

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Penulisan sejarah Indonesia mengenai serikat-serikat pekerja pada masa kolonialisme Belanda, tidak dapat dilepaskan dari segi politik dan ekonomi. Kebijakan pemerintah kolonial mengenai penguasaan tanah rakyat untuk menjalankan *Cultuurstelsel* tahun 1830, dapat dijadikan patokan pertama munculnya kaum pekerja di Hindia Belanda, khususnya pada perkebunan-perkebunan tanaman ekspor. Rakyat yang pada awalnya menjadi petani mengalami pergeseran peran menjadi pekerja di tanahnya sendiri, dengan diatur oleh kebijakan-kebijakan yang umumnya lebih menguntungkan pemerintah kolonial. Kondisi ini bertahan hingga adanya kecaman dari kaum liberal di Belanda tentang sistem tanam paksa ini.

Memasuki tahun 1870, semangat kebebasan telah diperjuangkan dalam kehidupan masyarakat Hindia Belanda dengan dijalankan sistem ekonomi liberal, walaupun masih saja terjadi pemaksaan dalam penggunaan tenaga rakyat pribumi. Pada zaman liberal ini tenaga rakyat pribumi yang digunakan untuk kegiatan ekonomi mulai mendapat perhatian dengan dijalankannya sistem upah bagi para pekerja. Kondisi ini tentu saja berbeda dengan yang terjadi pada masa *Cultuurstelsel*, dimana pada saat itu rakyat pribumi dijadikan tenaga kerja wajib.¹ Namun pergantian status yang didapatkan oleh rakyat pribumi belum membuat kesejahteraan rakyat menuju ke arah yang lebih baik. Kehidupan mereka masih berada jauh dari layak jika dibandingkan dengan kehidupan orang-orang Eropa dan kelompok bangsa-bangsa lain yang ada di Hindia Belanda.

Sejak Hindia Belanda memasuki zaman liberal, suasana dalam negeri pada saat itu banyak ditentukan oleh kapitalisme swasta. Kaum pemilik modal swasta memiliki peran yang sangat menentukan terhadap kebijakan pemerintah kolonial

¹ *Cultuurstelsel* yang lebih dikenal dengan sebutan Sistem Tanam Paksa merupakan kebijakan pemerintah kolonial untuk mencapai usaha penambahan devisa bagi negara dengan mewajibkan penduduk pribumi menanam tanaman ekspor yang laku di pasaran Eropa, seperti Kopi dan Gula. Lihat Agus Mulyana, "Kuli Pribumi dan Pembangunan Jalan Kereta Api di Priangan Jawa Barat 1878-1924" dalam *Jurnal Pendidikan Sejarah Historia no.12 Volume VI*, Desember 2005. hlm. 92.

pada saat itu. Pada zaman ekonomi liberal ini muncul perusahaan-perusahaan dari pihak swasta yang kemudian memunculkan jenis-jenis industri baru, termasuk industri kereta api dan perkebunan, dan mulai dibangunnya pabrik-pabrik untuk pengolahan hasil produksi.² Perkembangan industri menimbulkan kebutuhan akan tenaga kerja dalam jumlah besar, akhirnya sebagian besar menggunakan tenaga kerja pribumi yang kemudian memunculkan kelompok-kelompok kerja. Dari kelompok-kelompok kerja ini, muncul organisasi sebagai manifestasi situasi kelompok dan rasa kebersamaan di lingkungan tenaga kerja.

Memasuki abad ke-20 terjadi lagi perubahan dalam politik kolonial di Hindia Belanda dengan dimulainya politik etis. Salah satu poin penting yang terdapat dalam politik etis adalah adanya pendidikan. Pendidikan yang dijalankan oleh pemerintah kolonial itu sendiri sebenarnya bertujuan untuk memenuhi kepentingan penguasa. Adanya pendidikan dapat menghasilkan jenis tenaga kerja yang diperlukan negara seiring dengan berkembangnya kegiatan ekonomi di Hindia Belanda. Dalam pendidikan gaya barat, semakin tinggi tingkat sekolah seseorang maka kesempatan untuk mendapat pekerjaan yang “pantas” semakin terbuka.³ Setelah itu, dengan bekal pendidikan yang dimiliki, di kalangan rakyat pribumi pun mulai muncul organisasi-organisasi yang bertujuan memperjuangkan nasib rakyat pribumi termasuk organisasi pekerja.

Kebutuhan untuk mendirikan serikat pekerja tidak terlepas dari tuntutan kaum pekerja untuk mendapatkan upah yang lebih tinggi, syarat-syarat kerja yang lebih baik, dan kekuatan untuk menentang majikan.⁴ Serikat pekerja pertama yang muncul pada awal abad ke-20 dibentuk pada tahun 1905 dalam kalangan pekerja perusahaan kereta api negara yang berkedudukan di Bandung mendirikan

² Pengembangan transportasi kereta api pada saat itu dapat dikatakan berjalan seiring dengan berkembangnya industri-industri perkebunan di pedalaman. Dengan adanya transportasi kereta api dapat memudahkan akomodasi pengiriman hasil produksi ke pelabuhan-pelabuhan (Lihat Ibid, hlm 92). Jalur kereta api yang pertama dibuka adalah lintas Semarang – Vorstenlanden – Willem I tahun 1870 dan lintas Buitenzorg – Batavia tahun 1873 dibawah perusahaan kereta api swasta, NISM (*Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij*). Namun, proyek ini terhenti karena masalah dana. Lihat M. Gani, *Kereta Api Indonesia*. Jakarta: Departemen Penerangan RI. 1978, hlm. 32.

³ Takashi Shiraishi. *Zaman Bergerak: Radikalisme Rakyat di Jawa 1912-1926*. Jakarta: Pustaka Utama Grafiti. hlm. 39

⁴ J. A. C. Mackie. *Sedjarah Pembangunan Ekonomi dalam Dunia Modern*. Jakarta; Pembangunan. 1964. hlm. 151

Staatsspoor Bond (Serikat Pekerja Kereta Api Pemerintah).⁵ *Staatsspoor Bond* ini lebih terlihat sebagai serikat pekerja Eropa dan hanya mengakui para pekerja pribumi tingkat atas tanpa hak suara. Tetapi kemudian dari kalangan pegawai kereta api swasta di bentuk serikat pekerja yang diberi nama *Vereeniging van Spoor en Tramweg Personeel* (VSTP) pada tahun 1908. Dilihat dari struktur organisasinya VSTP tidak jauh beda dengan *Staatsspoor Bond* yang lebih di dominasi oleh orang Eropa, namun di dalam VSTP hak suara anggota pekerja pribumi diakui secara penuh.⁶

Sampai pada akhir tahun 1910-an, VSTP menjadi organisasi yang lebih dikenal oleh pekerja pribumi untuk mewakili mereka berhadapan dengan manajemen-manajemen kereta api. Untuk itu, para pekerja yang merasa diperlakukan tidak adil oleh manajer perusahaan mengalihkan perhatiannya pada VSTP setempat untuk mendapatkan bantuan dalam menengahi perkara mereka dengan perusahaan.⁷ Ditambah lagi dengan mulai kurangnya dominasi orang-orang Eropa yang menguasai posisi-posisi eksekutif dalam VSTP pusat di Semarang maupun cabang sejak kongres VSTP tahun 1914. Pada kongres tahun itu, VSTP memutuskan untuk menunjuk paling tidak tiga orang pribumi untuk duduk dalam jajaran pimpinan pusat organisasi tersebut. Setelah itu, anggota dari VSTP dari kalangan pribumi semakin meningkat terlebih lagi setelah bergabungnya Semaoen ke dalam VSTP dan menjadi propagandis pribumi pertama untuk serikat pekerja.⁸ Pada tahun 1916 juga mulai bermunculan serikat-serikat pekerja lain, seperti dari kalangan pegawai pegadaian mendirikan PPPB (Perserikatan Pegawai Pegadaian Bumiputera), pegawai pekerjaan umum mendirikan VIPBOW (*Vereeniging Inheems Personeel Burgerlijke Openbare Werken*). Pada tahun 1919, berdiri *Personeel Fabriek Bond* (PFB) yang

⁵ A.K. Pringgodigdo. *Sejarah Pergerakan Rakyat Indonesia*. Jakarta: Dian Rakyat. 1980. hlm. 16

⁶ Dalam VSTP, orang-orang pribumi yang menjadi anggotanya memiliki hak voting penuh di dalam organisasi.

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

⁷ *Ibid.*, hlm. 47

⁸ Semaoen merupakan salah satu anggota *Staatsspoor Bond* yang beralih ke VSTP pada Juli 1916 untuk menjadi editor *Si Tetap*, surat kabar VSTP yang berbahasa melayu. Kepindahan Semaoen ke VSTP sebenarnya lebih disebabkan oleh faktor kedekatannya dengan Sneevliet yang menjadi pimpinan VSTP. Lihat Shiraishi, *Op.cit.*, hlm 134-135

bertujuan untuk memperjuangkan nasib buruh pabrik, dan di tahun yang sama dibentuk juga sentral serikat pekerja di Yogyakarta, Persatuan Pergerakan Kaum Buruh (PPKB).⁹

Berdirinya serikat-serikat pekerja tersebut hampir bersamaan dengan terjadinya Perang Dunia I yang mengakibatkan menurunnya kesejahteraan bagi para pekerja pribumi. Oleh sebab itu, aksi politik organisasi pergerakan setelah Perang Dunia I bergeser ke arah yang lebih revolusioner dan serikat pekerja digunakan sebagai alat perjuangan. Pada tahun 1919 terjadi pemogokan-pemogokan yang dilakukan oleh serikat pekerja pabrik gula yang tergabung dalam PFB untuk menuntut kenaikan upah. Memasuki tahun 1920, pemogokan-pemogokan lebih banyak dilakukan dari golongan pekerja lain dan sebenarnya di belakang aksi tersebut terdapat pengaruh SI (sosialisme) dan komunis.¹⁰ Pemogokan yang terjadi lebih karena disebabkan oleh adanya keresahan di kalangan pekerja pribumi akibat dari terjadinya inflasi, sementara perusahaan-perusahaan terus meningkatkan keuntungan dan upah buruh tetap rendah.

Proses radikalisisasi yang terjadi semakin bertambah kuat sejak 1921 karena krisis yang menimpa Hindia Belanda juga karena kebijakan yang dilakukan Gubernur Jenderal Fock yang bersikap reaksioner. Pemogokan besar-besaran terjadi tahun 1922 yang dilakukan oleh serikat pekerja pegadaian, PPPB. Setahun kemudian terjadi pemogokan yang dilakukan oleh pekerja kereta api dan trem yang tergabung dalam VSTP. Semaoen yang pada saat itu menjadi penggerak kaum pekerja ditangkap dan diasingkan pada bulan Agustus 1923. Akibat dari pemogokan ini, VSTP kehilangan ketua dan para pemimpin pusat karena mendapat hukuman penjara dan dipecat dari pekerjaannya masing-masing. Setelah adanya pemogokan-pemogokan itu, pemerintah mengeluarkan aturan untuk membatasi hak bersidang untuk organisasi-organisasi pergerakan nasional, terlebih lagi yang dekat dengan komunis. Kebijakan pemerintah lebih diperketat lagi setelah terjadi pemberontakan komunis pada akhir tahun 1926 dan awal 1927 dengan melarang dan menyingkirkan seluruh pihak maupun organisasi yang berhaluan komunis. Akibat dari larangan tersebut, VSTP sebagai organisasi

⁹ Pringgodigdo, *Op.cit.*, hlm. 17-18

¹⁰ *Ibid.*, hlm. 84

pekerja terbesar di Hindia Belanda ikut dibubarkan karena keterlibatan Semaoen.¹¹ Setelah kejadian itu, tidak ada lagi serikat pekerja kereta api yang dapat memenuhi aspirasi dari pekerja pribumi golongan bawah. Walaupun begitu, kebutuhan akan serikat pekerja masih tinggi karena kesejahteraan pekerja masih diperjuangkan untuk menuju nasib yang lebih baik.

Atas pertimbangan nasib pekerja, *Spoorbond*¹² sebagai organisasi pekerja kereta api negara golongan atas mengusahakan pendirian Perhimpoean Beambte Spoor dan Tram (PBST) yang bertujuan untuk mewadahi pekerja-pekerja golongan bawah (kelas II). PBST resmi terbentuk pada tanggal 10 Juli 1927 dicetuskan dalam rapat di Gedung *Societeit Ons Genoegen* Bandung yang dihadiri oleh 80 orang pegawai *Staatsspoor* (SS) termasuk *Voorzitter* dan *Secretaris* dari pengurus pusat *Spoorbond* dan anggota *Raad van Indies*, juga hadir *Voorzitter Spoorbond afdeling* Bandung. Dalam rapat tersebut juga langsung dipilih yang menjadi pengurus pusat sementara (*Voorlopig Hoofdbestuur*) PBST, yang terdiri dari Wiriaatmadja (*Voorzitter*), Soemodinoto (*Secretaris*), Wiriosoeharto (*Penningmeester*), dan Soeparno (*Commisarissen*).¹³ Pemilihan pengurus pusat yang baru dilaksanakan pada kongres pertama yang diadakan pada tanggal 22 – 23 Januari 1928 yang dihadiri oleh utusan-utusan dari *afdeling* dan perwakilan dari SS serta *Spoorbond*. Pendirian PBST ini bertujuan menjadi fasilitas para anggotanya untuk memperjuangkan aspirasi dan tujuannya. Melihat organisasi yang sudah pernah ada sebelumnya, anggota PBST tidak boleh berasal dari luar kalangan pegawai kereta api dan trem agar tidak mendapat pengaruh dari pihak lain. PBST menjadi organisasi yang pegawai kereta api yang bebas dari pengaruh politik dan agama. Dalam perkembangannya, PBST melewati masa malaise yang terjadi di Hindia Belanda sejak awal tahun 1930. Banyak langkah-langkah yang dilakukan PBST untuk memperjuangkan nasib anggotanya

¹¹ Ingleson, *Op.cit.*, hlm. 102-103

¹² *Spoorbond* masih bertahan walaupun pada awal kemunculannya tahun 1905 mendapat saingan dari VSTP. Para pemimpin *Spoorbond* menyaksikan pertumbuhan VSTP sejak pembentukannya tahun 1908, dan sebenarnya *Spoorbond* dan VSTP pun sering bekerjasama dalam usaha menuntut perusahaan kereta api untuk meningkatkan gaji dan kondisi kerja. Namun, VSTP dinilai terlalu radikal oleh para pemimpin *Spoorbond* setelah tahun 1920-an. (Ingleson, *Op.cit.*, hlm 273)

¹³ Surat Kabar *Kereta Api No.1, Juli 1927*

sebagai pegawai kereta api dan trem yang nanti akan dibahas pada bab-bab berikutnya.

Salah satu alasan untuk melakukan penelitian tentang serikat pekerja kereta api PBST adalah masih langkanya penulisan atau kajian-kajian yang membahas pergerakan serikat pekerja setelah tahun 1927, terlebih lagi pada masa malaise. Penelitian tentang sejarah perkeretaapian yang sudah pernah ditulis antara lain adalah karya Ibnu Murti Hariyadi dengan judul "*Pengambilalihan N. V. Deli Spoorweg Maatschappij di Sumatera Utara 1875-1963*", Skripsi Sarjana Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia tahun 2004. Skripsi ini berisikan tentang dinamika perusahaan kereta api swasta *Deli Spoorweg Matschappij* dari sejak berdirinya sampai diambil alih oleh pemerintah Republik Indonesia.

Dalam karya Mona Lohanda yang berjudul "*Vereeniging van Spoor-en Tramweg Personeel in Nederlansch-Indie*", Skripsi Sarjana Fakultas Sastra Universitas Indonesia tahun 1975 dijelaskan mengenai kemunculan organisasi pekerja kereta api pada awal abad ke-20 dan peranannya dalam membangkitkan pergerakan kaum buruh sampai tahun 1925. Karya Aditya Hatmawan dengan judul "*Perkembangan Transportasi Kereta Api di Batavia 1870-1925*", Skripsi Sarjana Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia tahun 2003, hanya membahas mengenai pembangunan jalur kereta api di Batavia. Kemudian pada skripsi karya Budi Kurnia dengan judul "*Peranan Pemuda Kereta Api dalam pengambilalihan perusahaan Kereta Api dan pengawalan perjalanan Presiden RI ke Yogya 1945-1947*", Skripsi Sarjana Fakultas Sastra Universitas Indonesia tahun 1996 berisikan tentang perjuangan anggota Pemuda Kereta Api dalam mengambilalih perusahaan Kereta Api pada masa setelah kemerdekaan.

Dalam Disertasi Program Studi Ilmu Sejarah Universitas Indonesia tahun 2005, karya Agus Mulyana yang berjudul "*Melintasi Pegunungan, Pedataran, hingga Rawa-rawa: Pembangunan Jalan Kereta Api di Priangan 1879-1924*" dijelaskan mengenai bagaimana perkembangan pembangunan jalur kereta api di Priangan dan pada awalnya juga membahas munculnya tenaga kerja kereta api. G. Ambar Wulan dalam skripsinya "*Peranan dan Perkembangan Kereta Api di Jalur Semarang – Solo pada tahun 1864-1870*" membahas perkembangan

perkeretaapian di Jawa Tengah secara umum dan kemudian memfokuskan pada pembangunan jalur kereta api Semarang – Solo.

Penelitian-penelitian mengenai perkeretaapian tersebut belum ada yang membahas permasalahan pegawai perusahaan kereta api setelah tahun 1927, khususnya pada masa malaise sejak tahun 1930. Dalam “*Vereeniging van Spoor- en Tramweg Personeel*” karya Mona Lohanda hanya memberikan gambaran tentang kaum pegawai kereta api sebelum adanya Pemberontakan Komunis 1926 dan hanya bisa dijadikan latar belakang penulisan yang akan saya susun. Ada pun satu buku yang membahas sedikit tentang dinamika buruh setelah tahun 1926 terdapat dalam “Tangan dan Kaki Terikat : Dinamika Buruh, Sarekat Kerja dan Perkotaan Masa Kolonial” karya John Ingleson dan itu pun tidak cukup jelas dan sangat singkat. Oleh karena itu, saya memilih tema tentang kehidupan pekerja dan serikat kerja kereta api setelah tahun 1926, dengan judul “Perjuangan Perhimpunan *Beambte Spoor dan Tram* (PBST) di Jawa 1927-1934”.

B. Perumusan Masalah

Pokok permasalahan yang akan dibahas disini adalah bagaimana perjuangan PBST sebagai serikat pekerja kereta api dalam tujuannya menuju perbaikan nasib para *beambten* (pegawai kelas II) setelah tahun 1927 terlebih lagi pada masa malaise di Hindia Belanda? Berdasarkan permasalahan tersebut akan diajukan pula beberapa pertanyaan mengenai hal-hal seperti:

1. Bagaimana kebijakan pemerintah terhadap sektor perburuhan pada abad ke-20 dan melihat bagaimana terbentuknya Perhimpunan *Beambte Spoor dan Trem* (PBST) dan melihat bagaimana PBST jika dilihat dari keorganisasiannya?
2. Bagaimana dinamika keorganisasian PBST dalam menyikapi kebijakan politik perburuhan pemerintahan kolonial dan upayanya memperjuangkan aspirasi para *beambten* (pegawai kelas II) *spoor dan tram*?

C. Ruang Lingkup Masalah

Dalam sebuah permasalahan, tentu saja ada pembatasan-pembatasan yang harus dilakukan agar masalah yang akan dibahas tidak melebar untuk mencapai

fokus masalah dan agar penelitian lebih mendalam. Pembatasan-pembatasan dalam penulisan sejarah untuk mengkaji suatu permasalahan terdiri atas batasan segi temporal (jangka waktu), batasan *spasial* (tempat), dan batasan tematis. Judul dari penelitian ini sendiri adalah “Perjuangan Perhimpoean *Beambte Spoor* dan *Tram* (PBST) di Jawa 1927-1934”. Alasan pemilihan judul tersebut adalah karena dalam penelitian ini memang akan membahas tentang sebuah organisasi pekerja kereta api sebagai wadah aspirasi untuk mencapai tujuan yang mereka inginkan dan melihat bagaimana peranan organisasi tersebut, setelah sebelumnya ada pembubaran serikat pekerja kereta api VSTP.

Dari segi batasan temporal, penelitian ini membahas masalah dalam jangka waktu tahun 1927-1934. Dimulai pada tahun 1927 karena pada tahun ini PBST mulai dibentuk sebagai sebuah serikat pekerja kereta api untuk para *beambte* di SS. Diakhiri tahun 1934 karena pada saat itu PBST sudah berubah kebijakannya yang semula hanya sebagai wadah untuk para *beambte*, kemudian membuka pintunya untuk keanggotaan para *ambtenaar* pribumi. PBST pun mengubah namanya menjadi Persatoean Pegawai *Spoor* dan *Tram* (PPST).

Sementara dari segi batasan spasial, fokus penelitian ditujukan di daerah Jawa yang merupakan daerah pusat pergerakan masa kolonial dan di Bandung yang merupakan tempat berdiri dan berkembangnya PBST. Jawa juga merupakan satu pusat pertumbuhan Hindia Belanda dimana rakyat yang menghuni pulau Jawa lebih besar dari wilayah yang lain. Untuk batasan tematis, dalam penelitian ini dibatasi pada pertumbuhan dan perkembangan Perhimpoean *Beambte Spoor* dan *Tram* dalam memenuhi aspirasi anggota untuk meningkatkan kesejahteraannya.

D. Tujuan Penelitian

Peranan serikat pekerja tidak dapat begitu saja dipisahkan dari salah satu pergerakan rakyat Indonesia. Pada tahun-tahun sebelum 1927, pergerakan serikat-serikat pekerja mengalami masa radikalisme yang ditandai dengan berbagai pemogokan yang dilakukan para pegawai. Sebagai akibat dari pemogokan tersebut, pemerintah kolonial menjalankan berbagai kebijakan baru yang lebih konservatif terutama setelah adanya pemberontakan komunis tahun 1926.

Ada beberapa tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini, pertama adalah untuk mengetahui perkembangan pergerakan serikat-serikat pekerja sebelum dan sesudah pemberontakan komunis tahun 1926. Kedua, untuk melihat secara khusus bagaimana perkembangan serikat pekerja kereta api setelah tahun 1926, terlebih lagi dalam masa malaise yang menimpa Hindia Belanda. Tujuan terakhir yang ingin dicapai adalah untuk melengkapi penulisan-penulisan sejarah mengenai perjuangan pekerja (buruh) di Indonesia.

E. Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penulisan penelitian ini adalah metode sejarah dengan mencari dan mengolah data-data yang didapatkan secara sistematis dan teratur. Dalam metode sejarah ini, langkah penelitian diawali dengan pengumpulan data-data (heuristik). Data-data yang dibutuhkan biasanya berasal dari sumber tertulis dan sumber lisan. Namun, dalam penelitian ini penulis akan melengkapi tulisannya hanya dengan data dari sumber tertulis, seperti surat kabar, jurnal, dan buku-buku. Dalam tahap heuristik ini, penulis melakukan penelitian ke beberapa perpustakaan, seperti Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, Perpustakaan FIB UI, dan Perpustakaan Pusat UI. Dalam tahap ini penulis mendapatkan sumber berupa surat kabar sejaman, seperti *Kereta Api* (organ dari PBST), *Soeara Boeroeh Indonesia*, *Soeara Bekelai*, *Spoorbondsblad*, *Indisch – Tijdschrift voor Spoor-en Tramwegwezen*; juga jurnal-jurnal seperti *Prisma* dan *Jurnal Pendidikan Sejarah Historia*.

Setelah data-data diperoleh, penelitian ini kemudian menuju tahap kritik sejarah guna mencapai kredibilitas data tersebut sebagai sumber. Dalam tahap kritik ini, penulis membandingkan dan melakukan *verifikasi* antara sumber yang satu dengan sumber lainnya. Dalam penelitian ini, penulis mencoba menyesuaikan data-data yang diperoleh dari sumber sekunder dengan data-data yang terdapat dalam sumber primer yang saya dapat, yaitu koran sejaman.

Dari hasil kritik kemudian didapatkan fakta yang kredibel dan dapat digunakan dalam penulisan sejarah. Namun, sebelum menuju tahap penulisan, penulis harus melakukan interpretasi terhadap informasi yang sudah didapatkan. Dalam proses interpretasi ini, penulis mencoba memberikan penafsiran terhadap

fakta yang ditemukan dalam sumber-sumber. Pada tahap ini juga penulis memakai konsep-konsep dari disiplin ilmu lain seperti politik, ekonomi, dan sosiologi.

Langkah terakhir yang dilakukan dalam penelitian sejarah adalah penulisan sejarah atau biasa disebut *historiografi*. Dalam langkah ini, penulis menyeleksi, menyusun, dan menempatkan fakta-fakta sejarah yang telah ditemukan dalam suatu urutan yang sistematis dan teratur. Dalam penelitian ini penulis melakukan historiografi yang dapat menggambarkan perkembangan serikat pekerja kereta api di Bandung pada jangka tahun 1927-1934.

F. Sumber Penelitian

Dalam penelitian sejarah, sumber-sumber yang didapatkan baik tulisan maupun lisan terdiri dari dua jenis, yaitu sumber primer dan sumber sekunder. Sumber primer adalah sumber yang didapatkan dari kesaksian seseorang yang merupakan saksi yang hadir pada peristiwa yang diceritakannya. Sumber sekunder adalah sumber yang didapatkan dari kesaksian atau tulisan seseorang yang bukan saksi pandangan mata. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan sumber primer yang berupa surat kabar yang diperoleh dari Perpustakaan Nasional Republik Indonesia (PNRI), antara lain Surat Kabar *Kereta Api* dan *Soeara Boeroeh Indonesia*. Disamping menggunakan sumber primer, penulis juga menggunakan sumber sekunder berupa buku dan jurnal-jurnal yang diperoleh dari berbagai lokasi, seperti di Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, Perpustakaan Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia, dan Perpustakaan Pusat Universitas Indonesia. Salah satu sumber sekunder yang didapatkan penulis diantaranya adalah karya John Ingleson yang berjudul *Tangan dan Kaki Terikat: Dinamika Buruh, Sarekat Buruh, dan Perkotaan Masa Kolonial*.

G. Sistematika Penulisan

Penulisan penelitian yang diberi judul “Perjuangan Perhimpoean *Beambte Spoor* dan *Tram* (PBST) di Jawa 1927-1934” ini diuraikan dalam lima bab. Bab pertama menguraikan latar belakang, permasalahan, ruang lingkup masalah, tujuan penelitian, metode penelitian, sumber penelitian, dan sistematika penulisan.

Bab dua dimulai dengan menguraikan sejarah perkembangan kereta api di Jawa. Selain itu, dalam bab ini juga akan disinggung mengenai perkembangan perusahaan kereta api negara (*Staatsspoorwegen*) sampai tahun 1920-an. Dalam akhir bab dua dijelaskan mengenai perkembangan pergerakan kaum pekerja di Hindia Belanda.

Pada awal bab tiga akan diuraikan terlebih dahulu mengenai dinamika pergerakan pekerja kereta api mulai tahun 1910 sampai tahun 1920-an di dalam organisasi *Vereeniging van Spoor-en Tramweg Personel* (VSTP). Dalam akhir bab tiga dibahas mengenai munculnya Perhimpunan Beambte Spoor dan Tram (PBST) VSTP.

Bab empat ditulis mengenai perjalanan PBST di dalam memperjuangkan aspirasi para anggotanya dalam menyikapi berbagai kebijakan-kebijakan pemerintah kolonial terhadap para pekerja menyusul kondisi *malaise* tahun 1930 di Hindia Belanda. Dalam bab ini juga akan dijelaskan mengenai dampak kebijakan pemerintah kolonial terhadap kehidupan pekerja kereta api yang tergabung dalam PBST.

Bab kelima merupakan sebuah kesimpulan yang dapat diambil dari keseluruhan isi penulisan penelitian ini.