



TRANSPORTASI BECAK DI KOTA MEDAN (1950-1990)

¹Zuliana, ²Lukitaningsih

¹Pendidikan Sejarah, Universitas Negeri Medan, Indonesia

¹zuliana12.za@gmail.com, ²lukitaningsih65@gmail.com

INFO ARTIKEL

Riwayat Artikel:

Diterima : 28-05-2022

Direvisi : 13-06-2022

Disetujui : 30-06-2022

Online : 30-06-2022

Kata Kunci:

Transportasi

Becak

Kota Medan

Keywords:

Transportation

Pedicab

Medan City

ABSTRAK

Abstrak: Penelitian dengan judul “Transportasi Becak di Kota Medan (1950-1990).” Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan latar belakang masuknya becak di Kota Medan, kemudian menjelaskan perkembangan becak di kota Medan. Metode penelitian yang digunakan ialah metode Heuristik dengan empat tahapan, (1) Heuristik, atau mengumpulkan sumber, (2) Kritik sumber, yaitu kritik eksternal dan internal, (3) Interpretasi, penafsiran sumber dan (4) Histiografi, penulisan sejarah secara eksplanasi. Hasil penelitian menunjukkan beragamanya jenis becak di Medan sejalan dengan kehidupan masyarakat. Becak berdasarkan bentuknya di bedakan menjadi empat; bentuk pertama ialah angkong yang ditarik dengan tenaga manusia, kemudian berganti menjadi becak dayung, kemudian muncul becak bromptit dan terakhir ialah becak bermotor. Angkong dalam penelitian ini dianggap sejenis dengan becak dan menjadi transportasi pertama yang dihapuskan pada tahun 1927 secara perlahan sampai benar-benar hilang tahun 1935, karena tidak sesuai lagi dengan perkembangan zaman sehingga diganti dengan becak dayung. Becak dayung berkembang dimulai tahun 1950 menggantikan angkong. Kehadiran becak dayung masih dapat diarsikan hingga skarang. Kemudian becak berompit tahun 1970 keluaran Jerman, (terbagi 3, bromptit Rex, Sax, Dkw) menjadi sebuah becak modern dengan mesin, dan terakhir becak bermotor tahun 1990 keluaran Jepang sebagai becak tercanggih yang mampu mengalahkan ke tiga jenis becak sebelumnya.

Abstract: A research titled “Pedicab Transportation in Medan City (1950- 1990).” This research aims to explain the background of the entry of Pedicab into Medan City, then to explain the development of Pedicab in Medan City. The research method which is applied is Heuristic method with four steps, (1) Heuristic, or source collecting, (2) Source Critic, namely external and internal critic, (3) Interpretation, source interpretation and (4) Historiography, history writing in a form of explanation. Result of the research shows that the variety of Pedicab in Medan City gets along with the life of the people. Pedicab in accordance with its kind is differentiated into four: the first is Angkong which is pulled by human strength, then it's changed into a Becak Dayung (a Pedicab with cycling-pedal), then Bromptit Pedicab appears and the last one is a Becak Bermotor (a motor-driven Pedicab). Angkong in this research is considered to be the same as Pedicab and it was the first transportation removed on 1927 gradually until it was completely gone on 1935, because it was not relevant to the development of the age and so it was changed into a Becak Dayung (a Pedicab with cycling-pedal). Becak Dayung has been evolved starting from 1950 replacing Angkong. The presence of Becak Dayung is still able to be experienced until now. Then, Bromptit Pedicab on 1970 produced by Germany (divided into three, Bromptit Rex, Sax, Dkw) became a modern Pedicab with machine, and the last one is Becak Bermotor (motor-driven Pedicab) on 1990 produced by Japan as the most sophisticated Pedicab which is able to exceed the previous three kinds of Pedicab.



<https://doi.org/10.31764/historis.vXiY.9528>

SA license



This is an open access article under the **CC-BY-SA**

A. LATAR BELAKANG

Transportasi dapat dikatakan sebagai aktivitas maupun kegiatan yang mempermudah dan memperlancar gerak seseorang untuk mengunjungi tempat lain (Kaharu, 2020). Transportasi juga sebagai sebuah alat pendukung dalam mempercepat perpindahan dari satu tempat ke tempat lain, salah satunya di Kota Medan. Transportasi yang ada di Medan erat kaitannya dengan perkembangan perkebunan, dihubungkan dengan alat transportasi sejenis kereta kuda, gerobak sapi, sado, cikir dan angkong.

Berdasarkan sumber arsip nasional di Deli (sekarang dinamakan Kota Medan) dikenal dua macam alat transportasi yang ditarik dengan tenaga hewan seperti kereta kuda dan gerobak sapi digunakan sebagai alat untuk mengangkut barang, manusia dan hasil perkebunan.

Berdasarkan naskah sumber arsip seri moda transportasi, sado adalah nama transportasi yang diberikan oleh masyarakat Sumatera Utara menggunakan gerobak yang ditarik dengan tenaga kuda dan menggunakan ban berukuran besar bulat dilapisi karet, sedangkan cikir ialah gerobak kayu dengan bentuk seperti rumah ditarik menggunakan dua lembu dan dibantu dengan kedua roda kayu. Sado dan cikir memiliki fungsi yang sama yaitu digunakan untuk mengangkut manusia beserta barang-barang bawaan, selain digunakan untuk mengangkut, cikir juga pernah dilombakan pada ajang menghias cikir dilaksanakan pada tahun 1930.

Kemudian alat transportasi yang kedua ditarik dengan menggunakan tenaga manusia yang dikenal dengan angkong. Angkong disebut sebagai angkutan umum, atau dengan nama lain Hongkong. Angkong telah digunakan sejak zaman Hindia Belanda di tanah Deli, saat itu angkong digunakan sebagai alat transportasi untuk bermacam-macam kegiatan seperti ke pasar, mengunjungi kerabat, maupun pergi ke suatu tempat (Ambarita, 2021). Seiring berkembangnya kemajuan teknologi alat transportasi angkong yang ditarik dengan

tenaga manusia digantikan dengan becak dayung.

Perubahan alat transportasi angkong menuju becak dayung terjadi karena pengaruh perkembangan teknologi, selain adanya anggapan dehumanisasi bagi para penarik angkong sehingga di katakan mirip dengan hewan, akibatnya terjadi kampanye untuk menghapuskan angkong. Akan tetapi penghapusan angkong dilakukan secara bertahap dimulai dari tahun 1927 sampai dengan puncaknya dihapuskan secara keseluruhan pada tahun 1935.

Berlanjut kepada becak dayung, selama perkembangan becak dayung tidak ditemukan sumber yang menceritakan awal masuknya, namun menurut Lea Jellinek dalam (Husna, 2020), tahun 1930-an becak dayung telah berhadir dan berkembang di Batavia (sekarang disebut Jakarta) sebanyak 100 buah yang dibawa oleh masyarakat Tionghoa melalui Singapura atau Hongkong sebagai upaya untuk mencari penghasilan dengan menyewakan kepada masyarakat pribumi. Sedangkan becak di Medan masuk di perkirakan masuk tahun 1950 dikirim dari Singapura setelah mengalami perkembangan di Batavia yang menyebar ke daerah Medan. Bentuk becak yang berada di Medan ialah pengemudi berada di samping penumpang. Becak dayung yang dikirim ke Deli dalam keadaan telah bergabung dengan sepeda, sehingga para penarik becak tinggal menggunakan untuk mengangkat penumpang. Becak dayung memiliki kabin atau bak berbentuk petak disertai dengan atap memiliki kegunaan yang sama dengan angkong yaitu sebagai alat transportasi untuk mengantarkan penumpang dari satu tempat ke tempat lain (Girsang et al., 2021).

Tahun 1970 becak dayung di Medan telah bertransformasi menjadi becak bermotor bernama bromfit, yaitu becak dengan menggunakan sepeda dayung yang di tempel dengan mesin tax (dua langkah) bermerk Rex dan Dampf Kraft Wagen atau di sebut DKW buatan Jerman. Becak ini memiliki dua fungsi, yaitu dapat di jalankan dengan menggunakan

mesin berbahan bakar atau bisa digunakan dengan mendayung, dalam perkembangannya becak bromfit dilarang untuk beroperasi di Medan karena menyebabkan polusi udara maupun polusi suara, sehingga memasuki awal tahun 1990 becak bermotor di Medan telah menggunakan motor jenis Jet Win 100, atau Honda Win.

Berdasarkan latar belakang pemaparan di atas penulis tertarik untuk mengkaji transportasi becak di Kota Medan (1950-1990), mengingat becak sebagai bentuk identitas dan segaris dengan perjalanan kehidupan masyarakat di kota Medan dan menjadi nilai budaya yang mengiringi kehidupan masyarakat.

Penulis mengambil temporal 1950-1990 karena pada tahun 1950 sebagai awal kendaraan becak dayung di Medan, serta tahun 1990 menjadi akhir dari perkembangan jenis becak bermotor.

B. METODE PENELITIAN

Berdasarkan pengertiannya menurut Daliman 2018, metode sebagai sebuah prosedur untuk mencapai sebuah tujuan dalam penelitian yang efisien dan efektif. Metode menurut kamus Webster's Third New International Dictionary of the English Language (di sebut Webster's) ialah disiplin ilmu yang selalu dianggap sebagai sebuah cabang logika yang terhubung dengan berbagai prinsip dan dapat di terapkan sebagai peneylidikan atau sebuah eksposisi untuk beberapa subjek.

Penelitian ini termasuk dalam penelitian lapangan (*field research*), sebagai sebuah penelitian yang dilaksanakan dengan sistematis untuk mengangkat berbagai data yang ada dilapangan (Arikunto, 1995). Penelitian ini menggunakan metode sejarah, metode sejarah ialah sebuah metode dalam penelitian untuk menuliskan sejarah dengan menggunakan teknik serta prosedur yang sistematis dengan berbagai asas-asas aturan ilmu sejarah.

Metode sejarah dalam penulisan ini memiliki beberapa langkah-langkah yaitu:

- a. Heuristik ialah tahap awal dalam penelitian sejarah, heuristik dapat di katakan sebagai tahap pengumpulan

infomasi berupa data dan sumber-sumber yang memperkuat kejadian sejarah.

- b. Kritik Sumber yang menjadi tahap penelitian kedua dengan memilah dan mengkalsifikan data yang cocok digunakan secara kritis untuk di jadikan sumber, kritik sumber yang di lakukan berupa menguji keahlian sumber atau *otentisitasnya* yang di lakukan dengan kritik ekstern, dan selanjutnya melakukan kritik intern.
- c. Interpretasi ialah melakukan penafsiran kepada sumber-sumber yang telah di kritik, dalam hal ini merangkai fakta-fakta yang di dapat dari sumber sehingga menuliskannya untuk di jadikan satu narasi yang akan mempermudah untuk menuliskan nya kedalam histiografi.
- d. Histiografi sebagai tahap akhir untuk menganalisis dan *merekontruksi* dengan menuliskan sejarah dengan eksplanasi yaitu sebuah penulisan yang mendalam dari penelitian untuk dapat dengan mudah di pahami hingga akhir sehingga dapat memberikan jawaban dengan baik.

1) Batasan Spasial dan Batasan Waktu Penelitian

Batasan spasial (tempat) dalam penelitian ini meliputi wilayah kota Medan yang menjadi ibukota dari provinsi Sumatera Utara, hal tersebut di karenakan kota Medan merupakan lokasi penelitian yang di gunakan oleh penulis. Batasan waktu yang di pilih oleh penulis dimulai dari tahun 1927 sebagai awal wacana penghapusan angkong pertama di Medan dan di batasi pada tahun 1990 sebagai akhir dari tahun penelitian di karenakan waktu tersebut merupakan perkembangan becak bermotor di Kota Medan.

2) Sumber Data

Yushar, 2014 mengatakan data di peroleh dari sumber, dan sumber merupakan bagian dari referensi yang bisa di gunakan untuk penelitian di segala ilmu dan dapat di tuliskan. Sumber yang di gunakan dalam

penelitian ini ialah sumber primer dan skunder.

a) Sumber Primer

Sebagai sebuah kesaksian dari seseorang yang sezaman dalam peristiwa tersebut, dapat di katakan melihat kejadian tersebut atau sebagai tokoh yang terlibat di dalam kejadian tersebut sehingga data yang di dapat merupakan hasil dari pengalaman sendiri dan dapat di ceritakan. Selain tokoh yang terlibat dapat juga berbentuk sebuah alat maupun benda yang ikut hadir di dalam peristiwa tersebut sehingga bisa menjadi bukti otentik saat di ceritakan.

b) Sumber Sekunder

Merupakan data yang di peroleh dari seseorang yang bukan saksi mata saat kejadian berlangsung. Sumber sekunder dapat berupa buku-buku, jurnal maupun foto dan arsip masa belanda di Deli yang berhbungan dengan transportasi becak.

3) Teknik Pengumpulan Data

Teknik penulisan data yang di butuhkan peneliti dilakukan dengan beberapa cara seperti berikut:

a) Observasi

Penulis mengamati penarik becak yang masih menggunakan becak dayung di Medan, terutama di stasiun kreta api medan, pasar sei kambing kecamatan Medan Helvetia dan pasar tradisional di daerah Jl. Pinang Baris, kecamatan kampung lalang.

b) Wawancara

Wawancara dilakukan diempat lokasi dengan mewawancarai lima narasumber kunci, yaitu bapak Bonar Panjaitan (50 thn), Budi S.T (54 thn), Junaidi (53 thn) dan Taufik (20 thn), kakek M. Basri (99 thn). Kelima narasumber yang memebrikan data berupa sejarah dan latar belakang becak di Medan dan perkembangan becak di Medan.

Berikut data narasumber yang diwawancarai:

No	Nama	Kelahiran	Usia	Pekerjaan
1	Bonar Panjaitan	1972	50 Tahun	Tukang tempel ban
2	Budianto S.T	1968	55 Tahun	Pemilik bengkel Betor
3	Junaidi	1969	54 Tahun	Montir bengkel Bambang
4	Taufik	2022	20 Tahun	Anak dari pemilik bengkel Bambang sekaligus asisten pak Junaidi
5	Muhammad Basri	1923	99 Tahun	Mantan penarik becak
6	Suhardi	1968	54 Tahun	Reparasi kereta lama

c) Studi Dokumen

Dokumen sebagai bukti sejarah yang mencatat kejadian masa lalu dengan catatan yang formal dan sangat bernilai karena menyediakan data serta gambar untuk menggambarkan fakta sejarah yang terjadi sehingga dapat memperoleh fenomena yang unik (Sjamsuddin, 2012).

4) Teknik Analisa Data

Analisa data dengan pendekatan sejarah sosial, dikarenakan pendekatan sejarah sosial mengangkat banyak peristiwa-peristiwa sejarah (Kuntowijoyo, 2005), dalam penelitian ini masalah kemiskinan yang menjadi latar belakang pekerjaan yang di pilih, dalam hal ini perkerjaan yang dipilih menjadi penarik becak tidak memerlukan keahlian khusus sehingga dengan mudah menjadi alternatif pekerjaan.

Penulis melakukan pengumpulan data kemudian di kelompokkan sehingga berlanjut kepada pemeriksaan data dan mengkritik sumber yang telah di kumpulkan. Setelah semua sumber di kritik kemudian di analisis dan di olah menggunakan

pendekatan sejarah sosial. Data yang telah di olah dan di analisis kemudian di lakukan penulisan secara sistematis sehingga tulisan tersebut dapat di muat dalam laporan skripsi.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Latar Belakang Masuknya Becak di Medan

Angkong sebagai kendaraan roda dua yang ditarik dengan manusia menggunakan gerobak berbentuk petak, memiliki dua buah roda besar yang terbuat dari kayu dan dipergunakan untuk mempermudah menjalankan gerobak setelah ditarik dari depan. Sedangkan becak sebagai kendaraan roda tiga yang dijalankan dengan sepeda, memiliki tiga roda atau ban yang dilapisi oleh karet untuk meringankan beban saat di bawa. Becak memiliki gerobak berbentuk petak diberi nama kabin yang disesuaikan dengan sepeda.

Angkong yang tersebar di Medan pada mulanya berasal dari Batavia yang dibawa oleh masyarakat Hongkong maupun Singapura. Angkong dibawa oleh kuli kontrak yang masuk ke Deli pada masa perkebunan (Anwar, 2018). Menurut Lea Jellinek dalam (Y., 2013), angkong masuk bukan pada masa awal merintis perkebunan, melainkan pada saat arus kedua kedatangan kuli kontrak Cina pada abad 19 setelah perkebunan Deli berkembang. Peluasan wilayah perkebunan memerlukan tenaga kuli kontrak, akan tetapi masyarakat sekitar tidak mau bekerja sebagai kuli diperkebunan tembakau milik Nienhuijs, sehingga Nienhuijs mencari pekerja dari Penang dan Singapura, kemudian angkong masuk sejalan dengan masuknya kuli kontrak Cina ke Deli.

a) Angkong di Kota Medan

Angkong awalnya hanya milik pribadi oleh tuan kebun yang tinggal di area perkebunan, selain angkong para tuan kebun juga menggunakan kereta lembu, kuda serta kerbau. Penarik dari angkong ialah kuli kontrak yang berasal dari kalangan Tionghoa (Kaharu, 2020).

Awal geemete Medan telah memenuhi jalan-jalan, terutama di Kesawan. Terlihat gambar dibawah ini (Gambar 1) menunjukkan bahwa angkong menjadi transportasi seluruh lapisan masyarakat di Medan untuk berperginian jarak dekat dan menengah.



Gambar 1 Penumpang Angkong yang di tarik oleh golongan pribumi, di sebelah jalan *esplanade* Medan (Lapangan merdeka Medan sekarang)

Sumber: ANRI KIT SUMUT 697/64, melalui buku *Citra Kota Medan Dalam Arsip*. Jakarta : ANRI. Diakses pada tanggal 27 Februari 2022 pukul 20.55 WIB

Gambar diatas (Gambar1) menggambarkan bahwa angkong ditarik oleh masyarakat pribumi dengan penumpang dari kalangan pribumi, diperkirakan gambar ini diambil pada tahun 1927. Gambar diatas membuktikan bahwa angkong telah digunakan di seluruh kalangan termasuk orang Eropa, pribumi dan bangsa asing lain. Alasan pemilihan angkong menjadi kendaraan karena tarif yang di tawarkan murah tergantung jarak tempuh.

Selama perjalanan pembentukan *Gemeenteraad Medan* atau dewan Kotapraja Medan tahun 1916 angkong mendapat banyak komentar bahkan muncul isu pelarangan penggunaan angkong. Isu tersebut memuat pendapat bahwa menarik angkong dikatakan sebuah pekerjaan yang tidak etis, dan berbagai pendapat mengatakan bekerja sebagai penarik angkong mengganggu

kesehatan, akan tetapi hal ini dibantahkan dengan fakta di lapangan bahwa para penarik angkong selama ini tetap sehat dan bugar. Keadaan ini tetap berlangsung hingga tahun 1925.

b) Kereta Lembu di Kota Medan

Kereta lembu merupakan sebuah kendaraan non mekanis yang digunakan di Medan pada masa perkebunan. Kereta lembu merupakan kendaraan yang digunakan jauh sebelum angkong di Medan. Diperkirakan kereta lembu berasal dari zaman kuna yang masih eksis digunakan sampai sebelum kendaraan mekanis membanjiri. Berdasarkan perjalanannya, kereta lembu masuk di daerah Medan tidak di ketahui waktunya, namun dalam kurun waktu 1880-1885 gerobak lembu telah ditemukan di jalanan yang berada di daerah Kesawan (Loderichs, 1997).



Gambar 2 Geobak lembu atau cिकar di daerah Deli, Medan.

Sumber: ANRI, *KIT Sumatera Utara Nomor 696/8* [1930]. diakses melalui naskah sumber arsip seri moda transportasi, ANRI diakses tanggal 24 Februari, 2022. Jam 00.14 WIB.

Terlihat dari gambar diatas (Gambar 2), dua ekor lembu berjalan menarik gerobak berisi barang yang penuh. Gambar ini diambil pada tahun 1930, diperkirakan gerobak lembu membawa barang yang dimiliki oleh tuanya di salahsatu jalan Medan.

Perjalanan kereta lembu di Medan cukup panjang, sejalan dengan keberadaa masyarakat di perkebunan, namun selama perkembangan kereta

lembu di Medan, tidak diketahui dengan jelas tahun redupnya, akan tetapi dari hasil wawancara menunjukkan pada tahun 1945 kereta lembu masih digunakan sebagai kendaraan umum untuk mengangkut perbelanjaan.

Hasil wawancara dengan kakek Muhammad Basri (99 tahun) pada 8 Februari 2022, beliau mengatakan :

Dulu lembunya punya pribadi jadi payah di jelaskan, sekitar tahun 1945 udah ada di daerah kampung keling, aksara. Dia keliling sama kayak angkong

Hasil wawancara juga di sertakan oleh foto kereta lembu yang masih digunakan pada tahun 1952 di Deli untuk mengangkut tembakau,



Gambar 3 Pengangkutan tembakau menuju rumah fermentasi, di perkebunan tembakau Sumatera Timur

Sumber: [Tropenmuseum, part of the National Museum of World Cultures](#), diakses tanggal 25 Februari 2022, jam 23.05 WIB

Gambar diatas (Gambar 3) membuktikan bahwa kereta lembu masih digunakan di Medan setelah kemerdekaan Indonesia berlangsung tahun 1945. Diperkirakan gambar tersebut diambil sejak awal tahun 1945. Seiring berkembangannya zaman, tahun 1970an kereta lembu tidak di temukan lagi di jalan-jalan Kota Medan, hal ini membuktikan bahwa kereta lembu telah ditinggalkan bertahap oleh masyarakat karena dianggap tidak relevan dan ketinggalan zaman untuk digunakan.

c) Becak Dayung di Medan

Becak dayung merupakan jenis kendaraan nonmekanis dengan kabin penumpang terbuat dari kayu dan menggandalkan sepeda sebagai alat penggerak untuk menjalankan becak tersebut. Becak dayung dikenal sebagai kendaraan modern yang dapat menggantikan angkong dan gerobak lembu sehingga pada masa perkembangannya becak dayung tidak memerlukan waktu lama untuk beradaptasi di masyarakat.

Hasil wawancara mengenai kedatangan becak dayung di Kota Medan dengan Kakek Muhammad Basri (99 tahun) bekerja sebagai tukang becak:

Kakek orang surabaya, dulu becak di Medan blm banyak. Aku tahun 1955 dari surabaya ke Medan, jadi tahun 1950 becak dayung di Medan satu-dua, dia rame di Medan pas tahun 1960an. Becak ini tahun 1960 kakek beli.

Hasil wawancara dengan kakek Basri menggambarkan bahwa becak dayung di Kota Medan masuk pada tahun 1950, dijumpai hanya satu atau dua unit yang digunakan. Kemudian masyarakat beradaptasi selama 10 tahun untuk masa pengenalan becak dayung, sehingga tepat tahun 1960an becak dayung membanjiri kota Medan dengan penarik becak.

Hasil wawancara dengan kakek Basri juga mendapat informasi mengenai kedatangan becak di kota Medan dimulai tahun 1950, diperkirakan dikirim dari Singapura, dengan kemiripan becak yang ada di Singapura yaitu tempat duduk pegemudi berada di samping penumpang, menjadi sebuah ciri khas becak dayung di Medan. Hal tersebut menjadi penanda bahwa becak dayung ini tidak mengalami perubahan dari tempat asalnya yaitu Singapura.



a. Becak Dayung Singapura (1960)



b. Becak Dayung Indonesia

Gambar 4 Perbandingan Becak Dayung. Singapura dan Indonesia

Sumber: (a) Arsip Nasional Singapura 1960, (b) Dokumen Pribadi Zuliana, Januari 2022.

Gambar a) memperlihatkan seorang tukang becak yang sedang duduk diatas kemudi becak disudut kota Singapura, diperkirakan sedang menunggu penumpang untuk diantarkan ketempat tujuan. Gambar ini diambil pada tahun 1960 di Singapura, sedangkan gambar (b) memperlihatkan seorang tukang becak yang sedang duduk diatas kursi penumpang disudut kota Medan (berlokasi di pasar sukarama, kecamatan Medan Tembung) menunggu penumpang pulang berbelanja dipasar. Kedua gambar diatas memperlihatkan dua buah becak dayung yang sangat mirip, perbedaan yang terlihat terdapat pada ukiran besi kabin becak Medan yang lebih banyak pola sehingga lebih menarik perhatian, kemudian warna cat yang digunakan lebih cerah serta tambahan atap kabin becak. Hal ini menunjukkan becak dayung Medan tidak merubah becak dayung dari segi kegunaan, dan hanya menambah pelengkap dari becak dayung tersebut.

d) Becak Bromptit di Medan

Becak bromptit merupakan kendaraan yang digunakan di Kota Medan awal tahun 1970an berdampingan dengan becak dayung sebagai kendaraan umum masyarakat kota. Bromptit merupakan sebuah sepeda roda dua yang di tempel dengan mesin tax dua langkah maupun empat langkah

yang menjadi penggerak sepeda tersebut. Selama perjalanan bromptit di Medan mengalami perubahan seiring dengan perkembangan zaman, dimulai dari bentuk, mesin hingga badan kereta

Bonar Panjaitan dalam wawancara mengatakan perjalanan becak bromptit berawal dari digandengnya sepeda motor bromptit (masyarakat Medan menyebutnya kereta bromptit) dengan kabin becak dayung. Permulaan menggandengkan becak dimulai dari bengkel Bambang yang ada di Jl. Seksama oleh almarhum. orangtua bapak Sutris tahun 1970. Orangtua dari bapak Sutris merupakan montir seksi becak (sebutan untuk rangkaian besi penopang kabin) di kota Medan, ia dikenal sebagai pencetus pertama kali menggandengkan kereta bromptit menjadi becak.

Hasil wawancara mengenai perjalanan bromptit hingga dijadikan becak oleh montir yang bekerja di bengkel bambang, bapak Junaidi (53 tahun) dan cucu dari bapak sutris Taufik (20 tahun).

Awal mula bengkel ini di dirikan oleh almarhum bapaknya pak sutris (saya lupa namanya). Dulu bromptit dijadikan becak tahun 1970 di seksama oleh almarhum bapaknya pak sutris. kemudian tahun 1990 di lanjutan oleh bapak sutris, dan 2003 bengkel ini dikelola oleh bapak bambang selaku anak pak sutris (generasi ke 3).

Hasil wawancara diatas, menggambarkan bahwa bromptit sebelumnya hanya kendaraan pribadi, namun pada tahun 1970 almarhum orangtua bapak sutris memberikan ide berupa menggabungkan kereta bromptit untuk dijadikan kendaraan umum di Medan, sehingga bromptit beralih fungsi menjadi transportasi umum dan digunakan selama 20 tahun di Medan.

Bromptit di datangkan dari Jerman dengan berbagai jenis, dibedakan berdasarkan mesin dan bentuk. Selama perjalanannya, bromptit terdiri dari mesin Rex, Sax, gundep, Dkw. Becak dibuat berdasarkan permintaan dari para pelanggan, sehingga pembuatan becak dengan sistem menempah terlebih dahulu karena tidak ada yang menyediakan barang jadi. Penempaham Becak bromptit dapat dilakukan di bengkel Bambang generasi pertama (di kelola oleh almarhum orangtua pak sutris) diduga seluruh becak berompit yang ada di Medan berasal dari bengkel Bambang.

Setelah orangtua bapak Sutris meninggal pada tahun 1990, bengkel Bambang dialihkan kepada pak Sutris untuk di kelola, kemudian hingga sekarang sudah di kelola oleh anak dari bapak sutris bernama Bambang, dapat dikatakan bengkel ini di kelola secara turun terumurun dan masih eksis hingga sekarang.

Pak Junaidi dalam wawancara juga mengatakan becak bromptit di Medan marak digunakan pada tahun 1980an, yang paling terkenal ialah jenis mesin Dampf Kaft Wagen (DKW). Perjalanan Dkw masuk di kota Medan pertama kali tahun 1956, kemudian di susul pada tahun 1957, 1965. 1961, 1965, 1968, tahun masuknya Dkw di Medan dipengaruhi dari banyaknya permintaan.

Becak jenis Dkw dibuat pertamakali tahun 1980an dibengkel yang sama yaitu bengkel Bambang. Alasan becak bromptit menjadi pilihan untuk perjalanan jauh dikarenakan kereta (sebutan sepeda Motor di Medan) bromptit sudah menggunakan mesin sebagai alat penggerak, sehingga bromptit menjadi pilihan tepat untuk berpergian jarak jauh.



Gambar 5 Becak Brompit Modifikasi
(Batang Medan)

Sumber: Dokumen Pribadi Zuliana 26 Januari 2022.

Gambar diatas (Gambar 5) merupakan brompit Dkw yang sudah mengalami modifikasi pada area tangki minyak, hal tersebut untuk mempermudah tahap penyatuan kereta terhadap seksi becak dan kabin, jika tidak melakukan modifikasi akan mengalami gesekan dan tersangkut pada saat penyatuan, sehingga seluruh becak brompit yang akan digandeng menjadi becak secara keseluruhan harus melalui tahap modifikasi di bagian tangki minyak. Becak Dkw diatas diduga dibuat tahun 1989, terlihat kerangka becak yang masih baik dan terawat sehingga masih layak dipakai. Biasanya pemilik Dkw hanya menggunakannya saat berbelanja di pasar saat pagi hari.

Selama perjalanannya becak brompit menjadi populer karena harga kereta yang murah dan tidak terlalu sulit didapatkan. Terdapat pemasok kereta tersebut yang menjadikan ladang bisnis di Kota Medan, namun pada tahun 1990 becak brompit dikota Medan tergeser keberadaannya oleh becak bermotor (betor) terbaru keluaran Jepang. Peralihan penggunaan becak berompit dikarenakan isu peremajaan kendaraan oleh pemerintah kota Medan yang mendesak untuk segera berganti antara brompit ke betor.

e) Becak Bermotor (Betor) di Medan

Becak bermotor atau yang disebut betor, merupakan kendaraan umum beroda tiga, terdiri dari kereta (motor) berada di samping kabin (tempat penumpang) yang dijalankan dengan menggunakan mesin. Betor masuk di Medan sejak tahun 1990an sebagai sebuah alternatif kendaraan umum menggantikan becak Dkw. Jenis betor yang digunakan ialah kereta Suzuki A100, Honda win. Betor dikenal sebagai kendaraan terpopuler karena mampu menempuh jarak yang jauh, kemudian ramah lingkungan. Betor dikalangan masyarakat dikenal sebagai pengganti becak Dkw yang berisik dan mengeluarkan asap banyak.

Betor masuk di Kota Medan sebagai langkah awal peremajaan atau penertiban kendaraan kota. Betor juga sebagai sebuah solusi yang ditawarkan pemerintah untuk meninggalkan becak Dkw karena boros minyak dan terkesan ketinggalan zaman.



Gambar 6 Tukang becak bermotor Medan yang sedang menunggu penumpang

Sumber: Dokumen Pribadi Zuliana, Juli 2021

Gambar di atas (Gambar 6) memperlihatkan tukang becak yang sedang mengobrol dengan memarkirkan betornya dipinggir jalan untuk menunggu penumpang. Tempat tersebut menjadi pangkalan betor yang berada di pemberhentian bus antar kota (bus sutra) berlokasi di Jl. Jamin Ginting, simpang Fly Over menuju arah Berastagi. Gambar di atas juga menunjukkan bahwa becak bermotor menjadi kendaraan umum yang memenuhi Kota Medan yang

menggantikan kedudukan becak Dkw sebagai kendaraan umum sebelumnya.

Wawancara mengenai kedatangan betor di Kota Medan dengan Bapak Budi S.T sebagai montir becak bermotor di Medan,

Becak Bermotor dulu dari koperasi kota medan Koperasi Pengangkutan Umum Medan (KPUM) org itu yg megang, dulu waktu gandengkan bromptit jadi becak tidak ada izin pemerintah sehingga bisa ditangkap, jadi semenjak adanya KPUM ini menjadi ada izin untuk pembuatan becak tapi yang di gandeng kreta jenis Suzuki A100, Honda win.

Jadi dulu udh ada contoh dari meRexa baru kita buat, kita buatnya liat contoh dari KPUM dari pemerintah tadi. Tahun 1990an mulai untuk membuat kabin becak yang di gandeng dengan Suzuki A 100.

Hasil wawancara dengan bapak Budi menggambarkan becak di Kota Medan pertama kali diinisiasi oleh Koperasi Pengangkutan Umum Medan (KPUM) sebagai penanggung jawab untuk peremajaan becak, sehingga masyarakat yang berprofesi sebagai tukang becak harus mengganti becak jenis Dkw menjadi becak bermotor. Perolehan betor dengan cara mencicil ke koperasi menjadi trik pemerintah untuk menggantikan Dkw menjadi betor. Akibat hal ini pelarangan penggunaan Dkw makin ketat dan apabila dijalan Kota Medan masih terlihat menggunakan Dkw maka pemerintah memberikan sanksi berupa penangkapan pengguna becak Dkw.

Perolehan angkong selain dari koperasi pemerintah, juga di kelola milik perseorangan yaitu milik pak Budi. Pak Budi merupakan montir yang membuat kabin becak swasta selain pemerintah. Bapak budi mendirikan bengkel pada tahun 1990 dengan menggandengkan betor pertama berjenis kereta Suzuki A

100. Bengkel ini masih berdiri hingga sekarang dan masih menyediakan tempahan kabin becak.

2. Perkembangan Becak Di Kota Medan

a) Periode Pengapusan Angkong (1927-1935)

Selama perkembangan angkong di Kota Medan, angkong pernah menjadi kendaraan populer di daerah kota maupun kampung kecil yang tersebar di seluruh Kota Medan, terlebih sangat mudah dijumpai di jalan-jalan kota seperti jalan *Cremerweg* Medan, *Huttenbachstraat* dan *Nienhuysweg*.



(a)



(b)

Gambar 7 (a) Persimpangan persimpangan antara Kesawan, *Cremerweg*, *Nienhuysweg* dan *Huttenbachstraat* di Medan 1927. (b) Jalan *Huttenbachstraat* dan *Cremerweg* 1930 Sumber: *Colonialarchitecture.eu*. Publisher: *Tropenmuseum Royal Tropical Institute*. Diakses pada tanggal 02 Maret 2022 pukul 24.35 WIB.

Gambar di atas (Gambar 7) menjelaskan mengenai jalan yang sering di lalui oleh angkong disebutkan jalan-jalan kota yang menjadi pusat keramaian. Jalan pada gambar diatas (gambar a) merupakan persimpangan antara jalan

Cremerweg Medan (sekarang Jl Balai kota), *Huttenbachstraat* (sekarang Jl. Ahmad Yani) dan *Nienhuysweg* (Jl. Pulau Pinang). Jalan *Cremerweg* (nomor 1) tepat di mana foto ini di ambil, kemudian Jl. *Huttenbachstraat* (nomor 2 dan 3) menjadi jalan yang bersebelahan dengan PT lonsum dan yang menjadi jalan terakhir ialah Jl. *Nienhuysweg* (nomor 4), kemudian gambar b, menjelaskan kondisi jalan Jalan *Huttenbachstraat* dan *Cremerweg* tahun 1930 mengalami perubahan dari segi kebersihan dan keteraturan dan tetap menjadi jalan yang dilewati angkong.

Angkong mudah dijumpai di jalan-jalan kota dalam koran *Pewarta Deli*, 5 Oktober 1927 karena pengguna angkong di Kota Medan tersebar hingga ke perkampungan. Isu pelarangan serta penghapusan angkong mulai muncul tahun 1925, berdampak hingga penghapusan surat izin (*vergunning*) yang di keluarkan pemerintah bagi penggunaan angkong di Medan (Anwar, 2018).

Dua Tahun setelah isu pelarangan, pada tahun 1927 Gemeenteraad mengadakan sidang 13 kali dengan puncak dari sidang tersebut mengeluarkan berbagai aturan salah satunya pelarangan penarikan angkong oleh manusia, dimana peraturan ini di tetapkan 5 Oktober 1927. Peraturan tersebut dikenal dengan *Hongkongverordening ddo. 16 November 1927* (Daliman, 2012). Pemberlakuan peraturan ini dimulai sejak 1 Januari 1928 mengenai izin serta sertifikat pendaftaran untuk penggunaan angkong yang tidak di keluarkan lagi seperti yang dibuat pada tahun sebelumnya (Loderichs et al., 1997). Peraturan ini memiliki tujuan untuk menghapus angkong secara perlahan di Kota Medan. *Gementeraad* membiarkan lisensi penarikan angkong kepada pekerja lama untuk tetap menjalankan pekerjaanya

sebagai penarik angkong, namun tetap mengikuti inspeksi enam bulan (Januari-Juli).

Berdasarkan deli courant terbitan 11 Mei 1927 masyarakat *gemeente* Medan berpendapat bahwa pekerjaan ini tidak etis dan tidak layak karena disamakan dengan hewan sehingga keberadaanya mengganggu, akan tetapi masyarakat Tionghoa penarik angkong menunjukkan tuduhan angkong menjadi pengganggu transportasi perkotaan adalah salah (Ambarita, 2021).

Pengadaan inspeksi selama enam bulan dengan pemeriksaan secara ketat dan dilaporkan pada *Verslag Betreffende Gemeente Medan over het jaar 1927-1929* seperti pada gambar di bawah ini (Gambar 8).

Dari gambar dibawah ini angkong mengalami penurunan sebanyak 346 unit selama 6 tahun, keadaan ini disebabkan oleh berlakunya *Gementee* Medan. Sehingga sediki demi sedikit angkong harus di hilangkan dari jalan-jalan Medan.

Geregistreerde voertuigen.						
jaar	op 1 jan.	bijge- kopen	afge- kocht	afge- geen	op 31 dec.	Aant.
Salo's						
1923	525	27	—	—	552	
1924	532	28	—	—	560	
1925	583	20	—	—	603	
1926	683	67	—	—	750	
1927	667	102	—	—	769	
1928	789	96	—	—	885	
1929	885	63	—	—	948	
Hongkong's						
1923	866	7	—	—	873	
1924	873	—	—	1	872	
1925	872	—	45	2	825	
1926	825	—	78	67	680	
1927	680	—	2	5	673	
1928	643	—	13	19	611	
1929	611	—	5	79	527	
Ossenkarren						
1923	1176	—	—	44	1132	
1924	1132	—	—	67	1065	
1925	1065	—	—	3	1062	
1926	1062	—	—	9	1053	
1927	1053	41	—	—	1094	
1928	1094	76	—	—	1170	
1929	1170	22	—	—	1192	
Auto's						
1929		891	personen- bussen		1451	
		160	vrachtwagenen			
		215	rijwielren			
		167				

Gambar 8 Tinjauan kendaraan terdaftar Gemeente Medan 1927-1929

Sumber: *Verslag Betreffende Gemeente Medan over het jaar 1927-1929*, Koninklijk Instituut Taal Land en Volkenkunde, Medan: Durk Kohler & Co. dalam Ambarita 2021 (melalui situs online Colonialarchitecture.eu) Diakses pada tanggal 23 Februari 2022 pukul 23.00 WIB.

Gambar di atas menjelaskan mengenai daftar kendaraan yang ada di

wilayah Medan dimulai tahun 1923 – 1929.

1. Paragraf pertama menjelaskan mengenai Sado's pada tahun 1923-1929 yaitu mengalami peningkatan dimulai dari 1 Januari sampai 31 Desember mengalami penambahan sebesar 27 unit, sehingga jumlah sado secara keseluruhan 525 unit, Penambahan tertinggi jumlah sado terlihat pada tahun 1927 sebanyak 102 unit dengan jumlah keseluruhan 687 unit selama setahun.
2. Paragraf kedua menjelaskan mengenai Hongkong atau Angkong selama satu tahun 1 Januari – 31 Desember 1923 berjumlah 873 unit, dengan penambahan 7 buah unit, namun pada tahun berikutnya angkong mengalami penurunan karena tidak di setujui untuk penarik angkong baru membuat lisensi. Tahun 1924 seorang penarik angkong mulai mengundurkan diri atau tidak bekerja menjadi penarik angkong, pada tahun ini menjadi awal permulaan angkong mengalami kemunduran. Tahun 1925, sebanyak 45 pengajuan sertifikat izin menarik angkong tidak di setujui, dan 2 orang penarik angkong tidak lagi bekerja. Berlanjut tahun 1926 angkong yang tersisa berjumlah 650 unit, dengan 78 orang pendaftar di tolak dan 97 orang berhenti, tahun ini menjadi angka tertinggi para penarik angkong berhenti dari pekerjaannya. Kemudian tahun 1927 terdapat 2 orang pendaftar di tolak dan 5 orang penarik angkong berhenti. Tahun 1928 sebanyak 13 orang di tolak dan 19 orang berhenti. Tahun 1929 angkong berjumlah 527, dengan 5 orang pendaftar di tolak dan 79 orang tidak bekerja lagi. Sehingga pada akhir tahun 1929 angkong berkurang sebanyak 346 unit selama 6 tahun.
3. Paragraf ketiga menjelaskan mengenai Ossenkarren (Gerobak Sapi) pada tahun 1923-1929, dimulai dari 1 Januari (berumlah 1176) sampai 31 Desember (berjumlah 1132) mengalami penurunan karena pemilik gerobak sapi tidak lagi bekerja

sehingga telah berkurang 44 unit. Akan tetapi pada tahun 1928 Gerobak sapi mengalami peningkatan terbanyak yaitu 76 unit dengan jumlah keseluruhan 1170. Dan tahun 1929 gerobak sapi meningkat sebanyak 22 buah dengan jumlah keseluruhan 1192.

4. Paragraf ke empat menjelaskan tentang Autos's (Mobil), tahun 1929 milik perseorangan 1 Januari 891, kemudian bertambah menjadi 1451 selama 31 Desember. Kemudian Bussen (Bus) sebanyak 180 unit, vracht (Kargo) sebanyak 213, dan rijwielen (Sepeda) sebanyak 167 unit.

Puncak pelarangan angkong terjadi tahun 1934, angkong mengalami pelarangan memasuki daerah *Cantonstraat*, tahun 1935 angkong yang terdaftar dan masih beroperasi hanya sisa 170 buah. Sehingga pejabat *gemeenteraad* dari kalangan Eropa melakukan pengajuan permohonan untuk menghapuskan angkong. Penghapusan angkong secara permanen, dari 170 penarik angkong tersebut akan menjadi pengangguran, sehingga anggota *gemeenteraad* melakukan sebuah kerjasama bersama Komite Pengangguran Cina. Hal ini menjadi alasan angkong benar-benar hilang dari Medan pada tahun 1946, berdasarkan cerita angkong yang tersisa di bakar untuk meyakinkan agar tidak ada penggunaan angkong lagi (Fitrisia, 2006).

b) Periode Perkembangan Becak Dayung (1950 – Sekarang)

Bentuk becak dayung Medan memiliki perbedaan dari becak dayung yang berada di Jawa, dari bentuk pengemudinya berada di samping, sedangkan di Jawa pengemudi berada di belakang sepeda maupun di depan. Penulis menganalisis mengenai letak pengemudi yang berada di samping penumpang disesuaikan dengan keadaan sosial, dimana pengemudi dianggap sejajar dan tidak adanya perbedaan

status antara penumpang dan penarik becak. Ukuran becak dayung yang dikirim dari Singapura ke Medan sama, namun terdapat perbedaan dibagian aksesoris bagian seksi (kerangka) depan becak. Perbedaan aksesoris di seksi depan dirancang sendiri oleh bengkel yang membuat becak dayung di Medan. Bengkel Medan memproduksi becak dayung seperti model Singapura karena dianggap sebuah keuntungan besar. Produksi becak dayung di Medan tidak dilakukan oleh satu bengkel, tetapi berkerjasama dengan bidang masing-masing. Seperti penempahan kabin dibuat oleh almarhum pak Karlik bertempat tinggal di gang Banteng Kecamatan Helvetia.

Perolehan becak dayung dapat dilakukan dengan menempah becak di Jl. Ismailiyah kepemilikan bapak Aseng. Bagi masyarakat yang tidak mampu membayar penempahan becak secara kontan dapat di bayarkan dengan mencicil setiap bulannya. Sistem disesuaikan dengan kesanggupan masyarakat, selain tempat penempahan milik bapak aseng, ada 3 tempat lain yang cukup populer di Medan, yaitu di becak gundaling, becak walumas, dan umilin. Keempat tempat tersebut yang menjadi saksi perjalanan becak dayung di Medan. Masa penempahan becak dapat diterima sekurang-kurangnya 7 hari terhitung dari tanggal pemesanan.

Pasca kemerdekaan menjadi awal menjamurnya becak dayung di Medan akibat banyaknya pengangguran yang tidak mendapatkan pekerjaan, sehingga masyarakat yang belum memiliki pekerjaan sementara waktu menjadi tukang becak. Menjadi tukang becak merupakan pekerjaan yang sangat mudah tanpa memerlukan keahlian, sehingga menjadi tukang becak adalah pilihan terbaik untuk menjalankan roda kehidupan bagi pengangguran di Medan saat itu. Cara kerja menjadi tukang

becak cukup dengan tenaga dan kepandaian menaiki sepeda agar dapat menjalankan becak tersebut.

Hasil wawancara dengan Kakek M. Basri (99thn) mengenai jenis becak dayung di Medan,

Kalau becak dayung satu jenis aja, Cina yang buat bentuknya hanya kotak. Peraturan pemerintah membuat tahun 1955 becaknya di cat. Hijau dari pagi sampai jam 6 (12 jam) putih dari pagi sampai pagi (24 jam). Dulu kalau warna hijau ini lewat dari jam 6 di tangkap dan ga boleh jalan. Kakek memilih warna hijau karena di cat sendiri sesuai keinginan, yang diatur oleh pemerintah. Undang-undang nya itu hijau ga boleh malam, kalau putih boleh, itu aja undang-undangnya.

Wawancara dengan kakek Basri memberikan gambaran bahwa perkembangan bentuk becak dayung di Medan hanya satu jenis yaitu kabin kotak, namun becak dayung Medan memiliki dua jenis warna, hijau dan putih. Warna hijau hanya boleh beroperasi di sekitar Medan selama 12 jam di mulai dari jam 06.00 pagi hingga jam 18.00 sore, kemudian becak berwarna putih beroperasi 24 jam lamanya. Aturan ini di berlakukan untuk seluruh pengguna becak dayung di Medan, jika aturan tersebut di langgar, para pengguna becak akan di tangkap oleh petugas dan dilarang beroperasi, bentuk becak dapat di lihat pada gambar di bawah ini (Gambar 9).



(a) Tampak samping



(b) Tampak depan

Gambar 9 Becak dayung berwarna hijau (Sumber: Dokumen Pribadi Zuliana, 2022).

Hasil wawancara bersama kakek Basri, pada Gambar diatas (Gambar 9) memperlihatkan becak dayung berwarna hijau yang boleh beroperasi selama 12 jam, terhitung mulai jam 06.00 – 18.00 wib. Warna pada becak ditentukan sendiri oleh pemilik, agar tidak menyulitkan kemudian untuk tarif pembayaran becak dayung di hitung berdasarkan jarak tempuh. Hasil wawancara dengan kakek Basri mengatakan terdapat 3 jenis jarak tempuh; jarak dekat, menengah dan jauh, seperti yang terlihat di bawah ini (Tabel1).

Tabel 1 Tarif becak dayung tahun 1950 – 1980

No	Jarak Tempuh	Harga
1	Jarak tempuh dekat (1-5 km)	2,5 Sen - 1 Ketip (10 sen)
2	Jarak tempuh menengah (5 – 10 km)	3 - 4 Perak
3	Jarak tempuh Jauh (\geq 15 km)	\geq 5 Perak

Jarak tempuh dekat sekitar 1 sampai 5 km di kenakan biaya 2,5 sen-1 ketip (10 sen), jarak menengah sekitar 5 sampai 10 km di kenakan biaya 3 – 4 perak, dan untuk jarak jauh \geq 15 km dikenakan biaya 5 perak keatas.

Perkembangan becak dayung dari tahun 1950 – 1980 memiliki pengawasan ketat terhadap warna becak. Pengawasan becak dayung terlihat juga dari plat polisi yang wajib digunakan oleh seluruh becak dayung agar memudahkan untuk mentertibkan, akan tetapi memasuki tahun 1990 becak dayung tidak lagi menjadi sebuah kendaraan yang sangat ketat diatur oleh pemerintah karena maraknya transportasi lain yang lebih modern.

c) Periode Perkembangan Becak Bromptit (1970-1990)

a. Kereta Bromptit

Beberapa jenis kereta bromptit yang ada di Medan: Rex, Sax, Dampf Kraft Wagen (DKW). Mesin bromptit ini mengisi sejarah perjalanan transportasi becak di Medan, dengan permulaan di tahun 1956 dan berakhir di tahun 1990 setelah adanya peremajaan kendaraan di Kota Medan.

1. Mesin Rex



(a)



(b)



(c)

Gambar 10 (a) Brompton jenis mesin Rex (letak mesin sejajar dengan pedal). (b) Brompton jenis mesin Rex (Letak mesin berada di depan berdekatan dengan stang sepeda)

Sumber: Koleksi foto Facebook Bromfirts Garage Bandung – N'doro.

Gambar di atas memperlihatkan jenis motor brompton menggunakan sepeda dengan mesin rex yang di tempel pada sepeda. Gambar (a) menunjukkan sepeda yang ditempel dengan mesin rex (di sebut brompton rex) berada pada bagian bawah, berdekatan dengan pedal sepeda, diperkirakan mesin dan sepeda yang ada pada gambar keluaran tahun 1956. Gambar (b) dan (c) menunjukkan sepeda yang di tempel dengan mesin rex dibagian depan, berdekatan dengan kemudi, namun yang membedakannya hanya terdapat tabung bahan bakar dibagian depan sejajar dengan batang sepeda, sepeda dan mesin pada gambar diperkirakan masuk pada tahun 1958 setelah rex pada gambar a, karena terdapat modifikasi yang tidak terlalu jauh, hanya perbedaan pada letak tempat mesin. Hal ini menunjukkan terjadi perubahan dalam bidang teknologi, yaitu terhadap mesin yang menempel di sepeda sebagai perkembangan. Jenis lain yang memiliki kesamaan ialah dengan mesin berada dibagian bawah dan di tambah alat pendukung seperti tabung bahan bakar.

Brompton jenis rex memiliki ciri-ciri yang khas seperti mesin memiliki CC (cubical centimeter) kecil hanya 50cc. Kereta ini tidak memiliki kopling

maupun porsneling sehingga fungsi dayungan sebagai pemutar untuk menghidupkan mesin, setelah mesin di hidupkan dayungan pada sepeda tidak lagi berfungsi.

Mesin rex menggunakan bahan bakar minyak untuk menjalankannya, dalam penggunaan bahan bakar, mesin rex terkenal sangat boros dan lambat saat berjalan. Rex juga sangat berisik saat dihidupkan dan mengeluarkan asap yang tebal sehingga mengganggu lingkungan.

2. Mesin Sax

Terdapat brompton dengan jenis mesin lain seperti mesin Sax, mesin Sax dikatakan sebagai brompton Sax yang digunakan setelah mesin rex tidak lagi digunakan, hal ini karena mesin rex memiliki sparepart yang sulit didapatkan dan jika terjadi kerusakan pada mesin sangat sulit di perbaiki, sehingga para pengguna brompton beralih menggunakan Sax. Untuk gambar dan bentuk dari mesin tidak di temukan sumbernya, akan tetapi untuk sejarah dan perkembangan di dapatkan dari hasil wawancara.

Hasil wawancara mengenai mesin brompton yang berkembang di Medan dengan bapak Suhardi (1970) berkerja sebagai tukang reparasi mesin brompton:

Becak Binjai dulu juga ada, tapi dulukan pakai Sax, jadi kalau pas kretanyarusak mesinnya, diambil di perbaiki dan di pindahkan untuk ke becak dayung. Awal mulanya adalah rex, setelah sparepart dari rex sudah tidak di temukan kemudian pindah ke Sax, lalu pindah ke Dkw. Sax dan Rex udh gada lagi.

Perkembangan mesin Sax tidak jauh dari mesin rex, mesin Sax sebagai pengganti mesin rex apabila terdapat kerusakan yang parah dan harus diganti. Sax dan rex memiliki kesamaan dalam penggunaannya, yaitu mesin yang sulit di perbaiki apabila terjadi kerusakan.

Montir di Medan sepakat untuk membuang atau menggantinya dengan yang baru atau beralih ke mesin Sax. Mesin rex sangat sulit diperbaiki karena kecil dan sparepart yang di butuhkan tdk lagi tersedia pada saat itu, sehingga mesin Sax sebagai alternatif pengganti mesin rex. Kejadian ini menyulitkan para pengguna brompit, sehingga hal tersebut menjadi latar belakang ditinggalkannya mesin rex dan Sax dan digantikan dengan mesin Zundap maupun Dkw.

3. Dampf Kraft Wagen (DKW)

DKW atau Dampf Kraft Wagen menurupakan kereta populer yang digunakan di Medan sejak tahun 1957. Dkw sebagai kereta keluaran Jerman yang dijadikan becak oleh montir Medan. Berdasarkan jenisnya Dkw terbagi menjadi 2 Hummel (berarti betina) dan Supper (berarti jantan) kemudian Dkw modifikasi dari Medan bernama batang satu atau batang Medan. Hummel dan Supper merupakan jenis yang sama, yang membedakan ialah batang kereta yang menyatu dan terpisah, sedangkan batang Medan memiliki perbedaan dibagian batang, dan biasanya digunakan spesial untuk digandengkan dengan becak. Tahun keluaran kereta Dkw dari Jerman beragam, dimulai tahun 1957, 1961, 1965, dan terakhir 1968. Perbedaan bentuk hummel dan supper dapat di lihat pada gambar berikut:



Gambar 11 DKW Jenis Hummel

Sumber: Dokumen Pribadi Zuliana, 26 Januari 2022



Gambar 12 DKW Jenis Supper

Sumber: Dokumen Pribadi Zuliana, 26 Januari 2022

Kedua jenis Dkw pada gambar di atas (Gambar 11 dan 12) di datangkan dari Bandung dan daerah Jawa, karena di daerah Sumatera tidak tersebar secara luas sehingga perlu mengimpor dari Jawa dan Bandung ke Medan untuk di perjual belikan. Karena harga yang ditawarkan cukup murah sehingga Dkw sangat di minati masyarakat Medan. Masyarakat medan mendapatkan Dkw berdasarkan dari seseorang yang menjadi agen pengumpul Dkw. Perkembangan awal Dkw berawal dari sparepart mesin Sax yang tidak lagi di temukan karena kelangkaan pada tahun 1980, sehingga ada seorang tetangga dari bapak Suhardi yang mengusulkan bahwa keluarganya memiliki kereta yang lebih sempurna bentuknya bernama brompit di Jawa, kereta ini marak digunakan di Jawa sehingga mungkin dapat dirikim ke Medan menjadi solusi menggantikan Sax sebagai transportasi becak. Akhirnya di coba untuk mengimpor Dkw dari pulau Jawa, dan karena banyak yang berminat, Dkw menjadi ladang usaha bagi bapak Suhardi sebagai montir untuk diperjual belikan.

Penarik becak Rex maupun Sax beralih ke Dkw dikarenakan Dkw jika jika mengalami keruSaxan masih dapat di perbaiki tanpa membeli mesin yang baru,

adapun keruSaxan kecil yang sering dialami yaitu terdapat pada sokar dan lahar. Pertimbangan lain untuk pembelian Dkw juga karena harga yang tidak terlalu tinggi, sehingga masih dapat di jangkau olah masyarakat kecil. Menghidupkan mesin Dkw cukup dengan mendayung ke arah depan hingga mesin Dkw hidup, kemudian jika ingin memberhentikan atau mengeram cukup dayungkan ke belakang hingga Dkw berhenti. Dkw memiliki kecepatan rata-rata 40-50km/jam di jalan mulus tanpa tanjakan. Pada tahun 1950 Dkw yang di dapat memiliki 50cc, 48 cc dan 47 cc, namun pada tahun 1960 cc yang di dapat lebih kecil dari tahun 1950 yaitu hanya 49 cc. Dkw juga terkenal dengan minyak yang boros dan mengeluarkan asap serta suara yang berisik sehingga dapat mengganggu lingkungan.

b. Becak Bromptit

Becak bromptit terbagi menjadi tiga berdasarkan rincian diatas yaitu bromptit mesin Rex, Sax, dan Dkw. Becak Rex selama perjalanannya di Medan, pertama kali dijadikan becak pada tahun 1970 oleh almarhum bapaknya pak Sutris di Jl. Seksama, kemudian di susul oleh almarhumar pak Yunus di Jl. Garuda. Dua nama tersebut merupakan montir awal dalam pembuatan becak Rex di Medan. Perjalanan becak Rex menjadi langkah awal bagi masyarakat Medan untuk mengenal becak yang menggunakan mesin. Becak Rex pada awal perkembangan menjadi becak yang canggih dilihat dari mesin karena termasuk dalam perubahan dalam bidang teknologi. Penarik becak Rex menganggap bahwa bekerja menjadi tukang becak adalah hal yang mudah dengan adanya mesin.

Jika ingin mendapatkan becak Rex, masyarakat dapat menempahkannya di bengkel almarhum orangtua pak sutris atau almarhum pak Yunus. Kemudian untuk mendapatkan kabin, dapat

menempahkannya di gang Banteng oleh pak Karlik. Seluruh bengkel yang menerima tempahan becak tidak dapat bekerja sendiri akan tetapi menggunakan tim. Setiap bengkel hanya fokus kesalahsatu penyediaan (kabin atau seksi becak), sehingga untuk menempah becak masyarakat wajib membawa kendaraan yang akan digandengkan karena para montir tidak menyediakan kendaraan. Bentuk kabin becak Rex tetap mengikuti dari becak dayung yaitu petak dan di sesuaikan dengan besar kendaraan. Bentuk kabin petak berlaku untuk seluruh becak termasuk Sax dan Dkw.

Hasil wawancara mengenai Rex dan Sax dengan bapak Bonar Panjaitan (50 tahun) bekerja sebagai tukang tempelan.

Awal masuknya bromptit kemedan, dia kreta dulu sampai istilahnya tahun 1980 kendaraan belum banyak kurasa di gantilah dari kreta rex tadi diganti ke mesin sax. Kalau rex kan dia dibatang, di sorong dulu baru jalan, kalau ini kan begitu start di dayung baru berjalan. Ini cc nya kecil Cuma 50 cc. Jadi kalau dibante beban berat, di dayug dulu baru jalan. Baru kalau udh jalan, dayungannya gak berfungsi lagi, dayugnya berfungsi untuk memutar mesin aja. Kalau mesin sax lebih kecil sedikit dari mesin DKW. Pornailing di tangan (gigi seperti di vespa) kreta sax itu 2, kalau DKW 3.

Wawancara dengan bapak Bonar memberikan gambaran bahwa Sak sebagai kereta yang lebih canggih diatas Rex dan dari sisi perkembangan teknologi Sax mengalami peningkatan dibanding dengan Rex. Becak Sax pada permulaan perkembangan telah memiliki 2 pornailing yang dapat digunakan untuk mengontrol kereta saat bejalan, mesin yang digunakan juga lebih besar dari Rex, namun tetap menggunakan pedal sebagai alat untuk memutar

mesin agar dapat hidup, cara pemakaian juga sama yaitu pedal di arahkan kedepan untuk menghidupkan mesin dan diarahkan kebelakang untuk mengerem.

Selanjutnya perkembangan becak Dkw yang menjadi primadona setelah Rex dan Sax. Dkw di jadikan becak dimulai tahun 1980 saat pertama kali mendapat kiriman kereta dari pulau Jawa. Dkw yang ingin dijadikan becak ialah milik pribadi atau perseorangan. Perkembangan becak Dkw di Medan tidak terlepas dari peran bengkel Bambang pada masa almarhum orang tua pak Sutris. Almarhum orangtua dari pak sutris menjadi orang pertama membuat becak menggunakan Dkw dan mampu membuat inovasi berupa modifikasi batang atau rangka becak Dkw (dikenal dengan batang Medan atau batang satu), adanya ide pembuatan batang Medan karena terjadi kesulitan dalam menyatukan seksi becak ke batang kereta, sehingga perlu adanya perubahan dibagian batang untuk memudahkan penggabungan seperti gambar di bawah ini.



Gambar 13 Becak barang batang Medan (batang satu)

Sumber: Dokumen Pribadi Zuliana, 26 Januari 2022

Gambar 13 sebagai contoh dari becak Dkw batang Medan yang dibuat oleh bengkel Bambang dan diperjual belikan secara bebas di Medan. Becak ini memiliki kabin yang sama dengan becak lain, yaitu becak dayung maupun

angkong yang berbentuk petak. Batang Medan sebagai satu-satunya modifikasi yang mampu diciptakan di Medan terkait dengan becak. Bengkel bambang sebagai penyedia memberikan kebebasan bagi pelanggan untuk penempahan becak dayung sesuaikan dengan keinginan, seperti besar kabin maupun pajang seksi (biasanya di tambah 1-5 cm dari ukuran sebenarnya). Kabin dan seksi jika diluar dari *request* maka di buat mengikuti seksi dan kabin dari becak sebelumnya. Selain membuat becak penumpang, bengkel Bambang juga membuat becak khusus barang. Perbedaan becak barang dan becak penumpang hanya pada kabin saja. Becak penumpang menggunakan kabin petak dengan seksi, sedangkan becak barang tidak menggunakan kabin tetapi tetap menggunakan seksi dengan tambahan papan diatsnya.

Selain almarhum orangtua pak Sutris, ada beberapa orang yang berjasa dalam perjalanan Dkw di Medan yaitu pak Karyok beralamat di pasar IV gang banteng yang menjadi penyetok Dkw tahun 1980. Kemudian pak Sukar yang beralamat di Jl. Setia Luhur yang menjadi perantara untuk mencari Dkw ke Bandung, dan terakhir ialah pak Suhardi (Lilik) beralamat di JL. Tanah Merah kec. Binjai Selatan, yang juga menjadi penyetok sekaligus montir khusus Mesin Dkw.

Masa perkembangan becak Dkw di Medan setiap tahunnya meningkat, bahkan sering mendatangkan Dkw dari Jawa sebanyak satu kontainer. Pengiriman dilakukan secara rutin oleh pengumpul Dkw untuk diperjual belikan dengan bebas di Medan dan sekitarnya. Keinginan masyarakat beralih dari Rex dan Sax ke Dkw karena menganggap Dkw lebih praktis, murah dan gampang di dapat. Jika terjadi kerusakan, harga reparasi cukup terjangkau oleh masyarakat.

Dkw dikenal sebagai ikon kota Medan pada masanya karena hanya Medan yg menjadikan Dkw sebagai becak penumpang. Masyarakat pada umumnya hanya menjadikan Dkw sebagai kendaraan pribadi, sehingga selain di Medan tidak akan menjumpai becak Dkw terkecuali daerah yang sudah memesan DKW sebagai sebuah permintaan seperti Aceh dan sekitar Medan.

Meskipun Dkw menjadi becak pilihan masyarakat Medan yang mampu menggantikan Rex dan Sax dalam tempo waktu yang cepat, dalam kenyataannya becak Dkw memiliki beberapa kekurangan seperti kecepatan yang tidak dapat melebihi 50cc. Jarak tempuh becak Dkw tidak bisa di area menanjak, kemudian Dkw mengeluarkan asap yang tebal dan ribut sehingga membuat polusi udara dan suara. Awal tahun 1990 pemerintah daerah Kota Medan mendirikan Koperasi Pengangkutan Umum Medan (KPUM) untuk mensosialisasikan peremajaan becak untuk beralih kepada kereta buatan Jepang yang lebih ramah lingkungan. Upaya yang dilakukan cukup efektif sehingga akhir tahun 1990 masyarakat banyak yang berpindah dan meninggalkan bromptop yang dulu menjadi becak pilihan di Medan. Untuk kepunahan sendiri, bromptop banyak yang di pulangkan ke negara asal dan dikirim ke Yogyakarta untuk dijadikan motor antik, sehingga keberadaan Dkw di Medan untuk saat ini sangat susah di temukan lagi.

3. Periode Perkembangan Becak Bermotor (1990 - Sekarang)

Betor atau becak bermotor merupakan becak populer yang digunakan oleh masyarakat Medan dari tahun 1990 hingga sekarang. Betor diperkenalkan di Medan melalui Koperasi Pengangkutan Umum Medan (KPUM) sebagai wadah untuk memfasilitasi bagi masyarakat kecil dan menengah yang dikelola oleh pemerintah daerah untuk mensejahterakan masyarakat

Medan. KPUM memperkenalkan becak Jenis Suzuki A100 dan Honda Win awal tahun 1990 sebagai becak yang memiliki lisensi, sehingga untuk kelengkapan administrasi becak dengan kereta keluaran Jepang sudah tertib, seperti contohnya pada gambar dibawah ini (Gambar 17)



Gambar 14 Surat Kendaraan Bermotor
Sumber: Dokumen Pribadi Zuliana, 15 Juli 2022.

Gambar di atas (Gambar 14) menjelaskan contoh surat uji kendaraan bermotor yang dikeluarkan oleh dinas perhubungan sebagai sebuah syarat kelayakan bagi becak yang ingin dibawa. Surat ini menjadi pegangan bagi para pengguna becak agar merasa aman dan nyaman saat menggunakan becak. Surat ini berlaku untuk seluruh jenis betor yang dikeluarkan oleh KPUM seperti becak jenis Suzuki A100 dan Honda Win.

Kelebihan yang dimiliki Suzuki dan Honda yaitu memiliki kecepatan diatas Dkw 100km/jam, hemat bahan bakar dan dapat digunakan disegala kondisi seperti menanjak, jalan berbatu dan jalan beraspal tergantung dari kesehatan becak yang digunakan.

Bentuk becak Honda yang digandengkan dengan becak pada permulaannya tidak jauh berbeda dengan becak sebelumnya, kemudian jenis kereta yang digunakan juga terbilang besar dan bentuk kerangka terlihat kokoh sehingga ketika di gandengkan dengan kabin akan sangat cocok dapat dilihat pada gambar di bawah ini (Gambar 18).



Gambar 15 Becak bermotor jenis Honda Win 100

Sumber: Dokumen Pribadi Zuliana, 15 Juli 2022.

Becak ini masuk di Medan pada awal tahun 1990, diperkirakan pengadaanya oleh KPUM. Becak bermotor pada gambar diatas mampu mengangkut 3-4 penumpang, dengan 3 penumpang berada di kabin dan 1 penumpang berada di boncengan kereta. Jarak tempuh betor bisa mencapai 100km tergantung kesehatan becaknya.

Selain pengadaan betor oleh KPUM, betor juga bisa didapatkan dipihak swasta seperti bengkel pak Budi di Jl. Garuda kec. Medan Sunggal. Bengkel ini berdiri di awal tahun 1980 oleh almarhum pak Muhammad Yunus (orangtua pak Budi), kemudian di lanjutkan oleh pak Budi di awal tahun 1990. Bengkel ini menyediakan kabin dan seksi becak untuk digandengkan dengan kereta. Meskipun bengkel pak Budi milik perseorangan, akan tetapi karena permintaan becak di Medan sangat tinggi, sehingga pemesanan tetap membanjiri. Setiap pekannya di terima 10 unit tempahan kabin becak. Rata-rata untuk pemesanan kabin dan seksi sebelumnya oleh masyarakat yang memiliki becak DKW yang menginginkan untuk pergantian becak karena di anggap tertinggal dari becak buatan Jepang ini, sehingga terjadi perubahan besar-besaran oleh pemilik becak sebelumnya dan beralih ke betor.

D. SIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan yang dapat di ambil dari penelitian ini dapat dilihat sebagai berikut: 1) transportasi becak di Kota Medan di bedakan kedalam dua jenis yaitu, manual (menggunakan tenaga manusia) dan mesin (menggunakan

tenaga mesin). Kategori becak manual yaitu becak dayung, dan kategori becak mesin yaitu Brompt (mesin Rex, Sax, Dkw) dan Betor (Suzuki A100, Honda Win). Kedua jenis becak ini yang menjadi perjalanan becak di Medan. 2) Sebelum adanya becak, masyarakat Medan mengenal angkong. Awal tahun 1927 sebagai penanda keluarnya pelarangan pengguna angkong. 3) Perkembangan becak pertama ialah becak dayung (1950 - Sekarang). Becak dayung masuk ke Medan awal tahun 1950 diperkirakan datang dari. 4) Periode Perkembangan Becak Brompt (1970-1990). Brompt di datangkan dari Jerman berkembang menjadi becak di Medan sejak tahun 1970.

Penelitian ini dapat dijadikan referensi awal dan mampu memberikan pelajaran serta perhatian kepada masyarakat Medan untuk mengetahui sejarah lokal bidang transportasi. Harapannya sejarah lokal Medan agar lebih luas dan dapat memberikan pembelajaran pada masyarakat luas terkhusus masyarakat Medan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Judul untuk ucapan terima kasih kepada Universitas Negeri Medan yang sudah memberikan kontribusi selama penelitian.

REFERENSI

- Ambarita, S. H. P. (2021). *Angkong di Kota Medan pada Tahun 1890-1935*.
- Anwar, S. (2018). Keruangan Perkotaan Medan dalam Tinjauan Transportasi Perkotaan Masa Kolonial. *JUSPI (Jurnal Sejarah Peradaban Islam)*, 1(2), 341-351.
- Arikunto, S. (1995). *Dasar-Dasar Research*. Bandung: Tarsoto.
- Daliman, A. (2012). *Metode penelitian sejarah*. Penerbit Ombak.
- Fitrisia, A. (2006). *Kepustakaan Sejarah Maritim: Sebuah Studi Inventarisasi Bibliografi*.
- Girsang, T. A., Widayu, C., Lubis, S. A., Alfioni, A. Z., & Juliani, R. (2021). *Buku Saku Napak Tilas Becak Motor Di Sumatera Utara*. Media Sains Indonesia.
- Husna, N. A. (2020). *HUBUNGAN KADAR TIMBAL (Pb) DI UDARA DENGAN GANGGUAN KESEHATAN PADA PEDAGANG KAKI LIMA DI JALAN PERINTIS KEMERDEKAAN KM 10 KOTA*

MAKASSAR. Universitas Hasanuddin.

- Kaharu, A. (2020). *Transportasi dan Karakteristik Operasi Becak Bermotor sebagai Angkutan Paratransit di Gorontalo: Teori, Analisis, dan Aksi* (Ideas Publishing (ed.)).
- Kuntowijoyo, D. R. (2005). *Pengantar ilmu sejarah*. Bentang Pustaka.
- Loderichs, M. A., Buiskool, D. A., & van Diessen, J. R. (1997). *Medan: Beeld van een stad*. Asia Maior.
- Sjamsuddin, H. (2012). *Metodologi Sejarah Djogjakarta*. Ombak.
- Y., W. F. P. (2013). *Meneer Baba, Perkembangan Modernisasi Dalam Gaya Hidup Dan Politik Elite Tionghoa Batavia 1900-1942* (Yumna Pustaka (ed.)).