

BAB II

PERKEMBANGAN AWAL KERETA API DAN DINAMISASI SERIKAT PEKERJA DI JAWA

Pembangunan jalur kereta api di Jawa pada awalnya berkembang karena hasil dari *Cultuurstelsel* dan perkebunan swasta yang menjamin membaiknya kondisi keuangan pemerintah Hindia Belanda. Pembangunan jalur kereta api sangat dibutuhkan pemerintah Hindia Belanda untuk mengangkut hasil produksi yang berasal dari daerah pedalaman menuju pelabuhan. Pembangunan jalur kereta api di Hindia Belanda dapat dikatakan terlambat dibanding dengan di negara lain yang telah mengenal kereta sejak tahun 1820-an.¹⁴ Keterlambatan pembangunan jalur kereta api ini lebih disebabkan oleh terbatasnya dana yang dimiliki oleh pemerintah seiring dengan situasi yang tidak kondusif yang terjadi di negeri Belanda dan di negara jajahan.

Diawali oleh kebangkrutan VOC (*Vereenigde Oost Indische Compagnie* / Perhimpunan Dagang Hindia Timur) yang menyebabkan pemerintah mengambil alih negara jajahan dengan menanggung semua utang yang ditinggalkan oleh VOC. Setelah itu, pemerintah Hindia Belanda berusaha menjalankan berbagai cara yang akan mengembalikan kondisi keuangan Belanda ke arah kondisi yang stabil. Sementara itu, keadaan di negeri Belanda sendiri berada dalam kondisi yang kacau. Belanda pada saat itu berada di bawah ancaman Perancis yang kemudian dapat mengambil alih Belanda pada tahun 1810 dipimpin oleh Napoleon. Kondisi ini menyebabkan Hindia Belanda di ambil alih oleh Inggris. Pada tahun 1821, pemerintah Hindia Belanda terus menerus menghadapi perlawanan dari rakyat pribumi yang menuntut kebebasan mulai dari Perang Paderi (1821 – 1837), Perang Diponegoro (1825 – 1830), sampai Perang Aceh (1873 – 1904). Untuk menutup kerugian pada tahun 1830, Van Den Bosch menjalankan kebijakan sistem tanam paksa yang ternyata dapat menghasilkan keuntungan dari segi finansial. Keuntungan yang diperoleh sistem tanam paksa

¹⁴ *Boekoe Peringatan dari Staatsspoor-en Tramwegen di Hindia Belanda 1875 – 1925*. Weltevreden: Topografische Inrichting. 1925. hlm. 7

sampai 1877 mencapai 823 juta Gulden. Keuntungan ini sebagian digunakan untuk melunasi utang.¹⁵

Cultuurstelsel membantu menghasilkan kekayaan jutaan gulden ke dalam kas perbendaharaan Belanda dan juga membantu dalam pembangunan ekonomi secara besar-besaran. Sistem ini juga mendorong memajukan perdagangan dan pelayaran Belanda, juga menempatkan negeri Belanda kembali pada posisinya sebagai pusat penjualan bahan mentah. Pembangunan yang dicapai oleh sistem tanam paksa mengundang reaksi baik yang setuju maupun yang menentang dan memberi pengaruh pada perkembangan politik kolonial selanjutnya.

A. Awal Perkembangan Pembangunan Jalur Kereta Api di Jawa

Kereta api merupakan salah satu transportasi yang dapat memenuhi kebutuhan manusia sebagai alat angkut barang maupun sebagai alat angkut penumpang. Pembangunan jalur kereta api di Indonesia baru dapat dilaksanakan ketika pemerintah kesulitan untuk mengangkut hasil produksi sistem tanam paksa dari desa (pedalaman) menuju pelabuhan. Kebutuhan akan sarana transportasi kereta api ini dimulai ketika tahun 1860, Raja Willem III memerintahkan Steltjes mengadakan penelitian terhadap masyarakat dengan membentuk suatu komisi sarana angkutan untuk memecahkan masalah perhubungan secara menyeluruh yang sudah mendesak di pulau Jawa.¹⁶ Setelah adanya penelitian tersebut, maka bermunculan pihak swasta yang ingin meminta konsesi untuk membangun jalur kereta api. Konsesi ini juga disertai dengan permohonan jaminan atas bunga modal yang dipinjam. Hal ini kemudian menjadi pembicaraan di dalam pemerintah. Gubernur Jenderal Rochussen tidak setuju untuk memberikan konsesi, karena menurut dia seharusnya konstruksi dan eksploitasi transportasi kereta api dilakukan oleh negara.

Namun akhirnya pada tahun 1863, konsesi dari pemerintah diberikan kepada NISM (*Nederlands Indische Spoorweg Maatschappij*) yang dipimpin oleh Ir. J.P. de Bordes. Pada saat itu mereka mengajukan konsesi agar diizinkan

¹⁵ Sartono Kartodirdjo, Marwati Djoened Poesponegoro, dan Nugroho Notosusanto. *Sejarah Nasional Indonesia* Jilid V. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan. 1978. hlm. 60.

¹⁶ Hasan Basri. *Sejarah Perkeretaapian di Indonesia*. Bandung: Kantor Pusat Perusahaan Jawatan Kereta Api. 1986. hlm. 23

melakukan pembangunan jalur kereta api dari Semarang menuju *Vorstenlanden* melalui Solo dengan jaminan bunga 5%. Pada tahun 1864, NISM juga mendapatkan konsesi membangun jalur kereta api Batavia – Buitenzorg 56 KM. Oleh karena itu, NISM berperan dalam membuka jalur lintas Semarang – *Vorstenlanden* pada 1870 dan jalur *Buitenzorg – Batavia* pada 1873.¹⁷ Dalam pelaksanaannya, NISM mengalami berbagai kesulitan menghadapi krisis keuangan yang mengancam bangkrutnya perusahaan sekitar tahun 1869 dan 1870. Hal ini diakibatkan karena terjadi gempa bumi yang memaksa pekerjaan konstruksi untuk jalur Semarang - *Vorstenlanden* dihentikan untuk beberapa kali. Akhirnya pemerintah memberikan bantuan keuangan tanpa bunga pada NISM untuk menyelesaikan pekerjaannya. Namun untuk pembangunan jalur *Buitenzorg – Batavia*, NISM tidak meminta jaminan atas bunga modal kepada pemerintah.¹⁸ Setelah berhasil untuk membangun jalur kereta api Semarang – *Vorstenlanden* dan *Batavia – Buitenzorg*, NISM pun diberikan konsesi untuk membangun jalur trem Jogja – Brossot sepanjang 23 KM pada tahun 1893, lalu membuat jalur cabang Jogja – Magelang pada tahun 1895. Setelah itu, tahun 1896 diberikan konsesi untuk jalur trem Gendih – Surabaya dan jalur trem Solo – Boyolali pada 1902. Secara keseluruhan, NISM mengerjakan 261 KM untuk jalur kereta api dan 408 KM untuk jalur trem.¹⁹

Setelah berjalannya pembangunan jalur kereta api oleh swasta, pada tahun-tahun berikutnya menteri urusan daerah jajahan, van Bosse mengusulkan pembukaan empat lintas jalur kereta yang berhubungan dengan lintas Semarang – *Vorstenlanden* dan Pasuruan – Cilacap. Selain itu juga jalur dari Depok yang bersambungan dengan lintas *Buitenzorg – Batavia*. Namun melihat keadaan pada

¹⁷ M. Gani. *Sejarah Kereta Api Indonesia*. Jakarta: Departemen Penerangan Republik Indonesia. 1975. hlm. 32

¹⁸ Anggaran dana yang dirancang oleh NISM sendiri sebenarnya melenceng dari perencanaan. Penyediaan dana pun terganggu karena pada saat itu keadaan hubungan antar Negara Eropa sedang memburuk sehingga pelaksanaan investasi pembangunan jalur kereta api terhambat. Namun keterbatasan dana ini dapat ditutup oleh para pengusaha yang mengontrak tanak-tanah perkebunan yang memerlukan jasa angkutan kereta api. Mereka bersedia membayar uang muka untuk muatan yang akan diangkutnya.

Hasan Basri, *Op.cit.*, hlm 25-26

¹⁹ *Indisch-Tijdschrift voor Spoor en Tramwegwezen*, Jaargen I No. 8, Agustus 1913.

saat itu dimana belum ada pihak swasta yang berminat untuk menjalankannya, pemerintah mencoba mengambil inisiatif untuk melakukannya sendiri.²⁰ Pada saat Baron Goltstein menjabat sebagai menteri jajahan, baru dikeluarkan undang-undang untuk melaksanakan pembangunan jalur kereta antara Surabaya – Pasuruan – Malang. Jalur kereta api ini merupakan pekerjaan konstruksi pertama yang dikelola oleh pemerintah. Dalam pengawasannya, pemerintah mempercayakan kepada David Maarschalk, yang merupakan mantan kolonel zeni Belanda, dan memusatkan kegiatannya di Malang pada tahun 1875.

B. Pembangunan dan Eksploitasi Jalur Kereta Api dalam Kendali Pemerintah (Staatsspoorwegen - SS)

Pembangunan jalur kereta api yang dijalankan oleh pemerintah diserahkan kepada badan dinas kereta api negara, *Staatsspoorwegen* – SS. Dalam aturannya *Staatsspoorwegen* berada dalam naungan Departemen *Burgerlijke Openbare Werken* (BOW) atau Departemen Pekerjaan Umum. Dalam aturan pemerintah tahun 1876 disebutkan bahwa urusan kereta api yang dalam BOW dijabat oleh seorang Inspektur Kepala, yang memberikan usulan kepada Direktur BOW dalam setiap pembangunan jalur kereta api. Direktur BOW inilah yang akan meneruskannya kepada Gubernur Jenderal, sehingga secara tidak langsung pembangunan jalur kereta api merupakan tanggung jawab direktur BOW juga.²¹

Pembangunan jalur kereta pertama yang dikerjakan oleh SS adalah jalur Surabaya – Pasuruan pada tahun 1875 dan selesai pada 29 Maret 1878.²² Setelah selesai, pembangunan jalur itu dilanjutkan dengan jalur menuju Malang. Bersamaan dengan berjalannya proses pembangunan jalur kereta api Surabaya – Pasuruan – Malang, pemerintah juga melakukan penelitian untuk kemungkinan pembukaan jalur lintas Jakarta – Bandung dan Sidoarjo – Madiun – Surakarta, juga lintas cabang dari Kertosono menuju Blitar melewati Kediri.²³ Pada umumnya pemerintah setuju dengan usul tersebut, namun belum diputuskan

²⁰ M. Gani, *Op.cit.*, hlm 32-33

²¹ *De Indische Gids* tahun 1903 Jilid I. hlm. 831

²² “De Indische Spoor-en Tramwegen” dalam *Spoorbondsblad* tahun 1926. hlm. 322

²³ Pembangunan jalur Surabaya – Pasuruan – Malang dapat diselesaikan seluruh pekerjaannya pada Juli 1989 dengan pembangunan jalur yang panjangnya 112 km. Lihat Hasan Basri, *Op.cit.*, hlm. 30

mengenai pembangunan jalur Madiun – Surakarta, yang diminta juga oleh NISM. Untuk itu, SS mengajukan klausul kontrak bagi NISM untuk mendapatkan jalur itu, yaitu :

1. Pengambilalihan jalur lintas *Batavia – Buitenzorg* dari tangan NISM ke tangan pemerintah.
2. Pemerintah memberikan persetujuan kepada NISM untuk pembangunan jalur lintas Madiun – Surakarta, Jogja – Magelang, dan Jogja – Cilacap, serta perubahan ketentuan mengenai pemakaian lebar rel pada jalur Semarang – *Vorstenlanden – Willem I* dari 1435 mm menjadi 1067 mm, yang menjadi ketentuan sebagai lebar rel di Jawa.
3. NISM diharapkan mempersempit lintas utama Semarang – Jogja.²⁴

Klausul ini ditolak oleh NISM, namun pemerintah juga tidak mau mengalah dengan memberlakukan sebuah undang-undang yang dikeluarkan pada Juni 1878 untuk membangun jalur lintas *Batavia – Bandung* dan *Sidoarjo – Madiun*, tanpa memberi putusan untuk jalur Madiun – Surakarta yang diminta oleh NISM.²⁵ Dari sinilah mulai terlihat eksploitasi yang dilakukan pemerintah terhadap kereta api. Eksploitasi yang dijalankan pemerintah dalam penggunaan kereta api ternyata menghasilkan keuntungan karena biaya konstruksi yang dikeluarkan ternyata lebih kecil dari yang diperhitungkan. Oleh karena itu, pemerintah melalui *Staatsspoorwegen* berminat untuk mengembangkan lebih luas pembangunan jalur kereta api untuk menambah perbendaharaan keuangan negara dan memaksa untuk mengembangkan peran *Staatsspoorwegen* untuk lebih memperlancar dan memaksimalkan pekerjaan.

Untuk itu, David Maarschalk melakukan berbagai usaha untuk menunjang kinerja *Staatsspoorwegen*. Pada tahun 1878, Maarschalk mendapat izin untuk mendirikan Biro Teknik pada tataran Kementrian Urusan Daerah Jajahan di negeri Belanda. Biro Teknik mempunyai tugas untuk menyetujui pengiriman persediaan materiil yang diperlukan oleh *Staatsspoorwegen*. Dengan adanya Biro Teknik ini diharapkan dapat bermanfaat untuk menghindarkan kesulitan dalam pemesanan dan pengiriman materiil sehingga dapat memperlancar pembangunan jalur kereta

²⁴ *Ibid.*, hlm. 31

²⁵ M. Gani., *Op.cit.*, hlm 34

api.²⁶ Maarschalk juga melakukan pengawasan terhadap jalan kereta api swasta melalui *Staatsspoorwegen* dan memindahkan kantor pusat dari Malang ke *Buitenzorg* dengan menempatkan bengkel di Bandung.

Pada tahun 1879, *Staatsspoorwegen* mulai menjalankan seluruh pembangunan jalur kereta api di sepanjang Jawa Barat sampai Jawa Timur. Beberapa jalur mulai dibangun, yaitu jalur *Buitenzorg – Batavia – Bandung*, jalur *Jogja – Cilacap*, jalur *Surakarta – Madiun*, jalur *Mojokerto – Kertosono – Blitar*, dan juga jalur *Pasuruan – Probolinggo*. *Staatsspoorwegen* juga berperan dalam terbentuknya jalur kereta api di Priangan. Pembangunan jalur kereta api di Priangan seluruhnya dilakukan oleh *Staatsspoorwegen*, baik lajur utama maupun simpangan. Sebelumnya pernah diberikan konsesi kepada pihak swasta untuk pembangunan jalur *Tasikmalaya – Singaparna* dan *Banjar – Kalipucang – Cijulang*. Namun, pihak swasta mundur dalam pelaksanaan yang dikarenakan faktor resiko pembangunan yang besar dan biaya yang dibutuhkan lebih mahal dibanding daerah lain.²⁷

Perkembangan pembangunan jalur kereta api yang dilakukan oleh *Staatsspoorwegen* dapat dikatakan sangat pesat mulai tahun 1894 dengan panjang jalur mencapai 1089 KM. Pada saat itu, pembangunan jalur di selatan pulau Jawa yang menghubungkan antara *Batavia* dan *Surabaya* melalui *Bandung*, *Jogja*, dan *Solo* dapat diselesaikan pada tanggal 1 November 1894. Pembangunan jalur kereta api yang dilakukan oleh *Staatsspoorwegen* pun terjadi di Sumatera. Beberapa jalur kereta berhasil diselesaikan diantaranya adalah jalur *Padang Panjang – Fort De Kock (Bukit Tinggi)* sepanjang 19 KM pada tahun 1891 dan jalur *Padang Panjang – Solok* sepanjang 53 KM pada tahun 1892. *Staatsspoorwegen* tidak hanya melakukan pembangunan jalur rel untuk kereta api, tetapi juga jalur rel untuk tram salah satunya adalah jalur *Jogja – Solo*. Langkah

²⁶ *Ibid.*, hlm. 35

²⁷ Pembangunan jalur kereta api di wilayah Priangan akhirnya dikerjakan sendiri oleh perusahaan kereta api negara (*Staatsspoorwegen*). Hal ini dikarenakan sulitnya medan area yang harus dilalui dalam pembangunan jalur kereta yang mengakibatkan banyaknya biaya yang dibutuhkan sehingga tidak ada pihak swasta yang berminat dalam pembangunan di wilayah priangan ini.

Agus Mulyana. *Melintasi Pegunungan, Pedataran, hingga Rawa-rawa: Pembangunan Jalan Kereta Api di Priangan 1878 – 1924*. Depok: Disertasi Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia. 2005. hlm. 88

Staatsspoorwegen untuk menguasai jalur kereta di Jawa digenapi dengan membeli jalur *Batavia – Buitenzorg* dengan harga f. 8.500.000 pada tahun 1913. Jalur ini pada awalnya digunakan untuk percobaan penerapan elektrifikasi, namun program ini hanya diselesaikan untuk kompleks *Batavia – Tanjung Priok* pada 6 April 1925, bertepatan dengan 50 tahun berdirinya *Staatsspoorwegen*.²⁸

C. Dinamika Pergerakan Serikat Kerja di Hindia Belanda sejak Abad ke-20

Memasuki tahun 1870, di Hindia Belanda telah terjadi pergeseran bentuk politik ekonomi sebagai akibat dari kemenangan partai Liberal di negeri Belanda. Sebelum tahun 1870 di Hindia Belanda di terapkan sistem ekonomi tanam paksa yang terlihat sangat konservatif. Sistem ini kemudian berganti menjadi sistem ekonomi liberal. Dalam pelaksanaannya di Belanda, sistem ekonomi liberal membuka peluang sebesar mungkin untuk investasi modal asing. Sistem ini sangat berpengaruh bagi perkembangan sosial dan ekonomi negara menuju suatu bentuk ekonomi yang kapitalistik.²⁹ Seiring berubahnya sistem ekonomi di Hindia Belanda, perubahan juga terjadi pada struktur dalam masyarakat. Pada masa ini, sumber daya manusia di Hindia Belanda memiliki peranan penting, khususnya di Jawa. Para pemilik modal yang melakukan investasi merekrut masyarakat sebagai pekerja yang akan membantu usahanya. Masyarakat yang kehidupan ekonominya diatur dengan ikatan tradisional bergeser menjadi masyarakat yang mengenal sistem kerja dan upah.³⁰

Dengan masuknya modal asing, masyarakat yang tidak memiliki tanah dapat memperoleh pekerjaan dan adanya sistem kerja dan upah menjadikan masyarakat tidak lagi digunakan sebagai pengganti budak dengan menjalankan sistem wajib tanam melainkan menjadi tenaga kerja lepas yang mendapat upah (buruh). Hubungan kerja antara pekerja dan majikan tidak selalu berjalan mulus dan mudah timbul masalah, terutama jika menyangkut upah dan syarat kerja yang terlalu memberatkan. Ketidakpuasan bahkan ada yang memunculkan bentrokan

²⁸ *Spoorbondsblad, Loc.cit.*, hlm. 325

²⁹ Sartono Kartodirdjo. *Pengantar Sejarah Indonesia Baru: 1500 – 1900 Dari Imporium Ke Emporium*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama. 1998. hlm. 339

³⁰ D.H. Burger. *Perubahan-perubahan struktur dalam masyarakat Jawa*. Jakarta: Bhratara. 1977. hlm.9

seperti adanya protes yang dilakukan oleh para pekerja dalam suatu gerakan. Oleh karena itu, dengan memiliki persamaan nasib, para pekerja menyatukan tujuan mereka dalam suatu serikat pekerja.³¹ Organisasi ini digunakan sebagai manifestasi situasi kelompok dan rasa kebersamaan di lingkungan tenaga kerja. Serikat pekerja pada awalnya justru terbentuk hanya dalam batasan persamaan lingkup sosio-kultural dan etnis dimana mereka lebih dekat antara sesamanya. Pada tahun 1898 muncul *Indische Bond* (Perserikatan Hindia) dimana di dalamnya hanya sekelompok orang Belanda yang merupakan pejabat teras pemerintah. Setelah itu, muncul *Insulinde* yang merupakan serikat bagi pegawai-pegawai peranakan Belanda.³²

Pergerakan serikat pekerja di Hindia Belanda kemudian muncul untuk memperbaiki kedudukannya dan kesejahteraan anggotanya mengikuti pertumbuhan dan pergerakan politik.³³ Pada awal abad ke-20, di Hindia Belanda banyak bermunculan organisasi-organisasi baru di kalangan elit yang terpelajar. Dengan adanya perkumpulan-perkumpulan ini, pemikiran kaum buruh lebih terbuka untuk mendirikan organisasi serupa tetapi dengan tujuan untuk mengubah nasib anggotanya untuk mendapatkan kesejahteraan. Tumbuh dan berkembangnya pergerakan serikat pekerja juga dikarenakan adanya keinginan orang-orang politik merangkul kaum buruh untuk memperkuat aksinya. Dalam perkembangan selanjutnya, pergerakan serikat pekerja muncul akibat adanya peristiwa-peristiwa yang dapat mempengaruhi kehidupan kaum pekerja, misalnya perang dunia I.³⁴

Sebenarnya pada tahun 1905, sebelum adanya pendirian organisasi-organisasi dari kaum elit, telah berdiri sebuah perkumpulan pekerja *Staatspoorwegen Bond* (*SS Bond*) yang didirikan pada tahun 1905. Organisasi ini ditujukan untuk mewadahi pekerja kereta api dan tram yang bekerja di perusahaan pemerintah (*Staatspoorwegen*). Dalam *SS Bond* keanggotaannya terbuka untuk semua kalangan bangsa, namun jajaran pengurus pusat masih di bawah pimpinan

³¹ Suri Suroto. "Gerakan Buruh dan Permasalahannya" dalam *Prisma* no.11 tahun 1985. hlm. 25 - 26

³² *Ibid.*, hlm. 27

³³ Serikat buruh berkembang lebih dulu di Inggris. Pengakuan sepenuhnya terhadap hak buruh untuk mendirikan organisasi sebagai media perundingan bersama dan melakukan pemogokan baru tercapai pada akhir abad ke-19. J.A.C. Mackie. *Sejarah Pembangunan Ekonomi dalam Dunia Modern. Jilid I*. Jakarta: Pembangunan. 1964. hlm. 153

³⁴ Pringgodigdo, A.K. *Sejarah Pergerakan Rakyat Indonesia*. Jakarta: Dian Rakyat. 1984. hlm. 16

pegawai Belanda. Pendirian serikat pekerja ini dapat dikatakan tidak banyak mendapat dukungan, seiring ketidakpuasan para anggotanya yang merasa aspirasi mereka tidak tersalurkan, khususnya pekerja pribumi. Setelah itu, mulai muncul suatu organisasi pekerja VSTP (*Vereeniging van Spoor en Tramwegpersoneel*) yang mewadahi pekerja-pekerja kereta api dan tram tidak hanya dari kalangan pegawai pemerintah, tapi juga dari kalangan pekerja swasta. Sebagian besar anggota *SS Bond* yang tidak puas akan organisasinya itu mulai beralih bergabung dengan VSTP yang berpusat di Semarang dan resmi berdiri pada 14 November 1908. VSTP sebenarnya baru mendapat *rechtpersoon* (hak hukum berdiri) pada 12 Februari 1909, namun diawal berdirinya sudah banyak menarik minat dari pekerja-pekerja rendah berbagai perusahaan kereta api di Jawa. Tujuan dari VSTP sendiri adalah mencapai perbaikan nasib kaum pekerja untuk menuju kehidupan yang lebih baik dan mencapai kesejahteraan. Dengan kehadiran VSTP, *SS Bond* yang tidak mengakui hak suara pekerja pribumi yang menjadi anggotanya mulai kehilangan kepercayaan dan ditinggalkan banyak anggotanya.³⁵

Semenjak pendirian VSTP yang menjadi serikat pekerja kereta api dan *tram*, maka mulai bermunculan serikat-serikat pekerja dari berbagai golongan pekerja lain, dan pada perkembangannya banyak dipengaruhi oleh organisasi politik seperti SI (Sarekat Islam) dan PKI (Partai Komunis Indonesia). Perkembangan serikat pekerja yang dipelopori oleh VSTP ini merupakan faktor penting dalam proses institusionalisasi politik masyarakat kolonial. Walaupun pada saat itu organisasi pekerja mempunyai tujuan hanya sebatas memperjuangkan kesejahteraan kaum pekerja dan bukan untuk partai politik, namun dalam konteks sosial politik organisasi pekerja mempunyai kekuatan politik karena mampu melakukan mobilisasi massa. Oleh karena itu, akan sangat terlihat wajar jika organisasi-organisasi politik berusaha untuk mendekati dan merangkul serikat-serikat pekerja.³⁶

Pada tahun 1916 pegawai bumiputera dari jawatan pegadaian mendirikan PPPB (Perserikatan Pegawai Pegadaian Bumiputera) yang kemudian juga berada

³⁵ John Ingleson, *Tangan dan Kaki Terikat: Dinamika Buruh, Sarekat Kerja dan Perkotaan Masa Kolonial*. Jakarta: Komunitas Bambu. 2004. hlm. 38

³⁶ Sartono Kartodirjo. *Pengantar Sejarah Indonesia Baru, Sejarah Pergerakan Nasional: Dari Kolonialisme sampai Nasionalisme, Jilid 2*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama. 1990. hlm. 124

dalam pengaruh SI. Begitu juga dengan pegawai Departemen Pekerjaan Umum (BOW) yang mendirikan VIPBOW (*Vereniging Inheems Personeel Burgerlijke Openbare Werken*). Serikat-serikat pekerja ini mendekati kepada bentuk organisasi kaum buruh khusus karena waktu itu pegawai bumiputera hanya terdiri dari pegawai golongan rendah saja. Peranan SI juga terlihat dalam pembentukan *Personeel Fabrieke Bond* (PFB) di Yogyakarta pada tahun 1917. PFB merupakan suatu organisasi buruh yang mewakili kepentingan pekerja pertanian dan pabrik yang berhubungan dengan perkebunan.³⁷ Pendirian PFB diumumkan setelah kongres CSI tahun 1918 tepatnya pada bulan November oleh Soerjopranoto. PFB berkembang pesat di semua tanah perkebunan gula di Jawa pada musim panen tahun 1919. Kemajuan yang dicapai PFB memunculkan Soerjopranoto sebagai propagandis serikat buruh terkemuka dan SI Yogyakarta sebagai pusat pergerakan yang baru. Soerjopranoto muncul sebagai “raja mogok” dengan naungan PFB.³⁸ Dengan banyaknya serikat-serikat pekerja yang mulai berdiri, maka menurut Semaoen perlu diadakan organisasi yang dapat digunakan sebagai pusat pergerakan dan mempersatukan serikat-serikat pekerja tersebut. Namun realisasi dari usul Semaoen ini baru tercapai pada akhir tahun 1919, dimana SI mendirikan suatu badan federasi sebagai pusat perserikatan-perserikatan buruh yang bertempat di Yogyakarta, Persatuan Pergerakan Kaum Buruh (PPKB).³⁹

Pergerakan serikat pekerja di Jawa menunjukkan kecenderungan kearah orientasi yang radikal sejak tahun 1919. Hal ini dapat dilihat dengan banyaknya pemogokan-pemogokan yang dilakukan untuk memperjuangkan nasib kaum buruh yang semakin memburuk. Banyak faktor juga yang menyebabkan peralihan orientasi pergerakan rakyat menuju arah yang radikal, diantaranya adalah:

³⁷ Adhi Darmo yang dibentuk di Yogyakarta tahun 1915 merupakan cikal bakal PFB. Organisasi Adhi Darmo ini merupakan organisasi pekerja yang melalui usaha koperasi telah membangun sekolah-sekolah untuk anak-anak buruh dan berusaha membantu serta menyalurkan kepentingan pekerja perkebunan. Namun, organisasi ini tidak diakui secara resmi dan manfaatnya belum dapat dirasakan maksimal. Oleh karena itu, pada tahun 1917 dilakukan peremajaan terhadap Adhi Darmo sebagai suatu organisasi bergaya barat. Lihat, Robert van Niel. *Munculnya Elit Modern Indonesia*. Jakarta: Pustaka Jaya. 1984. hlm. 185

³⁸ Takeshi Shiraishi, *Zaman Bergerak: Radikalisme Rakyat di Jawa 1912 – 1926*. Jakarta: Pustaka Utama Grafiti. 1997. hlm. 148

³⁹ Pringgodigdo, *Op.cit.*, hlm. 18

- a. Di bidang politik, adanya dampak pengaruh dari pergolakan politik pasca Perang Dunia I di Eropa pada umumnya dan di negeri Belanda khususnya. Revolusi Oktober 1917 di Uni Soviet dan gerakan revolusioner kaum sosial demokrat di Belanda yang dipimpin oleh Troelstra memberi inspirasi kepada unsur-unsur progresif di Indonesia yang tergabung dalam ISDV untuk menuntut pemerintahan sendiri dan perwakilan dengan hak-hak yang luas.
- b. Di bidang ekonomi, Perang Dunia I mengakibatkan kemacetan pengangkutan hasil perkebunan sehingga pengusaha perkebunan mengurangi produksinya dengan akibat rakyat banyak kehilangan pekerjaan dan pendapatan. Selain itu, pemerintah kolonial juga membebankan pajak yang lebih berat kepada masyarakat.
- c. Proses politisasi lewat organisasi, kongres, dan media massa memperoleh rangsangan dari proses memburuknya kondisi sosial ekonomi rakyat. Melalui garis organisasi serikat pekerja ada kesempatan untuk memobilisasi rakyat tingkat bawah, karena statusnya sebagai komponen sangat fungsional dalam sistem produksi kolonial. Dalam hal ini, kaum buruh tetap menderita dimana para pengusaha terus mendapat keuntungan karena pemerintah harus terus menjamin kepentingan kaum pemodal demi keadaan ekonomi Hindia Belanda.
- d. Politik kolonial yang dijalankan oleh Gubernur Jenderal Fock bersifat reaksioner dalam menghadapi aliran-aliran politik serta segala manifestasinya seperti yang direalisasikan oleh organisasi pergerakan nasional. Semua ini dilakukan dengan tujuan untuk melindungi kepentingan kaum pemodal. Oleh karena itu, wajar jika dalam hubungan yang penuh konflik itu timbul peningkatan sikap reaksioner pada satu pihak dan radikalisme di pihak lain.
- e. Memburuknya kondisi hidup pada umumnya dan kondisi kaum buruh khususnya menciptakan iklim yang penuh kegelisahan serta keresahan di kalangan rakyat sehingga ada kecenderungan kuat mengikuti himbuan para pemimpin untuk melakukan aksi-aksi, antara lain pemogokan, dan tentu saja hal ini tidak terlepas dari pengaruh propaganda pemimpin-

pemimpin radikal dari ISDV, VSTP, dan PKI yang sangat aktif berjuang melawan kapitalisme dan imperialisme.⁴⁰

Menjelang tahun 1920-an, keadaan di dalam negeri sedang diselimuti kecemasan akan adanya krisis ekonomi. Pergerakan buruh pada setengah dasawarsa tahun 1920 diwarnai dengan beberapa pemogokan-pemogokan yang dilakukan serikat-serikat pekerja. Pemogokan-pemogokan tersebut dilakukan untuk menuntut kesejahteraan para pekerja dan meminta syarat kerja yang lebih ringan. Selama ini pekerja hanya dijadikan alat untuk mendapatkan keuntungan tapi tidak mendapatkan hak hidup yang lebih layak dan tidak mendapat upah yang sepadan.

Usaha untuk mengadakan aksi protes kepada perusahaan akhirnya dilakukan oleh para buruh percetakan di *drukkerij* Van Dorp Semarang pada tanggal 9 Februari 1920. Aksi ini disertai dengan pemogokan dari para pekerja yang ditujukan untuk meminta kenaikan upah sampai 50 %, meminta izin cuti sebanyak 14 hari dalam 1 tahun, meminta tunjangan untuk hari raya, dan untuk meminta upah tambahan jika bekerja pada hari minggu atau hari libur. Pemogokan ini didukung oleh PPKB dengan memberikan bantuan dana dan menggalang aksi solidaritas di kalangan buruh percetakan lain.⁴¹

Pada bulan Maret 1920 terjadi pemogokan yang dilakukan oleh PFB (*Personeel Fabriek Bond*), sebuah perkumpulan yang didirikan untuk memberi pertolongan kepada keluarga buruh pabrik, khususnya pabrik gula. Dalam pemogokan itu, PFB meminta kepada pengurus perusahaan kebun dan gula agar mengakui PFB sebagai badan perwakilan para kaum buruh pabrik gula dan menuntut agar menaikkan upah buruh pada saat itu. Aksi pemogokan ini berada di bawah komando Soerjopranoto dan SI Yogyakarta. Pemogokan ini menemui jalan buntu dengan ditolaknya PFB sebagai serikat buruh pabrik gula, adanya pemecatan terhadap buruh yang melakukan pemogokan, dan upah buruh hanya dinaikkan sebesar 20 – 50%. Sekali lagi PFB mengadakan rencana pemogokan di bulan Agustus, namun kembali gagal karena adanya campur tangan dari

⁴⁰ Sartono, *Op.Cit*, hlm. 146 – 147

⁴¹ *Soeara Bekelai*, 29 Februari 1920.

pemerintah. Gagalnya pemogokan ini menunjukkan berakhirnya netralitas pemerintah terhadap “perjuangan ekonomi” yang dilakukan oleh serikat pekerja.⁴²

Pemogokan juga dilakukan oleh pegawai pegadaian yang tergabung dalam Persatoean Pegawe Pegadaian Bumiputera (PPPB) yang dilakukan pada bulan Januari 1922. Pemogokan ini dilakukan bukan hanya untuk menuntut naiknya upah sebagai eksekusi dari naiknya ongkos hidup, tetapi juga untuk menolak peraturan baru yang membebaskan kewajiban-kewajiban bagi pegawai yang lebih tinggi. Namun aksi ini terjadi tanpa persetujuan pemimpin-pemimpin serikat pekerja yang lain, dan diduga telah didukung oleh kelompok komunis. Sementara dukungan atas terjadinya pemogokan pekerja datang dari kelompok Persatuan Revolusioner (*Revolutionaire Vakcentrale*) dibawah bimbingan Tan Malaka dan Bergsma yang merencanakan mengeluarkan perintah mengadakan pemogokan umum. Pemerintah bertindak represif dengan menangkap dan membuang kedua tokoh tersebut. Akibatnya, sekitar seribu orang pekerja dilepaskan dari pekerjaannya akibat dari pemogokan ini.⁴³

Pemogokan ini segera disusul oleh berbagai pemogokan dari pekerja-pekerja yang lain. Pada puncaknya terjadi pemogokan besar-besaran yang dilakukan oleh pegawai dan pekerja kereta api pada tahun 1923, di Semarang dan Surabaya juga terjadi pemogokan lagi di perusahaan percetakan pada tahun 1925. Pemogokan yang dilakukan oleh para pekerja, pada dasarnya memang berdasar alasan ekonomi, namun ada beberapa pemogokan juga yang dilakukan untuk menentang sikap yang sewenang-wenang dari pegawai Belanda terhadap pekerja bumiputera. Dua hal inilah yang lebih sering menjadi pendorong para pekerja melakukan pemogokan.

⁴² Shiraishi, *Op.cit.*, hlm. 305 - 307

⁴³ Robert van Niel, *Op.cit.*, hlm. 262