samsuddin Koto, seorang Minangkabau terpilih sebagai Ketua. Sugimin Praydno, orang Jawa Siantar didapuk menjadi Sekretaris sedangkan Bendahara dipegang orang Batak bernama Marudin Tumorang.

Waktu PBMS terbentuk, becak mesin model baru yang disebut itu sudah tiga-empat tahun lalu-lalang di jalanan kota Pematangsiantar. Jika sedang tidak mengantar penumpang, becak-becak itu berjejer rapi di pinggir atau persimpangan jalan menanti penumpang datang. Simpang-simpang jalan inilah yang menjadi petunjuk bahwa jumlah becak model baru itu terus bertambah.

Waktu itu pula, jenama *kereta* -begitu orang di Siantar menyebut sepeda motor- itu beragam. Bukan BSA saja seperti dikenal belakangan. Ada *kereta* BMW buatan negeri Jerman. Ada pula Norton, Royal Enfield dan Triumph buatan Inggris. Ketika digandengkan dengan *sidecar* atau disebut bak oleh orang Siantar, semua kereta berlampu bulat besar itu terlihat sama saja.

Empat jenama pertama yang disebut itu di atas tak begitu lama menggandeng bak cantik kreasi anak Siantar itu. Salah satu sebabnya, sukar mendapatkan suku cadang untuk kereta-kereta itu. Konon, kata *monteur* agak susah pula memperbaikinya! Selain itu, populasi beberapa seri *kereta* keluaran BMW, Norton, Royal Enfield dan Triumph sejak masa kolonial hingga Indoensia merdeka ini pun tergolong sedikit.

Motor BSA atau kependekan dari Birmingham Small Arms, menurut banyak *monteur* di Pematangsiantar, lebih

mudah diperbaiki. Suku cadangnya juga lebih mudah diperoleh pada masanya di sejumlah toko onderdil. Jika suku cadang yang baru kosong, *monteur* punya solusi dengan menawarkan suku cadang *copotan* dari kereta BSA lain yang sudah jadi rongsokan.

Praktik “kanibalisme” BSA ini berlangsung karena jumlah *kereta* BSA yang laik dan rongsokan tergolong banyak di kota kelahiran Adam Malik ini. BSA pun tercatat pernah merajai pasar sepeda motor dunia hingga mencatatkan produksi tertinggi beberapa tahun sebelum pabrik utamanya di Gun Quarter, Birmingham tutup pada akhir tahun 1950-an.

BSA M20 bermesin 500 cc misalnya, tercatat diproduksi 126.000 unit. Unit ini dibuat khusus untuk kendaraan Angkatan Darat Inggris dalam Perang Dunia II, ini belum termasuk delapan seri M lain. BSA seri M bermesin 350-500 cc yang diproduksi sepanjang 1933-1957 ini menjadi salah satu unit BSA yang banyak digandengkan dengan bak becak Siantar.

BSA seri D yaitu Bantam diproduksi lebih dari 250.000 unit sejak Oktober 1948 dan dipasarkan secara luas ke seluruh dunia. Sepeda motor bermesin 125 cc ini disebut sebagai *truly British lightweight motorcycle* karena mendobrak *pakem* sepeda motor Eropa yang biasanya menyandang mesin besar. Namun di Pematangsiantar, Bantam ini tak pernah terlihat menggandeng bak becak.



Foto oleh Yudha Wirabuana

Becak model baru ini -entah siapa yang memulai tetapi ide menggandeng motor BSA dengan bak yang dibangun sedemikian rupa- mampu menjawab kebutuhan warga kota yang membutuhkan moda transportasi ringkas untuk jarak dekat di dalam kota. Penumpangnya di antar langsung ke tujuan, cepat dan mudah pula menemuinya di pinggir jalan meskipun ongkosnya agak mahal.

Sebelum becak lalu lalang, sudah ada opelet dan *sado* yang beroperasi tetapi dianggap kurang ringkas. Orang sering mengeluhkan kekerapan opelet. Perlu waktu pula untuk menuju dan menunggu opelet di pinggir jalan yang dilintasinya. *Sado*, kereta kuda dengan dua roda berjari-jari kayu diameter besar itu hanya *mangkal* di tengah kota saja dan kurang luas areal jelajahnya.

Kehadiran becak di kota Pematangsiantar ini tidak serta merta. Sebelum bak model baru digunakan, kereta BSA menggandeng kabin terbuka, tanpa atap dan kaca penahan angin. Bak yang terbuka ini sebentar saja digandengkan sebab kurang cocok dengan hawa dingin dari punggung Bukit Barisan yang mengitari kota Pematangsiantar.

Pendorong lain evolusi becak di Pematangsiantar ialah geliat ekonomi selama nasionalisasi antara 1957-1963. Selama itu, kota yang dikelilingi perkebunan karet, teh, sisal dan sawit yang jadi objek nasionalisasi semakin ramai oleh pendatang. Para pendatang yang tinggal dekat pusat kota inilah yang kelak menjadi pasar potensial becak.

Wak Kampret, Mbah Lanang, Mbah Sari, Pahala, Tikno, Rohim bersama perintis becak lain menyempurnakan purwarupa kabin atau bak untuk penumpang yang digandengkan dengan kereta BSA. Hasilnya, kabin untuk satu-dua orang penumpang dengan penutup kabin modular dari kain terpal dan ‘keranjang’ untuk barang di bagian belakang.

Bak atau kabin penumpang inilah yang menjadi ciri khas becak dari Siantar ini. Biasanya, rangka bak yang dibangun dari kayu keras lalu dilapisi plat besi ini dicat warna-warni. Kombinasi warna kuning, biru muda, putih, merah dan hijau membuat warna kabin penumpang itu kontras dengan warna badan motor BSA yang umumnya berwarna gelap; marun atau hitam pekat.