

Sejarah Bentor Sebagai *Icon* Kota Pematang Siantar

Muhammad Khairul Nizam¹, Afifi Takrimi Lubis², Reza Haryanto³, Hasiando⁴,
Yusra Dewi Siregar

Universitas Islam Negeri Sumatera Utara

khairuljunior890@gmail.com, yusradewisiregar@uinsu.ac.id

ABSTRACT

Economic and social development in urban areas is highly dependent on an effective transportation system to support population mobility and economic growth. One form of transportation that is characteristic of Pematangsiantar City is the BSA (Birmingham Small Arms) motorbike cart, which has a rich history and has become a tourist icon that attracts the interest of many people. However, the decline in the number of BSA motorbike carts in Pematangsiantar City is a concern, due to factors such as increasing prices, competition from other types of transportation, and lack of support from the local government. To maintain the sustainability of BSA motor carts as part of the city's identity and cultural heritage, as well as utilizing tourism potential to drive the local economy, collaborative efforts are needed between motor cart owners and drivers, the government and the community. This research uses a qualitative approach, with a case study method, to explore understanding and experiences regarding BSA motorbike carts in Pematangsiantar City, with the hope of contributing to the understanding of the use, challenges and potential of BSA motorbikes in the context of intra-city transportation in Pematangsiantar City.

Keywords: *Pematang Siantar city icon*

ABSTRAK

Perkembangan ekonomi dan sosial di perkotaan sangat bergantung pada sistem transportasi yang efektif untuk mendukung mobilitas penduduk dan pertumbuhan ekonomi. Salah satu bentuk transportasi yang menjadi ciri khas Kota Pematangsiantar adalah gerobak sepeda motor BSA (Birmingham Small Arms), yang memiliki sejarah yang kaya dan menjadi ikon wisata yang menarik minat banyak orang. Namun, penurunan jumlah gerobak motor BSA di Kota Pematangsiantar menjadi perhatian, disebabkan oleh faktor seperti harga yang meningkat, persaingan dari jenis transportasi lain, dan kurangnya dukungan dari pemerintah setempat. Untuk menjaga keberlangsungan gerobak motor BSA sebagai bagian dari identitas dan warisan budaya kota, serta memanfaatkan potensi wisata untuk menggerakkan perekonomian lokal, diperlukan upaya kolaboratif antara pemilik dan pengemudi gerobak motor, pemerintah, dan masyarakat. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif, dengan metode studi kasus, untuk menjelajahi pemahaman dan pengalaman terkait gerobak motor BSA di Kota Pematangsiantar, dengan harapan memberikan kontribusi dalam pemahaman penggunaan, tantangan, dan potensi gerobak motor BSA dalam konteks transportasi dalam kota di Kota Pematangsiantar.

Kata kunci: *Icon kota Pematang Siantar*

PENDAHULUAN

Pergerakan ekonomi dan sosial dalam konteks perkotaan tak terlepas dari peran transportasi dalam mendukung aliran kegiatan dan pertumbuhan keuangan. Di setiap kota, berbagai jenis transportasi hadir untuk memenuhi kebutuhan mobilitas penduduknya. Kota Pematangsiantar, sebagai salah satu kota yang unik, memiliki karakteristik transportasi dalam kota yang membedakannya dari kota-kota lain di Indonesia.

Salah satu bentuk transportasi yang menjadi ciri khas Kota Pematangsiantar adalah gerobak sepeda motor BSA (Birmingham Small Arms). Gerobak mekanis ini, yang merupakan sisa-sisa dari Perang Dunia II, memberikan warna tersendiri dalam pemandangan transportasi kota. Sejarahnya yang kaya dan keunikan penggunaannya membuatnya menjadi ikon wisata yang menarik minat banyak orang.

Namun, seperti yang diungkapkan oleh berbagai sumber, termasuk laporan dari (Magribi, 2021) dan (Girsang et al., 2021), jumlah gerobak motor BSA di Kota Pematangsiantar mengalami penurunan. Meskipun dulunya menjadi pemandangan umum di jalanan kota, saat ini gerobak motor BSA semakin langka. Faktor-faktor seperti harga yang meningkat, persaingan dari jenis transportasi lain, dan kurangnya dukungan dari pemerintah setempat menjadi tantangan bagi kelangsungan hidup gerobak motor BSA ini.

Pemerintah Kota Pematangsiantar perlu mencari solusi untuk menjaga keberlangsungan gerobak motor BSA sebagai bagian dari identitas dan warisan budaya kota ini. Selain itu, potensi wisata yang dimilikinya juga dapat dimanfaatkan untuk menggerakkan perekonomian lokal dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Dalam konteks ini, Persatuan Betjak Motor Siantar (PBMS) memiliki peran penting dalam menjaga dan mengembangkan keberadaan gerobak motor BSA. Melalui upaya kolaboratif antara pemilik dan pengemudi gerobak motor, serta dukungan dari pemerintah dan masyarakat, diharapkan gerobak motor BSA dapat terus menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari kehidupan sehari-hari di Kota Pematangsiantar.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini Menggunakan metode kualitatif tentang gerobak motor BSA di Kota dapat diadaptasi dari pendekatan yang digunakan dalam jurnal dan artikel terkait.

Pendekatan Kualitatif: Mengadopsi pendekatan kualitatif yang mendalam untuk menjelajahi pemahaman dan pengalaman pemilik dan pengemudi gerobak motor BSA, serta melihat dari sudut pandang masyarakat dan pemerintah terkait.

Studi Kasus: Memilih pendekatan studi kasus untuk memfokuskan penelitian pada fenomena gerobak motor BSA di Kota Pematangsiantar sebagai unit analisis yang spesifik.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Masyarakat perkotaan yang merupakan fokus keuangan tentu memerlukan bentuk transportasi untuk membantu perputaran keuangan, baik itu penciptaan, sosialisasi, dan pemanfaatan di dalam wilayah kota. Macam-macam alat transportasi dalam kota dapat berupa angkutan, kereta api, taksi, ojek, bajai atau gerobak. Jenis transportasi dalam kota akan disesuaikan dengan kondisi geologi kota untuk menciptakan kecukupan dan kemahiran. Salah satu kota yang mempunyai angkutan umum yang tidak sama dengan perkotaan lainnya adalah Kota Pematangsiantar. Ada beberapa cara untuk berkeliling Kota Pematangsiantar. Kendaraan umum yang paling umum adalah gerobak sepeda motor BSA (Birmingham Little Arms). Gerobak mekanis yang ada di Kota Pematangsiantar merupakan sisa Perang Besar Kedua.

Becak Pematangsiantar berbeda dengan becak motor daerah lain. Berbeda dengan daerah lain, sepeda motor di Pematangsiantar sebagian besar merupakan kendaraan buatan Sekutu dari Perang Dunia I yang sebagian besar bermerek BSA. BSA menjadi salah satu pemasok kendaraan utama bagi militer Inggris selama Perang Dunia II. Sekitar saat itu mereka mengirimkan 126 ribu sepeda motor bertipe M20 dengan kapasitas 500 cc. Sepeda motor yang pertama kali dibuat pada tahun 1941 ini dibawa oleh pasukan terpadu ke Pematangsiantar setelah Jepang menguasai Indonesia. (Magribi, 2021).

Jumlah becak sepeda motor merek BSA yang disimpan pada tahun 1974-1978 sekitar 2000 unit, dengan motor 250 cc, 350 cc, 500 cc hingga 600 cc (Girsang et al., 2021). Namun saat ini gerobak motor BSA sedang mengalami kekurangan. Dulunya gerobak motor BSA banyak ditemui di jalan-jalan kota, aktivitas masyarakat banyak yang menggunakan gerobak BSA, misalnya para orang tua yang ingin mengantar anaknya ke sekolah dan ibu-ibu rumah tangga yang ingin membangun penginapan wisata yang teduh dengan sepeda motor BSA. dengan suara knalpot yang menderu. yang namanya Becak Siantar! Hal inilah yang menjadikan becak asal kota ini unik karena bisa dibilang tidak ada satu pun kendaraan roda tiga ubah suai di muka bumi ini yang dikendarai oleh sepeda motor berukuran besar, tua dan langka seperti yang ada di Pematangsiantar. Tak heran jika kependekan BSA diubah menjadi Becak Siantar Asli. Berbelanja di pasar. Jumlah sepeda roda tiga BSA di Kota Pematangsiantar kini bisa diandalkan hanya dengan satu jari. Hanya sebagian kecil becak BSA yang setia nongkrong di pinggir kota setiap harinya (Huget, 2020). Kekurangan tersebut terjadi karena banyaknya tukang ojek BSA yang menawarkan gerobaknya kepada aparat dari luar daerah dengan tawaran menggiurkan. Sepeda motor BSA mulai berharga antara Rp10 juta hingga Rp15 juta pada tahun 2000an.

Menurut (Januari Hutabarat 2016), antara Rp60 juta hingga Rp80 juta dibayarkan untuk sepeda motor perang pada tahun 2010an. Kalau diolah, uang

sebesar itu bisa digunakan untuk membeli sepeda motor buatan Jepang yang lebih ramah lingkungan dibandingkan BSA yang lebih hemat. Lubang dalam retribusi bahan bakar menyiratkan bahwa pemilik dan pelancong tidak memiliki keyakinan yang sama, yang berdampak pada kecilnya gaji pengemudi BSA (Januari Hutabarat, 2016). Hingga saat ini, becak BSA yang seharusnya menjadi simbol Kota Pematangsiantar, belum mendapatkan bantuan yang layak. Mangatas, salah satu tukang becak di Pematangsiantar, melaporkan dari (Huget, 2020) bahwa Pemerintah Kota Pematangsiantar belum menemukan cara untuk menyelamatkan becak BSA yang dianggap sebagai simbol kota tersebut.

Industri perjalanan merupakan bidang penting yang diharapkan menerima Pembayaran Unik Teritorial (Bantal). Industri perjalanan adalah segala sesuatu yang berhubungan dengan industri perjalanan dan tujuan liburan, termasuk organisasi yang berhubungan dengan bagian ini. Dalam industri perjalanan ada banyak upaya penguatan, organisasi industri perjalanan, artikel dan atraksi wisata dan ada berbagai kegiatan dan jenis organisasi industri perjalanan. Mengingat makna sejarah dan keistimewaannya, becak motor BSA yang menjadi ikon wisata Kota Pematangsiantar mempunyai potensi yang sangat besar dalam hal ini. Hal inilah yang menyebabkan sepeda roda tiga bermesin BSA perlu dikembangkan dan diperkuat pedomannya. Antusiasme dan kemampuan masyarakat kota dalam merawat, memperbaiki, memproduksi suku cadang, bahkan “menghidupkan” sepeda motor BSA yang telah meninggal ke kondisi semula menjadi keunikan lain dari Becak Siantar Asli ini. Sepeda motor yang direstorasi ini nantinya akan menambah jumlah Becak Unik Siantar hingga mencapai puncaknya pada tahun 1990an.

Masalah mungkin timbul akibat meningkatnya jumlah becak. Pandangan inilah yang melatarbelakangi dikembangkannya PBMS agar Becak Siantar Pertama memberikan manfaat lebih kepada penghuninya, memberikan penghidupan kepada parbeca dan menghindari terjadinya persaingan yang tidak menguntungkan antar parbeca karena berebut musafir, membawa musafir keluar sejauh-jauhnya atau berbagai hal yang memicu ketegangan. Pandangan ini pula yang mendorong PBMS untuk memilih pepatah “Bersatu kita teguh, berpisah kita runtuh”. PBMS berupaya membangun kesadaran para parbeca yang berasal dari latar belakang sosial, etnis, ketatanegaraan, dan finansial yang berbeda-beda agar isu-isu yang mungkin muncul tidak mengganggu kesesuaian para penghuni kota majemuk yang menjamin menjadi Anak Siantar.

Selain itu, ada keinginan untuk membentuk solidaritas apa pun di tengah keributan provinsi, nasionalisasi, dan melawan Nekolim. Hal ini jelas tercermin dalam Anggaran Dasar dan Tata Cara PBMS yang hanya sesaat setelah dibentuk.

Dalam Pengangkatan/Keistimewaan PBMS diungkapkan “Memahami realitas mendasar cara berpikir Negara Kesatuan Republik Indonesia yang tertuang dalam Pantjasila; disertai dengan pengakuan bahwa arah masyarakat menuju tujuan kita bersama harus diubah sesuai dengan berkembangnya inti-inti kerja sama bersama di mata masyarakat bahwa kami, para pengemudi/pemilik Betjak Mekanis dalam Surat

Keputusan Republik Indonesia tanggal 17 Agustus 1945, memahami akan pentingnya kekompakan dan solidaritas seluruh pengemudi/pemilik Betjak Mekanik untuk ikut serta dan berjuang menuju Negara Kesatuan Republik Indonesia yang adil dan makmur, maka dibentuklah Persatuan Afiliasi Pengemudi/Pemilik Betjak Kapal Penjelajah Pematang Siantar dengan mematuhi Anggaran Dasar." Penulis yang Dapat Diandalkan Individu Begitulah cara PBMS mengumpulkan kesadaran politik, keuangan dan sosial dari parbeca yang berlindung di bawah asosiasi ini. Kereta BSA dan bak yang diangkutnya juga mampu bertahan terhadap waktu. Pabrik BSA di Inggris sudah mati, namun sisa sepeda motor BSA yang digunakan masyarakat Siantar sebagai becak tidak akan pernah mati. Becak Siantar Asli: BSA yang masih hadir di kota Pematangsiantar menjadi bukti ketangguhan teknologi sepeda motor masa perang meski sederhana dan kegigihan masyarakat Siantar khususnya yang dihadapkan pada "BSA baru" ini dalam mempertahankan BSA.

Keberlanjutan keberadaan unit sepeda motor yang semakin sulit dirawat dan menghadapi berbagai godaan. Keleluasaan individu yang berkiprah di BSA, sebuah *brand* - yang kini hadir di ruang publik (memiliki tempat) kini dijunjung tinggi oleh kebanggaan bahwa di kota yang anak-anak mudanya biasa berteriak "Bimas! - riuhnya, sepeda motor BSA, patut dicontoh sepeda motor yang dikejar aparat dimusnahkan Di tempat lain, di sini "dia" tetap hidup dan penting untuk rutinitas rutin penduduk kota yang tak terbantahkan berkembang Rabu, 11 Mei 1960, masuklah narasi 'gerobak motor' di kota Pematangsiantar. Bagian lain hari itu, berbagai pemilik dan pengemudi becak bertemu untuk membahas masalah, potensi pintu terbuka, kesulitan dan ekspektasi terhadap sepeda motor bermesin besar buatan Eropa yang menghadirkan model sespan lain untuk pelancong di sisi kiri.

Persatuan Betjak Motor Siantar (PBMS) didirikan pada hari yang sama dengan perkumpulan pemilik becak dan penarik becak. Samsuddin Koto, lelaki Minangkabau terpilih sebagai Pengurus. Sugimin Praydno, warga Jawa Siantar terpilih sebagai Sekretaris, sedangkan Pemodal Dipegang oleh seorang warga Batak bernama Marudin Tumorang. Saat PBMS dibentuk, gerobak mekanis model baru tersebut konon sudah tiga atau empat tahun melintasi jalan Kota Pematangsiantar atau di persimpangan jalan yang tidak membawa penumpang. Titik-titik perlintasan jalan ini menjadi pertanda bahwa jumlah kereta model baru terus bertambah. Pada saat itu, merek kereta api - begitulah sebutan orang di Pematang Siantar sebagai sepeda motor - berbeda-beda.

Selain BSA seperti yang selama ini dikenal, ada juga kendaraan BMW buatan Jerman, ada juga Norton, Regal Enfield dan Win buatan Inggris. Semua kereta dengan lampu bulat besar terlihat sama jika dipasangkan dengan sespan, atau yang orang Siantar sebut bak. Keempat *brand* pertama yang disebutkan di atas sudah lama tidak terlibat dengan penampilan menyenangkan anak-anak Siantar. Untuk beberapa hal, mendapatkan suku cadang tambahan untuk kereta itu merepotkan. Semua hal dipertimbangkan, kata Monteur, memperbaikinya sangat merepotkan! Selain itu, jumlah penumpang di beberapa rangkaian kereta yang diantar BMW, Norton, Imperial Enfield dan Win dari masa haji ke Indonesia juga umumnya sedikit. Banyak mekanik

di Pematangsiantar yang mengatakan sepeda motor BSA atau disingkat Birmingham Small Arms lebih mudah diperbaiki. Suku cadangnya pun lebih mudah didapat dibandingkan di berbagai toko onderdil kendaraan. Jika tidak ada tambahan suku cadang baru, Monteur punya jawabannya dengan menawarkan suku cadang yang diambil dari KA BSA lain yang sudah jadi bagian.

Karena banyak KA BSA dalam kondisi baik dan rusak di kampung halaman Adam Malik, maka terjadilah “kanibalisme” KA BSA. BSA juga tercatat pernah menguasai pasar kapal penjelajah dunia dan mencatatkan produksi tertinggi beberapa waktu sebelum jalur produksi utamanya di Firearm Quarter, Birmingham ditutup menjelang akhir tahun 1950-an. BSA M20 misalnya, dilaporkan terjual 126.000 unit dengan mesin 500 cc. Unit ini_ dibuat khusus untuk kendaraan angkatan bersenjata Inggris di Perang Besar Kedua, tidak termasuk delapan seri M lainnya. BSA seri M bermesin 350-500 cc yang dikirim pada tahun 1933-1957 merupakan salah satu unit BSA yang sering disandingkan dengan becak Siantar. BSA seri D, khususnya Little, diproduksi lebih dari 250.000 unit sejak Oktober 1948 dan dipamerkan secara luas di seluruh dunia.

Motor bermesin 125 cc ini dikenal sebagai motor ringan khas Inggris karena terbilang *out of the box* dari motor-motor Eropa yang kebanyakan bermesin raksasa. Namun di Pematangsiantar, si kecil ini belum pernah terlihat sedang menarik becak. Gerobak model baru ini – entahlah siapa yang mengawalnya, namun idenya adalah menggunakan sepeda motor BSA dengan tempat tidur yang di bawahnya sedemikian rupa – mampu menjawab kebutuhan penduduk kota yang membutuhkan cara konservatif dalam berkendara. transportasi jarak pendek dalam kota. Meski tarifnya sedikit mahal, namun penumpang diantar langsung ke tempat tujuan dan dapat ditemui di pinggir jalan dengan cepat dan mudah. Sudah ada operet dan sado yang berjalan sebelum becak datang, namun dianggap kurang ringkas. Orang sering mengeluh tentang terulangnya telur dadar. Ini juga membutuhkan investasi untuk tiba dan menunggu opelet keluar dan sekitar Anda menyeberang. Sado, kereta kuda poni dengan dua roda berjari-jari kayu yang sangat lebar hanya digantung di pusat kota dan tidak memiliki area berkelok-kelok yang luas.

KESIMPULAN

Studi ini menyoroti pentingnya gerobak motor BSA sebagai bagian tak terpisahkan dari identitas dan warisan budaya Kota Pematangsiantar. Meskipun menjadi ikon wisata yang menarik minat banyak orang, gerobak motor BSA menghadapi tantangan yang signifikan, seperti penurunan jumlah dan kurangnya dukungan dari pemerintah setempat. Namun demikian, upaya kolaboratif antara pemilik dan pengemudi gerobak motor, pemerintah, dan masyarakat menjadi kunci dalam menjaga keberlangsungan gerobak motor BSA. Dengan memanfaatkan potensi wisata untuk menggerakkan perekonomian lokal, gerobak motor BSA memiliki potensi untuk memberikan kontribusi yang signifikan terhadap perkembangan kota dan kesejahteraan masyarakat. Oleh karena itu, perlunya langkah-langkah strategis

dan dukungan yang kuat dari berbagai pihak untuk memastikan bahwa gerobak motor BSA tetap menjadi bagian integral dari kehidupan sehari-hari dan menjadi salah satu daya tarik utama Kota Pematangsiantar.

DAFTAR PUSTAKA

- Anwar, M. (2020). *Manajemen Strategik Daya Saing dan Globalisasi*. Sasanti Institute.
- Girsang, T., Widayu, C., Zuliana, Lubis, S., Alfioni, A., & Juliani, R. (2021). *Buku saku Napak Tilas Becak Motor di Sumatera Utara* (R. Rerung, Ed.; 1st ed.). PENERBIT MEDIA SAINS INDONESIA.
- Hunger, D., & Wheelen, T. (2003). *Manajemen Strategi*.
- Kamaluddin, R. (2003). *Ekonomi Transportasi: karakteristik, teori, dan kebijakan*. Ghalia Indonesia.
- Lubis, A. R., & Nasution, R. (2021). "Dampak Perubahan Sosial-Ekonomi Terhadap Kehidupan Masyarakat di Kota Pematangsiantar". *Jurnal Kajian Sosial dan Ekonomi*, 5(2), 87-98.
- Manurung, D. A., & Harahap, R. S. (2022). "Tantangan dan Peluang Pengembangan Industri Kreatif di Kota Pematangsiantar". *Jurnal Manajemen dan Kewirausahaan*, 18(1), 56-68.
- Nawawi, H. (2012). *Manajemen Strategik Organisasi Non Profit Bidang Pemerintahan. Gajah .Mada University Press*.
- Pitana, I. G., & Gayatri, P. G. (2005). *Sosiologi Pariwisata: Kajian sosiologis terhadap struktur, sistem, dan dampak-dampak pariwisata*. Penerbit Andi.
- Pratama, B., & Sari, I. P. (2020). "Analisis Perubahan Sosial di Kota Pematangsiantar: Studi Kasus tentang Peran Transportasi dalam Struktur Sosial". *Jurnal Sosiologi Perkotaan*, 15(1), 45-58.
- Simamora, S., & Siregar, B. (2019). "Keterlibatan Masyarakat dalam Pelestarian Warisan Budaya: Studi Kasus Gerobak Motor BSA di Kota Pematangsiantar". *Jurnal Antropologi Budaya*, 7(2), 34-45.
- Susanti, R., & Wijaya, A. F. (2019). "Pengaruh Kebijakan Pemerintah Terhadap Pertumbuhan Ekonomi: Studi Kasus di Kota Pematangsiantar". *Jurnal Ekonomi dan Bisnis*, 10(2), 123-135.