

**KONFLIK IDEOLOGI BURUH KERETA API TAHUN 1949-1965****NOVIARY SASTRA ASMARA**

Jurusan Pendidikan Sejarah  
Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum  
Universitas Negeri Surabaya  
E-mail: [noviarysastraa@outlook.co.id](mailto:noviarysastraa@outlook.co.id)

**Wisnu**

Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum  
Universitas Negeri Surabaya

**Abstrak**

Buruh kereta api merupakan indikator penting dalam kelancaran aktivitas perkeretaapian. Untuk itu, diperlukan organisasi sebagai penyalur aspirasi buruh. Organisasi buruh kereta api yang terbentuk setelah masa kemerdekaan adalah Persatuan Buruh Kereta Api (PBKA) dan Serikat Buruh Kereta Api (SBKA). SBKA berafiliasi dengan Sentra Organisasi Buruh Seluruh Indonesia (SOBSI) yang berada di bawah pengaruh Partai Komunis Indonesia (PKI). Sedangkan, PBKA berafiliasi dengan Kongres Buruh Seluruh Indonesia (KBSI) yang berada di bawah pengaruh Partai Sosialis Indonesia (PSI). Dua organisasi buruh tersebut memiliki rasa permusuhan sejak 1949, sehingga terjadi konflik antara PBKA dan SBKA tahun 1949-1965.

Rumusan masalah yang akan dibahas adalah 1) bagaimana latar belakang konflik ideologi buruh kereta api tahun 1949-1965, 2) apa dampak konflik ideologi buruh kereta api tahun 1949-1965, 3) bagaimana upaya penyelesaian konflik ideologi buruh kereta api tahun 1949-1965. Dalam penelitian ini digunakan metode sejarah. Tahap pertama adalah heuristik, untuk mengumpulkan sumber-sumber. Tahap kedua adalah kritik, untuk menyeleksi sumber yang valid. Tahap ketiga adalah interpretasi yang dilakukan dengan mengaitkan dan menganalisis sumber. Tahap terakhir adalah historiografi, untuk melakukan penulisan kembali hasil interpretasi dalam bentuk skripsi ini.

Berdasarkan hasil analisis sumber menunjukkan bahwa latar belakang konflik ideologi buruh kereta api adalah kondisi politik ekonomi Indonesia yang tidak stabil, berdampak pada perkembangan kondisi perusahaan kereta api, sehingga perusahaan kereta api kurang membangun hubungan baik dengan organisasi buruh kereta api. Selain itu, konflik ideologi juga dilatar belakangi oleh keadaan buruh setelah kemerdekaan dimana buruh dipengaruhi oleh ideologi dan partai politik. Kondisi tersebut juga terjadi pada buruh kereta api. Terdapat pengaruh ideologi sosialisme dan komunisme serta partai politik PKI dan PSI.

Dampak konflik ideologi adalah hubungan sekunder antara PBKA dan SBKA, rasa permusuhan yang diungkapkan dengan sikap menyalahkan kelompok lain, dan pengembangan media majalah dan surat organisasi sebagai alternatif ungkapan permusuhan yang terlihat pada konflik gagal fusi PBKA dan SBKA, isu pemogokan buruh kereta api, dan tuntutan pembubaran PBKA dan pembubaran SBKA. Dampak-dampak tersebut adalah dampak positif karena ketegangan konflik bersifat rendah dan diungkapkan dengan cara yang tidak mengancam dan tidak merusak. Upaya penyelesaian konflik ideologi buruh kereta api dilakukan dengan keputusan sepihak oleh pemerintah dan perusahaan kereta api, sehingga tidak ada perundingan konflik dari PBKA dan SBKA. Konflik ideologi buruh kereta api tidak menimbulkan dampak negative bagi perusahaan kereta api, hal tersebut dapat dilihat bahwa perusahaan kereta api tetap mempertahankan eksistensinya hingga sekarang.

**Kata Kunci : Konflik Ideologi, Buruh Kereta Api, SBKA, PBKA****Abstract**

*The Railway workers is an important indicator of continuity railroad system's activity. Therefore, organization as a media for the voice of the worker is needed. Trade Union Railways (PBKA) and Railway workers Union (SBKA) was the railway workers organizations which was formed after the independence of Indonesia SBKA affiliated with All Indonesian Central Labor Organization (SOBSI), which was under the influence of The Communist Party of Indonesia (PKI). PBKA affiliated with All Indonesia Workers Congress (KBSI) which was under the influence of The Socialist Party of Indonesia (PSI). There was animosity between SBKA and PBKA since 1949, which caused conflict between these organizations in 1949-1965.*

*This research was purposed to find out (1) what was the background of railway workers ideological conflict in 1949-1965, (2) what is the consequences of railway workers ideological conflict in 1949-1965, (3) how was the resolution efforts of*

*railway workers ideological conflict in 1949-1965. The method which is used in this research is a historical method. The first step is heuristic or resources collection. The second is criticism, to select a valid source. The third is interpretation by linking and analysing source. The last is historiography, to re-write the result of interpretation in form of this mini-thesis.*

*The result shows that the background of railway workers ideological conflict was influenced by unstable situation of political economy in Indonesia. This situation had the impact on the development of the railway company. Railway company had not intensive relation with railway workers. In addition, this conflict was caused by situation of railway workers after the independence of Indonesia which was influenced by ideologies and political parties. The condition also occurs in railway workers. These ideologies was socialism and communism, while the political parties was PKI and PSI*

*The consequences of this ideological conflict were secondary relationship between PBKA and SBKA, hostility was expressed by blaming other groups, and the development in magazine and letter organizations as an alternative to express hostility which seen at the conflict of failed fusion PBKA and SBKA, strike issue of railway workers, and demands for the dissolution of PBKA and the dissolution of SBKA. These consequences were positive consequence with low tension conflict and not expressed by violence. The resolution efforts of railway workers ideological conflict was carried out by an unilateral decision of the government and the train company, so that there was not conflict negotiations from PBKA and SBKA. The railway workers ideological conflict did not cause a negative consequences for the railway company. It could be seen that railway company still exists until now.*

**Keyword: ideological conflict, railways worker, SBKA, PBKA**

## PENDAHULUAN

Hubungan perburuhan merupakan hubungan yang sangat penting dalam pelaksanaan manajemen kepegawaian modern karena hal tersebut menjadi indikator wajib bagi kelancaran kerja suatu instansi atau organisasi dalam mencapai target. Bagi instansi penyelenggara kereta api, target yang dimaksud adalah bagaimana cara melayani angkutan barang dan penumpang kereta api dengan aman, cepat, dan murah<sup>1</sup>. Untuk itu diperlukan suatu organisasi sebagai wadah aspirasi bagi buruh kereta api.

Pada tahun 1945, lahirlah Serikat Buruh Kereta Api Jawa-Madoera yang menjadi awal dari terbentuknya Serikat Buruh Kereta Api (SBKA) pada tahun 1946. Beberapa tahun setelah itu, tepatnya tahun 1949, terbentuk organisasi buruh kereta api lainnya, yaitu Persatuan Buruh Kereta Api (PBKA).

SBKA berafiliasi dengan Sentra Organisasi Buruh Seluruh Indonesia (SOBSI) di bawah pengaruh Partai Komunis Indonesia (PKI). Sementara, Persatuan Buruh Kereta Api (PBKA) berafiliasi dengan Kongres Buruh Seluruh Indonesia (KBSI) yang non komunis di bawah pengaruh Partai Sosialis Indonesia (PSI).

Rasa permusuhan PBKA dan SBKA dimulai sejak tahun 1949. Saat itu, Perkeretaapian dibagi menjadi dua yaitu perkeretaapian di daerah yang dikuasai oleh Pemerintah Republik Indonesia dan perkeretaapian di daerah yang diduduki oleh Belanda.<sup>2</sup> Oleh sebab itu PBKA dan SBKA mempunyai pandangan yang berbeda mengenai manajemen pengelolaan perusahaan kereta api.

SBKA ingin perusahaan kereta api dibawah manajemen Republik Indonesia. Sedangkan, PBKA ingin perusahaan kereta api tetap dibawah manajemen Belanda. Hal tersebut menimbulkan konflik awal antara PBKA dan SBKA. Konflik antara PBKA dan SBKA berlanjut hingga tahun 1965 sebagai puncak dari konflik.

Pada perkembangannya, aktivitas PBKA dan SBKA dipengaruhi oleh ideologi dan partai politik, sehingga menimbulkan persaingan dalam perusahaan kereta api karena ideologi dan partai politik mempunyai pengaruh yang besar pada organisasi buruh tahun 1950an.

Berdasarkan latar belakang diatas, penelitian ini akan membahas mengenai konflik ideologi buruh kereta api tahun 1949-1965. Penelitian ini difokuskan pada latar belakang konflik ideologi, dampak yang diakibatkan konflik ideologi dan upaya yang dilakukan untuk penyelesaian konflik ideologi.

## Kajian Pustaka

Beberapa penulis yang telah membahas mengenai tema buruh kereta api dan sebagai referensi bagi penulisan ini adalah :

Edi Cahyono dengan judul “*Suara SBKA: Media Pendidikan Politik Untuk Kaum Buruh*” adalah jurnal online berisi mengenai sejarah dan fungsi suara SBKA sebagai majalah resmi SBKA serta pandangan SBKA mengenai gagalnya fusi PBKA dengan SBKA. Hal tersebut berbeda dengan penelitian ini karena penelitian ini tidak hanya

<sup>1</sup>Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 2*, (Bandung: CV Angkasa, 1997), hlm. 318.

<sup>2</sup>Panitia Penyusun, *Sekilas Lintas 25 Tahun Perkeretaapian*, (Bandung: PNKA, 1970), hlm. 73.

pandangan dari SBKA saja, namun juga pandangan menurut PBKA.

Iskandar Tedjasukmana dengan buku berjudul *“Watak Politik Gerakan Serikat Buruh”* berisi mengenai sejarah perkembangan serikat buruh, dampak ideologi politik terhadap partai yang berpengaruh pada gerakan serikat buruh, dan hubungan serikat buruh dengan partai politik. Buku karya Iskandar Tedjasukmana berbeda dengan penelitian ini karena fokus dari buku tersebut adalah hubungan serikat buruh dengan ideologi dan partai politik, sedangkan penelitian ini fokus pada konflik ideologi buruh kereta api yang melibatkan PBKA dengan SBKA.

Jafar Suryomenggolo dengan buku berjudul *“Politik Perburuhan Era Demokrasi Liberal 1950an”* berisi mengenai keadaan politik buruh pada demokrasi liberal menyangkut pula pemogokan-pemogokan, perselisihan perburuhan pada tahun 1950an dan upaya mengatasinya, perlindungan hukum bagi buruh perempuan serta pada bab terakhir buku ini adalah pembahasan pergerakan PBKA dan Koesna Poeradiredja sebagai pendiri PBKA. Pada bab terakhir buku ini, dijelaskan pula beberapa konflik yang memiliki kesamaan pada penelitian ini, konflik-konflik tersebut adalah mengenai fusi PBKA dan SBKA, kabar pemogokan tahun 1960, dan tuntutan pembubaran PBKA. Perbedaan buku tersebut dengan penelitian ini adalah penelitian ini menjelaskan bagaimana dampak dari konflik-konflik yang terjadi antara SBKA dengan PBKA dan bagaimana latar belakang konflik ideologi dari PBKA dan SBKA.

Mohammad Gani dengan buku berjudul *“Kereta Api Indonesia”* berisi mengenai perkembangan perkeretaapian pada masa Hindia Belanda, yaitu latar belakang adanya kereta api di Indonesia sampai adanya perang pasifik yang menyebabkan kekalahan bagi Belanda. Selain itu dijelaskan pula bagaimana kondisi perkeretaapian diluar Pulau Jawa pada masa Hindia Belanda. Pada buku ini dijelaskan pula perkembangan perkeretaapian pada masa pendudukan Jepang sampai orde baru serta masalah kepegawaian seperti masalah gaji, hubungan perburuhan, dan manajemen kepegawaian.

Panitia Penyusun dengan buku berjudul *“Sekilas Lintas 25 Tahun Perkeretaapian Indonesia”* berisi mengenai gambaran kondisi perusahaan kereta api setelah masa kemerdekaan sampai tahun 1970, seperti perkembangan perusahaan kereta api, struktur organisasi, rencana-rencana perusahaan kereta api, kebijakan-kebijakan perusahaan kereta api. Pada buku ini terdapat bahasan singkat yang berkaitan dengan tema penulisan skripsi ini, yaitu mengenai organisasi buruh kereta api.

Tim Telaga Bakti Nusantara dengan buku berjudul *“Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 2”* berisi masalah organisasi buruh kereta api pada zaman kolonial sampai awal tahun 1950. Dalam buku ini terdapat pula gambaran umum situasi politik dan sosial ekonomi pada 1960-1965 serta dampaknya bagi bidang perkeretaapian serta organisasi buruh yang ada pada periode tersebut, yaitu SBKA (Serikat Buruh Kereta Api), KBKA (Kesatuan Buruh Kereta Api), PBKA (Persatuan Buruh Kereta Api) dan GBMKA (Gabungan Buruh Muslim Kereta Api).

### Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode sejarah. Terdapat empat tahap yang harus dilakukan, yaitu :

#### Heuristik

Pada tahap awal yang dilakukan adalah heuristik, yaitu pencarian sumber sejarah baik primer maupun sekunder. Terdapat dua jenis sumber yang digunakan dalam penelitian ini, yaitu sumber primer dan sumber sekunder.

Sumber primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah arsip *DN Sobsi No 70. Kegiatan Organisasi Serikat Buruh Kereta Api (SBKA) tanggal 28 Mei 1960 – 4 September 1965* dan majalah *Obor No. 51, No. 56, No. 57, dan No. 60*, serta majalah *Kereta Api, Boekoe Peringatan 1 Tahun Repoeblik Indonesia*.

Sumber sekunder yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Kereta Api Indonesia, Perburuhan Era Demokrasi Liberal 1950an, Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 2, Sekilas Lintas 25 Tahun Perkeretaapian Indonesia, Suara SBKA: Media Pendidikan Politik Untuk Kaum Buruh, Watak Politik Gerakan Serikat Buruh*, dan buku-buku lainnya yang berkaitan dengan buruh kereta api. Sumber-sumber tersebut diperoleh melalui penelusuran di arsip nasional, perpustakaan nasional, perpustakaan daerah Jawa Timur, perpustakaan Unesa, dan perpustakaan Medayu Agung.

#### Kritik Sumber

Setelah melakukan pengumpulan data, tahap kedua yaitu adalah kritik. Pada tahap ini, penulis melakukan pengujian terhadap sumber-sumber yang digunakan. Penulis melakukan pengujian kredibilitas sumber yang ditelusuri dengan kritik intern. Dalam kritik intern penulis membandingkan satu sumber dengan sumber yang lain, bagaimana latar belakang konflik ideologi buruh kereta api tahun 1949-1965 dan apa dampak konflik ideologi buruh kereta api tahun 1949-1965.

#### Interpretasi Sumber

Tahap berikutnya adalah tahap interpretasi atau disebut juga penafsiran sejarah atau analisis sejarah.<sup>3</sup> Pada tahap ini penulis melakukan perbandingan data-data yang diperoleh guna mengetahui peristiwa-peristiwa yang terjadi dalam waktu yang sama. Setelah data terkumpul, data disimpulkan dan selanjutnya dibuat penafsiran yang terkait dengan sumber-sumber yang telah diperoleh.

### Historiografi

Tahap akhir dari metode penulisan sejarah adalah historiografi. Historiografi adalah suatu tahap untuk menyampaikan kesimpulan yang telah diperoleh serta historiografi didapat melalui penyusunan urutan secara kronologi. Historiografi disampaikan dan disajikan dalam bentuk tulisan yang dapat dipertanggung jawabkan. Skripsi ini merupakan bentuk dari historiografi Konflik Ideologi Buruh Kereta Api 1949-1965.

### HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil penelitian ini mencakup dua hal, yaitu: (1) bagaimana latar belakang konflik ideologi buruh kereta api Tahun 1949-1965, (2) apa dampak konflik ideologi buruh kereta api tahun 1949-1965, (3) bagaimana upaya penyelesaian konflik ideologi buruh kereta api tahun 1949-1965. Adapun pembahasan hasil penelitian sebagai berikut ini:

#### A. Latar Belakang Konflik Ideologi Buruh Kereta Api Tahun 1949-1965

Berikut ini latar belakang konflik ideologi buruh kereta api tahun 1949-1965:

##### 1. Kondisi politik ekonomi Indonesia dan dampaknya bagi perkembangan kondisi perusahaan kereta api tahun 1949-1965

Dalam perkembangannya, kondisi perusahaan-perusahaan vital milik pemerintah di Indonesia dipengaruhi oleh kondisi situasi politik maupun sosial ekonomi. Begitu pula dengan perusahaan kereta api yang pada 1945-1949 bernama Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) dan berganti nama menjadi Djawatan Kereta Api (DKA) pada 1 Januari 1950 setelah digabung dengan *Staatsspoorwegen/Verenigd Spoorwegbedrijf (SS/VS)*.<sup>4</sup>

Pada 1949, kondisi perusahaan kereta api masih belum stabil karena perkeretaapian masih dibagi menjadi

dua yaitu perkeretaapian di daerah yang dikuasai oleh Pemerintah Republik Indonesia dan perkeretaapian di daerah yang diduduki oleh Belanda.<sup>5</sup>

Selain itu fokus utama DKARI pasca kemerdekaan adalah berjuang untuk mempertahankan Indonesia dan kereta api menjadi alat pengangkutan untuk perjuangan, seperti pengangkutan tawanan Jepang, pengangkutan tentara, dan kereta api untuk perjalanan Presiden.

Setelah berubah nama menjadi DKA, perusahaan kereta api mulai melakukan penetapan struktur organisasi, namun pada umumnya strukturnya masih sama dengan struktur organisasi DKARI, yang berubah ialah tidak adanya wakil kepala dalam struktur DKA. Lalu pada periode tersebut juga ada perbaikan gaji pegawai serta melakukan perbaikan-perbaikan pada angkutan kereta api karena terjadi banyak kerusakan pada sarana dan prasarana kereta api pasca perjuangan untuk mempertahankan kemerdekaan.

Selama periode 1950-1959 sering terjadi pergantian kabinet, pada masa itu pula DKA berada dalam posisi yang sulit karena tidak ada perhatian dari pemerintah. Adanya pergantian kabinet berakibat pada berubahnya kebijaksanaan pemerintah, sehingga rencana untuk perbaikan dan pengembangan menjadi terhambat.<sup>6</sup> Hal tersebut mengakibatkan pelayanan kereta api tidak maksimal.

Selanjutnya pada tahun 1959-1965 adalah tahun-tahun bagi perkeretaapian untuk mempertahankan eksistensinya karena kondisi dan situasi di Indonesia yang tidak mendukung.<sup>7</sup>

Setelah gagal demokrasi parlementer 1950-1959, sistem demokrasi parlementer berubah menjadi sistem demokrasi terpimpin sejak dikeluarkannya Dekrit Presiden dengan menghapus Undang-Undang Sementara, membubarkan konstituante, parlemen hasil pemilihan umum diubah dan anggota-anggota dari perwakilan rakyat yang baru dipilih oleh pemerintah.<sup>8</sup> Terlebih lagi dengan adanya hutang Negara dan inflasi yang naik dengan cepat dari 109 persen diantara bulan desember 1962-1963 menjadi 1320 persen diantara bulan Juni 1965-1966.<sup>9</sup>

Bagi perusahaan kereta api, situasi dan kondisi di Indonesia yang demikian mempengaruhi kondisi atau keadaan di perusahaan kereta api. Hal tersebut terlihat dengan adanya nasionalisasi pada perusahaan kereta api pada 1963, sehingga terjadi perubahan nama pada

<sup>3</sup>Dudung Abdurahman, *Metode Penelitian Sejarah*, (Yogyakarta: Ar-ruzz Media, 2007), hlm. 73.

<sup>4</sup>*Staatsspoorwegen/Verenigd Spoorwegbedrijf (SS/VS)* adalah perusahaan kereta api milik Belanda.

<sup>5</sup>Panitia Penyusun, *Sekilas Lintas 25 Tahun Perkeretaapian*, (Bandung: PNKA, 1970), hlm. 73.

<sup>6</sup>Panitia Penyusun, *op.cit.*, hlm. 21.

<sup>7</sup>*Ibid.*, hlm. 343.

<sup>8</sup>Soe Hok Gie, *Zaman Peralihan*, (Yogyakarta: Yayasan Bentang Budaya, 1996), hlm. 101-102.

<sup>9</sup>Arbi Sanit, *Sistem Politik Indonesia: Kestabilan, Peta Kekuatan Politik, dan Pembangunan*, (Jakarta: CV Rajawali, 1982), hlm. 19.

perusahaan kereta api dari DKA menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Perubahan nama pada perusahaan kereta api menyebabkan perubahan, yaitu adanya perubahan istilah dalam struktur organisasinya. Awalnya, pimpinan pusat disebut kepala, lalu diubah menjadi direktur, sedangkan pimpinan dibawahnya disebut kepala.

Perubahan struktur organisasi tersebut terjadi lagi pada 1964, pada struktur organisasi terdapat penambahan direktur untuk kepegawaian dimana pada tahun-tahun sebelumnya, tidak ada direktur atau kepala untuk menangani masalah kepegawaian. Selain itu terdapat pula penambahan pada susunan direksi PNKA, yaitu direktur perencanaan dan direktur umum serta perubahan lainnya.<sup>10</sup>

Dalam kendala yang dihadapi oleh DKA tersebut, terdapat organisasi-organisasi buruh kereta api yang diakui oleh DKA, seperti Serikat Buruh Kereta Api (SBKA), Persatuan Buruh Kereta Api (PBKA), dan Kesatuan Buruh Kereta Api (KBKA) sebagai wadah penyalur aspirasi buruh kereta api.

Pada perkembangannya, organisasi-organisasi tersebut menjadi kendala internal bagi DKA karena mempunyai masalah organisasi, namun DKA kurang memberikan perhatian terhadap masalah organisasi tersebut karena hal tersebut bukanlah kendala utama bagi DKA

## 2. Keadaan buruh setelah masa kemerdekaan

Serikat buruh erat kaitannya dengan perjuangan politik sejak masa pemerintahan kolonial Belanda. Saat itu, serikat buruh sadar bahwa tercapainya hak dan kesejahteraan buruh akan tercapai melalui kemerdekaan, sehingga serikat buruh tidak hanya memperjuangkan keadilan bagi anggotanya, namun juga memperjuangkan kemerdekaan bangsa Indonesia.

Setelah kemerdekaan, kondisi dan iklim politik saat itu menjadi sangat bebas dan berpengaruh pada kehidupan kaum buruh di Indonesia, sehingga arah kehidupan kaum buruh menjadi tidak jelas, hal tersebut mengakibatkan ada potensi terpecahnya kaum buruh, sehingga mengakibatkan kaum buruh keluar dari lingkaran falsafah pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945.<sup>11</sup>

Serikat buruh pada masa itu pada umumnya dipengaruhi oleh beberapa partai politik yang memiliki ideologi sosialisme, komunisme, dan islam. Partai politik yang berideologi sosialisme demokratik adalah Partai Sosialis Indonesia (PSI), ada pula tipe sosialisme lain di

Indonesia yaitu marhaenisme. Partai yang menggunakan marhaenisme sebagai azas dan ideologi partai adalah Partai Nasional Indonesia (PNI).

Kondisi demikian juga terjadi di lingkungan kereta api dimana ideologi dan partai politik mempunyai pengaruh pada organisasi buruh kereta api. Ideologi yang dimaksud adalah sosialisme dan komunisme serta partai politik yang dimaksud adalah PSI dan PKI.

## 3. Ideologi dan partai politik

Paham sosialisme dipelopori oleh pemikir-pemikir Marx-Engels yang berpendapat bahwa masyarakat akan berkembang sejalan dengan hukum evolusi dimana bentuk masyarakat sekarang dan bentuk masa lalu akan berkembang menjadi bentuk yang lebih tinggi dan sempurna. Jadi, masyarakat oer-komunis akan tumbuh menjadi masyarakat feodal kemudian tumbuh menjadi masyarakat kapitalis. Lalu dari bentuk kapitalis yang tertinggi (menurut lenin adalah imperialisme) maka akan timbul masyarakat sosialis, kemudian komunis.<sup>12</sup>

Pengaruh paham sosialisme di Indonesia terbentuk dalam tiga pilihan<sup>13</sup>, yaitu:

- a. Lahir karena kemiskinan rakyat
- b. Pengaruh kaum sosial-demokrat Belanda (dari aliran sosial demokrat)
- c. Berkembang menjadi Partai Komunis Indonesia (PKI)

Pada pilihan pertama, sudah jelas bahwa adanya pergerakan kebangsaan dan cita-cita sosialisme timbul dari penjajahan yang berakibat pada kemiskinan dan penderitaan rakyat Indonesia, namun tak semua partai politik, serikat atau organisasi buruh, maupun organisasi pemuda mempunyai cita-cita sosialisme. Awalnya mungkin hal tersebut terjadi yaitu karena buruh menginginkan persamaan hak dan keinginan melawan penjajah Belanda. Tetapi buruh sadar bila persamaan hak akan diraih melalui cita-cita nasioanal atau kemerdekaan.

Pada pilihan kedua yaitu kaum sosial-demokrat Belanda, sebagian besar diorganisasi dalam Partai Sosialis Indonesia (PSI).<sup>14</sup> Ideologi dari PSI adalah sosialisme demokratik. Maksud dari sosialisme demokratik adalah sosialisme yang dilandasi oleh demokrasi dan keadilan sosial yang menghargai nilai dan kesetaraan manusia atau persamaan derajat manusia.<sup>15</sup>

PSI didirikan oleh Sutan Sjahrir pada tahun 1948. Partai Sosialis Indonesia yang didirikan oleh Sutan Sjahrir

<sup>10</sup>Lihat beberapa perubahan pada susunan direksi PNKA tahun 1964 pada panitia penyusun, *op.cit.*, Hlm. 89-90.

<sup>11</sup>Agus Sudono, *Perburuhan Dari Masa Kemasa*, (Jakarta: PT Pustaka CIDESINDO, 1997), hlm. 43.

<sup>12</sup>Ruslan Abdulgani, *Sosialisme Indonesia*, (Surabaya: Grip, 1961), hlm. 13.

<sup>13</sup>*Ibid*, hlm. 21-25.

<sup>14</sup>Iskandar Tedjasukmana, *op.cit.*, hlm. 60.

<sup>15</sup>*Ibid.*, hlm 65.

ini terbentuk setelah terjadi perpecahan pada Partai Sosialis. Partai Sosialis sendiri merupakan penyatuan antara kaum sosialisme demokratik (golongan Sutan Sjahrir) dan kaum sosialis leninis (golongan Amir Sjarifuddin) pada 1947.<sup>16</sup>

Pada pilihan ketiga, yaitu berkembang menjadi Partai Komunis Indonesia dimana PKI sudah ada sejak masa penjajahan.<sup>17</sup>

Aktivitasnya berdasarkan teori-teori Karl Marx, Engels, Lenin, maupun pemikiran Mao Tse-tung. Ideologi dari Partai Komunis Indonesia adalah Ideologi kelas buruh. Semua cita-cita dan pandangan-pandangan yang diwujudkan dalam perbuatan untuk mencapai kepentingan kelas buruh. Kepentingan kelas buruh adalah pembebasan semua rakyat pekerja dari kapitalisme.<sup>18</sup> Setelah pemberontakan Madiun 1948 yang dipimpin oleh Moeso, partai politik PKI bangkit kembali pada 1950an dipimpin oleh D.N. Aidit.

#### 4. Organisasi buruh kereta api

Setelah kemerdekaan, muncul organisasi buruh di lingkungan kereta api. Organisasi buruh kereta api tersebut adalah Serikat Buruh Kereta Api (SBKA), Persatuan Buruh Kereta Api (PBKA), Kesatuan Buruh Kereta Api (KBKA), dan Gabungan Buruh Muslim Kereta Api (GBMKA).<sup>19</sup>

Organisasi yang akan dijelaskan dalam penulisan ini hanya PBKA dan SBKA karena konflik yang terjadi di lingkungan kereta api 1949-1965 adalah konflik yang melibatkan organisasi buruh kereta api PBKA dan SBKA.

##### a. Persatuan Buruh Kereta Api (PBKA)

PBKA terbentuk pada 17 Maret 1949 melalui fusi yang dilakukan oleh Serikat Sekerja Kereta Api (SSKA) dengan cabang-cabangnya di Jawa Barat dan Persatuan Buruh Spoor dan Tram (PBST) dengan cabang-cabangnya di Jawa Timur. SSKA didirikan oleh Koesna Poeradiredja pada 30 Mei 1948, yang nantinya juga bertindak sebagai ketua umum PBKA.

Koesna Poeradireja tidak hanya terlibat dalam organisasi PBKA, namun juga anggota Dewan Pimpinan dalam Kongres Buruh Seluruh Indonesia (KBSI) pada Mei 1953.<sup>20</sup> KBSI adalah federasi organisasi buruh yang pembentukannya dipelopori oleh PBKA, sehingga PBKA dan KBSI mempunyai azas yang sama, yaitu azas keadilan

sosial, membela demokrasi yang menjamin hak-hak azasi manusia.

PBKA menyatakan diri bahwa PBKA adalah organisasi buruh yang merdeka, mandiri dan bebas dari pengaruh partai politik (seperti paham-paham atau ideologi) atau non-partai karena PBKA tidak ingin digunakan sebagai alat kepentingan politik. Maksud dari bebas dari pengaruh partai ini bukan berarti anggota PBKA tidak boleh masuk dalam partai politik manapun, PBKA bahkan menganjurkan anggotanya untuk masuk dalam partai politik.<sup>21</sup>

Pada kenyataannya, pernyataan diri PBKA sebagai organisasi merdeka dan non-partai tidak sepenuhnya benar. Menjelang pemilihan umum 1955, partai-partai politik tentu membutuhkan dukungan maupun bantuan dari federasi organisasi buruh maupun organisasi yang berada dibawah federasi tersebut. Sehubungan dengan itu, sesuai konferensi pleno pada 14-17 Februari 1954, KBSI mengadakan kerjasama dalam pemilihan umum dengan partai-partai politik, jika partai-partai politik setuju dan memperjuangkan "Program Perjuangan KBSI" yang dikemukakan pada 12 Mei 1953.<sup>22</sup>

Baik PBKA maupun KBSI menentang bahwa organisasinya bebas dari partai politik. KBSI juga menentang bahwa organisasinya telah dipengaruhi PSI dan menjadi "underbow" PSI.<sup>23</sup> Namun pada kenyataannya, banyak anggota KBSI maupun PBKA yang menjadi anggota PSI.

Selain itu, pada konstitusi PBKA yang diterima pada kongres keempat bulan Oktober 1955, menyatakan bahwa PBKA berdasar pada cita-cita sosial, perikemanusiaan, dan demokrasi (pasal 2), selanjutnya menghendaki penghapusan eksploitasi kaum buruh (pasal 4). Maksud dari pasal 4 menuntut adanya struktur masyarakat dan perekonomian dimana semua orang dapat hidup dengan layak. Oleh sebab itu, perekonomian harus dilaksanakan dengan dengan rencana tertentu. Hal tersebut adalah konsep dari proses produksi sosialis.<sup>24</sup>

##### b. Serikat Buruh Kereta Api (SBKA)

SBKA terbentuk pada 13 Maret 1946, namun sebelum kemerdekaan SBKA bernama Serikat Buruh Kereta

<sup>16</sup>*Ibid.*, hlm. 101. Lihat catatan kaki pada buku tersebut.

<sup>17</sup>Partai Komunis Indonesia terbentuk pada 23 Mei 1929.

<sup>18</sup>Depagitrop CC PKI I (1958), *Apa Partai Komunis Itu*, ([www.marxists.org/indonesia/indones/1958-ApaPKI](http://www.marxists.org/indonesia/indones/1958-ApaPKI)), diakses tanggal 23 Juni 2016).

<sup>19</sup>KBKA terbentuk pada 16 Februari 1956, berafiliasi dengan Kesatuan Buruh Marhaenis (KBM), yang berada di bawah pengaruh PNI. Sedangkan, GBMKA terbentuk pada 24 Maret 1965, berafiliasi dengan SARBUMUSI.

<sup>20</sup>Koesna Poeradiredja menjadi Ketua I dalam KBSI dan memainkan peran penting dalam pembentukan KBSI (Jafar

Suryomenggolo, 2015). Lalu pada 1956, Koesna Poeradiredja menjadi Ketua Umum KBSI.

<sup>21</sup>"Serikat Buruh Harus Bebas Dari Pengaruh Partai Politik", dalam *Obor*, No.57, thn. VI, (Maret 1954), hlm. 9.

<sup>22</sup>"Program Perjuangan K.B.S.I.", dalam *Obor*, No. 60, thn. VI, (Juli 1954), hlm. 5.

<sup>23</sup>"Usaha untuk merabahkan K.B.S.I tetap gagal, Usaha untuk membawa KBSI ke fihak WFTU gagal", dalam *Obor*, No. 56, thn. VI (Februari 1954), hlm. 5.

<sup>24</sup>Iskandar Tedjasukmana, *op.cit.*, hlm. 72.

Api Djawa Madoera. Menjelang kemerdekaan, banyak buruh kereta api yang belum masuk ke dalam suatu organisasi. Untuk itu, tokoh-tokoh buruh kereta api mengusulkan kongres yang dilaksanakan pada 12 Maret 1945.

Pada kongres tersebut, Serikat Buruh Kereta Api Jawa Madura yang pada perkembangannya hanya disebut SBKA, lahir diatas peleburan beberapa perserikatan pegawai kereta api seluruh Jawa Madura.<sup>25</sup> SBKA adalah organisasi buruh kereta api yang berafiliasi dengan Sentral Organisasi Buruh Seluruh Indonesia (SOBSI) yang berada di bawah pengaruh PKI.

SBKA menolak dikaitkan dengan ideologi komunisme dan menyatakan organisasinya sebagai pengikut paham sosialisme:

“Perdjoeangan S.B.K.A. pada waktoe sekarang semata-mata ditoejoeakan oentoeek memperkoet dan mempertahankan kedaulatan Repoebliek Indonesia. S.B.K.A. sebagai organisasi pengikoet paham sosialisme, mengakoei dan jakin bahwa kemerdekaan itoe hak tiap manoesia dan tiap bangsa”<sup>26</sup>

Walaupun menolak dikaitkan dengan ideologi komunis, SBKA kerap kali menulis artikel-artikel bertema dengan komunis, seperti penderitaan proletariat Indonesia, kelas proletar akan mendapatkan kemenangan dari kapitalis, perjuangan bangsa rusia melawan fasisme, kamus harian yang memberi keterangan mengenai arti kata komunis, proletar, imperalis, kapitalisme, dan sebagainya.<sup>27</sup> Terlebih lagi dengan bergabungnya SOBSI dan afiliasi-afiliasi organisasi buruh atau serikat buruh yang ada dibawahnya (termasuk pula SBKA) dengan *World Federation of Trade Unions* (WFTU) yaitu blok buruh di luar negeri yang beraliran komunis.

SBKA juga tidak dapat dilepaskan dari hubungan dengan partai politik yang beraliran komunis yaitu PKI karena dalam aktivitas-aktivitas politiknya, SBKA mendukung PKI. Hal ini terkait dengan keterlibatan SBKA, SOBSI maupun PKI dalam pemberontakan Madiun 1948. Selain itu, PKI juga turut andil dalam reorganisasi SOBSI pada 1952 dan Kongres kedua SOBSI pada 1955, sejak itu pula nada dasar SOBSI adalah komunisme. Kaum komunis

juga kekuatan pendorong dalam pembentukan atau reorganisasi serikat-serikat buruh atau organisasi buruh yang berafiliasi dengan SOBSI (termasuk pula SBKA).<sup>28</sup>

Peristiwa lain yang menunjukkan SBKA berhubungan dengan PKI ialah dengan keterlibatan SBKA dengan peristiwa G30 September. Pada akhirnya, SBKA dinyatakan terlarang, begitu pula dengan SOBSI dan PKI, namun sebelum peristiwa tersebut, aktivitas SBKA lebih dominan dibandingkan dengan PBKA.

## B. Dampak Konflik Ideologi Buruh Kereta Api Tahun 1949-1965

Dampak konflik ideologi buruh kereta api terlihat pada gagalnya fusi PBKA dan SBKA, isu pemogokan buruh kereta api, tuntutan pembubaran PBKA dan pembubaran SBKA, pengembangan media majalah dan surat organisasi sebagai saluran alternatif permusuhan, dan dampak konflik ideologi terhadap perusahaan kereta api.

### 1. Gagalnya fusi PBKA dan SBKA

PBKA dan SBKA berusaha untuk menyatukan diri dalam upaya fusi, namun fusi yang dilaksanakan pada 14-16 Agustus 1950 di Jakarta tersebut gagal karena tidak ada kesepakatan mengenai syarat-syarat fusi yang diajukan oleh PBKA dan SBKA.

Dari pihak SBKA mengajukan syarat fusi yang disebut sebagai “Sjarat-sjarat SBKA”, sementara dari pihak PBKA mengajukan “Pedoman PBKA”. Syarat yang diajukan oleh SBKA tidak dapat diterima oleh PBKA karena salah satu syarat fusi SBKA tidak sesuai dengan azas organisasi PBKA, yaitu setelah PBKA dan SBKA dilebur menjadi satu, harus menjadi anggota SOBSI.

Sedangkan PBKA menghendaki tidak menjadi anggota SOBSI karena PBKA tidak setuju dengan cara perjuangan Sentra Organisasi Buruh Seluruh Indonesia (SOBSI) yang mengharuskan organisasinya menjadi anggota *World Federation Of Trade Unions* (WFTU) yang berada dibawah politik Moskow (komunis), sedangkan saat itu PBKA tidak ingin memihak salah satu blok buruh diluar negeri.<sup>29</sup>

Dilain pihak, SBKA berpendapat bahwa PBKA sebenarnya telah menjalin hubungan dengan Amerika Serikat melalui ketua Pengurus Besar (PB) PBKA-KBSI

<sup>25</sup>“Serikat Boeroeh Kereta Api (S.B.K.A) Dalam Setahoen Berdirinja Repoebliek Indonesia”, dalam *Kereta Api*, Bokoe Peringatan 1 Tahoen Repoebliek Indonesia, hlm. 23.

<sup>26</sup>*Ibid.*

<sup>27</sup>Artikel-artikel tema komunis oleh SBKA diterbitkan melalui majalah resmi dari Serikat Buruh Kereta Api Djawa Madoera. Majalah tersebut adalah Kereta Api Djawa-Madoera yang berganti nama menjadi Kereta Api.

<sup>28</sup>Iskandar Tedjasukmana, *op.cit.*, 118.

<sup>29</sup>“Selamat Datang”, *op.cit.*, hlm. 5-6. Dalam majalah ini, PBKA menyatakan bahwa tidak ingin memihak salah satu blok buruh luar negeri (baik International Confederation of Free Trade Unions (ICFTU) maupun WFTU) karena menurut PBKA, masuk dalam suatu blok buruh di luar negeri tidak akan membawa keuntungan bagi Indonesia, sebaliknya hal tersebut akan menimbulkan penderitaan bagi rakyat Indonesia.

yaitu Kusna Puradiredja saat wakil presiden Amerika, Nixon berkunjung ke Indonesia. SBKA juga berpendapat bahwa pada “aksi mogok” PBKA-KBSI sudah mengakui hadir dalam rapat rahasia yang diselenggarakan oleh *American Club* di Hotel Des ‘Indes Jakarta.<sup>30</sup>

SBKA juga mengajukan syarat fusi untuk menentang dan menghapus semua pengaruh, seperti aturan-aturan dan bentuk-bentuk kekuasaan imperialisme karena SBKA yang anti imperialisme dan yang tidak dapat berjuang secara legal pada waktu pendudukan Belanda karena SBKA berdiri di daerah Republik.<sup>31</sup>

Di lain pihak, PBKA tidak dapat menerima syarat-syarat fusi yang diajukan oleh SBKA dan tidak lama setelah itu PBKA malah mundur dari upaya fusi. PBKA mengatakan bahwa PBKA mundur dari upaya fusi karena fusi antara PBKA dan SBKA tidak dapat disetujui oleh cabang-cabang PBKA. Tidak ada keterangan lebih lanjut, mengapa cabang-cabang PBKA tidak setuju dengan adanya fusi dan ketidaksetujuan itu dijadikan alasan oleh PBKA untuk mundur dari upaya fusi.

Gagalnya upaya fusi semakin meningkatkan konflik antara PBKA dan SBKA, yang terlihat melalui media majalah. Setelah PBKA secara resmi mundur dari upaya fusi, muncul pendapat dari PBKA maupun SBKA yang saling menuduh mengenai siapa yang menggagalkan upaya fusi maupun siapa yang tidak suka dengan upaya fusi.

SBKA berpendapat bahwa yang menggagalkan fusi dan anti persatuan adalah ketua umum PBKA sendiri, yaitu Koesna Poeradiredja. Hal tersebut diungkapkan pada pemberitaan media majalah:

“Pertama, siapa njang menolak fusi antara SBKA dan PBKA? Atau dengan kata lain, siapa njang tidak menghendaki persatuan dikalangan buruh keretaapi? Bukankah njang menggagalkan fusi dan njang anti persatuan itu tuan émér Kusna Puradiredja, Ketua Umum PB PBKA?”<sup>32</sup>

Pada pidato kongres V SBKA pada 1 September 1953, ketua umum SBKA secara langsung menyampaikan pandangannya sehubungan dengan fusi dengan PBKA:

<sup>30</sup>Suara SBKA, No. 37, thn V (November 1955), hlm. 19 dikutip dalam Edi Cahyono, *Suara SBKA: Media Pendidikan Politik Untuk Buruh*, Penebar E-news. (online), No 7, ([www.oocities.org/ypenebar\\_e-news\\_pen-no7.pdf](http://www.oocities.org/ypenebar_e-news_pen-no7.pdf), diakses 10 Desember 2015), hlm. 6.

<sup>31</sup>Lihat Jafar Suryomengolo, *Politik Perburuhan Era Demokrasi Liberal 1950an*, (Tangerang: Marjin kiri), hlm. 135. Pada halaman tersebut terdapat tabel yang menjelaskan syarat-syarat fusi yang diajukan SBKA dan PBKA.

<sup>32</sup>Rubrik “Sudut Gerbong”, SBKA, No. 37, thn V (November 1955), hlm. 19, dikutip dalam Edi cahyono, *loc.cit.*

“Kami membatja di beberapa surat kabar, bahwa Sdr. Kusna, Ketua Umum P.B.K.A. jang dalam pidato penutupan Kongres P.B.K.A. jang lalu, telah mengatakan bahwa fusi dengan S.B.K.A. tidak mungkin. Sekarang Saudara<sup>2</sup> dapat mengetahui, siapa sebenarnya jang tidak menyukai fusi.”<sup>33</sup>

Kongres V SBKA juga dihadiri oleh utusan PBKA untuk memenuhi undangan dari SBKA. Setelah mendengar pidato yang diucapkan oleh ketua umum SBKA, utusan PBKA tidak langsung menyampaikan rasa kecewanya mengenai tuduhan tersebut, melainkan disampaikan melalui media majalah.

Dalam rubik “selamat datang”, PBKA mengungkapkan bahwa yang menyebabkan gagalnya fusi ialah SBKA sendiri karena SBKA tidak mempunyai semangat kebangsaan karena memihak salah satu blok luar negeri dan syarat yang diajukan SBKA mengharuskan PBKA untuk masuk dalam SOBSI dan blok buruh tersebut. Selain itu, PBKA juga tidak suka dengan cara SBKA yang menuduh Kusna Puradiredja yang telah mengagalkan upaya fusi dan mendukung penjajah.

“Masih adakah sekarang ini kawan<sup>2</sup> jang pernah hidup dalam daerah pendudukan menjatakan bahwa P.B.K.A. itu atau Mr. Kusna itu kaki tangan comprador dsb?”

“Tidak tjukupkah P.B.K.A di waktu itu hanja membela para pekerdja sadja, tetapi langsung maupun tidak langsung P.B.K.A. ikut serta mengusir fihak penjadjah dari Tanah Air Kita.”

“Tidakkah ingat Sdr.<sup>2</sup> diwaktu Sdr. Mr. Kusna ikut serta menglikwideer Negara Pasundan menjadi bagian Negara Republik Indonesia?”<sup>34</sup>

Dalam pemberitaan di media majalah, tidak disebutkan apa alasan sebenarnya, mengapa PBKA dan SBKA tidak dapat melanjutkan upaya fusi. Dalam pemberitaan di media majalah, PBKA dan SBKA hanya fokus mengenai pihak mana atau siapa yang mengagalkan upaya fusi, sehingga tidak ditemukan jalan perundingan atau penyelesaian masalah antara PBKA dengan SBKA.

## 2. Isu Pemogokan Buruh Kereta Api

<sup>33</sup>“Pandangan Pengurus Besar Persatuan Buruh Kereta Api terhadap sikap berfusi dari Serikat buruh Kereta Api”, dalam *Obor*, No 51, thn V, (Agustus 1953), hlm. 23.

<sup>34</sup>“Selamat Datang”, dalam *Obor*, *loc.cit.* Arti dari kata *likwideer* adalah menghancurkan. Sedangkan definisi *comprador/komprador* menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah (1) pengantara bangsa pribumi yang dipakai oleh perusahaan atau perwakilan asing (di Tiongkok) dalam hubungannya dengan orang-orang pribumi; (2) perantara. Lihat Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa, *op.cit.*, hlm. 517.

Kondisi ekonomi yang semakin memburuk dan perubahan Dewan Perwakilan Rakyat yang lama menjadi Dewan Perwakilan Rakyat Gotong Royong (DPR-GR) menjadi sorotan bagi banyak pihak, tak terkecuali dari serikat buruh kereta api yaitu dari pengurus besar PBKA dengan mengirimkan surat kepada Presiden. Dari situlah berhembus kabar bahwa akan ada pemogokan yang dilakukan oleh buruh kereta api pada 4 Juni 1960. Kemudian SBKA dan PBKA saling melempar tuduhan masing-masing serta saling membela diri terkait dengan pemogokan yang akan terjadi melalui surat organisasi.

Tidak ada keterangan mengenai siapa yang awalnya memberitakan kabar adanya pemogokan, namun kabar isu pemogokan buruh kereta api yang melibatkan PBKA dan SBKA berawal dari Harian Pedoman yang memuat surat Kongres Buruh Seluruh Indonesia (KBSI) kepada Djuanda pada 28 Mei 1950.<sup>35</sup> Isi pokoknya menyoalkan kemerosotan tingkat hidup dan mengenai pembentukan DPR-GR.

Isu pemogokan terus berlanjut karena tidak ada pihak-pihak yang memberikan pernyataan resmi mengenai adanya pemogokan tersebut. Hingga pada 01 Juni 1960, PB PBKA menulis surat kepada Presiden yang dimuat dalam Harian Abadi, isi suratnya sama dengan surat KBSI, yang menyoalkan kemerosotan taraf hidup dan pembentukan DPR-GR.

“Antara lain mengenai bidang ekonomi PBKA menjatakan bahwa sudah terasa hampir semua peraturan mengalami keseretan dalam pelaksanaan dan akibatnja ialah kemerosotan taraf hidup rakjat. Di bidang ketata-negaraan dinjatakan seperti terdjadi dengan pengangkatan kepala2 daerah, penetapan anggaran belandja, pembentukan dan pengangkatan anggota DPR-GR dan lain2 menimbulkan reaksi dari masjarakat”<sup>36</sup>

Untuk menanggapi kabar akan adanya pemogokan, PBKA dan SBKA memberikan pernyataan resmi mengenai kabar adanya pemogokan yang akan dilakukan pada 4 Juni 1960.<sup>37</sup> Melalui pernyataan PP SBKA No. 46/1960, SBKA mengatakan bahwa SBKA tidak mempunyai rencana pemogokan lokal atau pemogokan regional, maupun pemogokan yang meliputi keseluruhan kereta api.

SBKA juga beranggapan bahwa isu pemogokan itu sengaja disiarkan oleh golongan tertentu untuk membuat kekacauan dengan menyalahgunakan krisis ekonomi untuk kepentingan politik serta adanya aktivitas dari golongan tertentu pada akhir-akhir ini yang secara mendadak mengajukan tuntutan sosial ekonomi dan kecaman terhadap pembentukan DPR-GR.<sup>38</sup>

Hal serupa juga dilakukan oleh PBKA. Pada hari yang sama yaitu pada 2 Juni 1960, PBKA juga mengeluarkan pernyataan resmi melalui instruksi PB PBKA No. 1/PB/1960 yang ditujukan kepada segenap warga PBKA seluruh Indonesia.<sup>39</sup> Dalam instruksi tersebut PBKA memuat keterangan bahwa pada 4 Juni 1960 pagi, PBKA menghadap Menteri Produksi dan Distribusi untuk mendapatkan alokasi sandang pangan sebagai tindak lanjut surat yang dikirimkan oleh PBKA kepada Presiden.

Isi instruksi PBKA tersebut secara tidak langsung mengatakan bahwa pada 4 Juni 1960, PBKA tidak akan melakukan pemogokan. Selain itu, instruksi tersebut juga berisi mengenai himbuan untuk menjauhi dan mencegah perbuatan yang melawan hukum, menjamin lancarnya kegiatan kereta api serta harus menaati aturan-aturan Djawatan Kereta Api (DKA).

Sayangnya, setelah SBKA dan PBKA mengeluarkan pernyataan resmi terkait kabar adanya pemogokan, SBKA dan PBKA mulai saling menuduh dan membela diri mengenai kabar pemogokan dan menambah konflik yang telah ada diantara PBKA dan SBKA.

Pada 4 Juni 1960, PBKA mengeluarkan siaran perihal propokasi pihak SBKA.<sup>40</sup> Dalam siaran tersebut, PBKA menegaskan bahwa PBKA sebelumnya telah mengeluarkan instruksi No. 1/PB/60 yang berisi himbuan agar seluruh warga PBKA harus ikut menjamin jalannya kereta api, namun SBKA malah menyiarkan dan menghubungi petugas DKA serta alat-alat Negara pada sore tanggal 3 Juni 1960, SBKA mengatakan bahwa PBKA akan melakukan pemogokan pada 4 Juni 1960 jam 04.00, sehingga DKA di Balai Besar dan Inspeksi serta alat-alat Negara berjaga sepanjang malam untuk mencegah hal-hal yang tidak diinginkan.<sup>41</sup>

PBKA beranggapan bahwa sebenarnya yang bermaksud mengadakan tindakan merugikan masyarakat

<sup>35</sup>“Tjataan Chronologis”, dalam Arsip SOBSI No.70 1950-1965, (Arsip Nasional Republik Indonesia Jakarta).

<sup>36</sup>“Surat PBKA Pada Djuanda”, dalam *Ibid*.

<sup>37</sup>“Tjataan Chronologis”, dalam *Ibid*.

<sup>38</sup>“Pernyataan PP SBKA No. 46/1960: Bukan SBKA Yang Akan Mogok. Waspada Terhadap Kemungkinan Pengacauan Golongan Yang Mata Gelap”, dalam *Ibid*.

<sup>39</sup>Instruksi PB. PBKA No. 1/PB/1960, dalam *Ibid*.

<sup>41</sup> Alat-alat Negara yang dimaksud oleh PBKA adalah tentara. Pada saat itu, tentara menjadi salah satu cara untuk menyelesaikan dan mencegah pemogokan. Pada 1957, tentara itu disebut dengan Badan Kerdja Sama Buruh dan Militer (BKS-Bumil). BKS-Bumil adalah lembaga semi pemerintah. Lihat Jafar Suryomenggolo, *op.cit.*, hlm. 145. Khususnya catatan kaki.

adalah pihak SBKA sendiri, lalu menyalahkan pihak lain atas kesalahannya serta mengalihkan perhatian DKA dan alat-alat Negara kemudian melancarkan sesuatu yang melanggar hukum.

Selain itu, PBKA juga mengeluarkan “Pengumuman Kilat” yang berisi bahwa penyiaran berita oleh SBKA bahwa PBKA akan melakukan pemogokan adalah “kebohongan besar” dan merupakan pengacauan didalam masyarakat. PBKA beranggapan bahwa SBKA bermaksud untuk mengadu domba alat-alat Negara yang bersenjata serta tidak menghargai pimpinan DKA.<sup>42</sup>

Untuk menjawab tuduhan dari PBKA. SBKA mengeluarkan siaran yang menegaskan bahwa SBKA tidak melayani tuduhan-tuduhan oleh PBKA dan SBKA menegaskan kembali mengenai pernyataan yang dikeluarkan oleh SBKA pada 2 Juni 1960 untuk menegaskan bahwa bukan SBKA yang akan melakukan pemogokan dan menghimbau agar buruh kereta api waspada, jangan terprovokasi dan menggagalkan usaha pengacauan. Dengan kata lain, SBKA secara tidak langsung mengatakan bahwa pernyataan yang dikeluarkan oleh SBKA bukan berisi mengenai kabar pemogokan yang akan dilakukan PBKA pada 4 Juni 1960.

Konflik tersebut berlangsung hingga satu bulan kemudian karena setelah PP SBKA mengeluarkan siaran No. 47/1960, secara berturut-turut PP SBKA kembali mengeluarkan siaran yaitu No. 19/1960, No. 48/60, No.51/60, No.53/60, No. 54/60, No. 55/60 dan No 57 yang berisi mengenai penjelasan lebih lanjut tentang peristiwa tanggal 4 Juni 1960.

Tidak ada perundingan atau pertemuan antara PBKA dan SBKA untuk membahas masalah isu pemogokan yang akan dilakukan pada 4 Juni 1960, namun konflik tersebut berakhir saat Djawatan Kereta Api mengeluarkan penjelasan pada 25 Juli 1960.

### 3. Tuntutan pembubaran PBKA dan pembubaran SBKA

Konflik antara PBKA dan SBKA terus meningkat hingga 1965 karena perubahan kondisi politik di Indonesia yang membawa pengaruh bagi hubungan PBKA dan SBKA. Presiden pada tahun 1960-1961 mengeluarkan peraturan-peraturan tentang penyederhanaan kepartaian, dan tentang pengakuan, pengawasan serta pembubaran-pembubaran

kepartaian.<sup>43</sup> Pembubaran kepartaian yang dimaksud adalah Partai Sosialis Indonesia (PSI) dan Partai Majelis Syura Muslimin Indonesia (Masyumi).

Sehubungan dengan hal tersebut, pembubaran Partai Sosialis Indonesia (PSI) dan partai Masyumi mengakibatkan dominasi atau pengaruh Partai Komunisme Indonesia (PKI) semakin bertambah. Hal tersebut juga terjadi di kalangan buruh kereta api dimana SBKA yang berafiliasi dengan SOBSI yang ada dibawah naungan PKI menjadi lebih dominan dibandingkan dengan PBKA yang berafiliasi dengan KBSI.<sup>44</sup> Akibatnya, aktivitas-aktivitas SBKA semakin meningkat serta sikap permusuhan antara SBKA dan PBKA semakin terlihat.

Sikap permusuhan antara SBKA dengan PBKA diperlihatkan SBKA melalui surat organisasi dengan menuntut pembubaran PBKA pada 3 Desember 1964 serta menuding PBKA sebagai kontra revolusi/kontra revolusioner yang berhubungan dengan bekas partai terlarang PSI/Masyumi yang terlibat dalam pemberontakan PRRI.

Tudingan dan tuntutan membuat Direksi PNKA membekukan aktivitas PBKA pada April 1965. Keputusan Direksi PNKA tersebut disambut oleh PP SBKA melalui “seruan bersama” dengan PB Kesatuan Buruh Kereta Api (KBKA)/Buruh Marhaenis. Dalam seruan tersebut juga terdapat himbauan untuk waspada dengan adanya kegiatan-kegiatan yang dibangkitkan lagi oleh PBKA dalam lingkungan PNKA serta menghindari masuknya bekas anggota PBKA, terutama bekas anggota terlarang PSI dalam SBKA maupun KBKA.<sup>45</sup>

SBKA sangat berambisi untuk menuntut pembubaran PBKA. Tuntutan tersebut tidak hanya dilakukan melalui siaran-siaran maupun pernyataan, namun SBKA bahkan mengordinir aksi ikrar 1.500 buruh kereta api di Jakarta yang berlangsung pada 3 September 1965 di gedung SBKA Manggarai. Ikrar tersebut adalah ikrar untuk siap melaksanakan semua aksi mengganjang PBKA.<sup>46</sup> Aksi tersebut tidak hanya dihadiri oleh buruh di Jakarta, namun juga dari luar kota seperti, Cikampek, Krawang, Sukabumi, Bogor, Serang, Tangerang, dan lain lain.

Aksi mengganjang PBKA juga dilakukan buruh kereta api di Surabaya:

*Watak Politik Gerakan Serikat Buruh Indonesia*, (Jakarta: TURC, 2008), hlm 68.

<sup>42</sup>Pengumuman kilat No. 2/PB/60, dalam *Ibid*.

<sup>43</sup>Panitia Penyusun, *Sekilas Lintas 25 Tahun Perkeretaapian*, (Bandung: PNKA, 1970), hlm. 96.

<sup>44</sup>Walaupun KBSI menyatakan bahwa KBSI tidak berhubungan atau tidak memihak partai politik, namun banyak anggota PSI yang menduduki jabatan penting dalam KBSI. Lihat Iskandar Tedjasukmana,

<sup>45</sup>“Seruan Bersama PB KBKA/Buruh Marhaenis-PP SBKA”, dalam Arsip SOBSI No. 70 1950-1965, *op.cit*.

<sup>46</sup>Siaran PP SBKA No. 26/Org/VIII/65: Ikrar 1.500 buruh k.a Jakarta, Siap melaksanakan semua aksi mengganjang PBKA/SOSKA. PD FN: Sokong aksi2 ganjang PBKA, dalam *Ibid*.

“Dimeriahkan oleh 12 unit drumband. 5.000 buruh kereta api Surabaya pada tanggal 17 September 1965 mengganjang PBKA/SOSKA. Kaum buruh berapat dihalam setasiun Surabaya Pasarturi dan dengan bersemangat menjambut pidato2 jang mengganjang PBKA/SOSKA.”<sup>47</sup>

Buruh Kereta api juga melakukan tuntutan yang serupa di Semarang :

“2.000 buruh k.a Semarang mengantar Delegasi PDE SBKA jang mendatangi Kepala Eksploitasi PNKA Djawa Tengah. Delegasi menjampaikan tuntutan supaya PBKA/SOSKA dibubarkan Kepala Eksploitasi.”<sup>48</sup>

Tuntutan tersebut terus meningkat, bahkan beberapa hari sebelum peristiwa G30 September, tepatnya pada 23 September 1965. SBKA menuding PBKA telah melanggar ketentuan dinas dengan meninggalkan pekerjaan untuk menghadiri kongres istimewa PBKA dan SBKA juga mengharapkan direksi PNKA untuk memecat serta menghapus fasilitas para pelanggar ketentuan dinas tersebut

Tuntutan yang dikeluarkan oleh SBKA tidak berlangsung lama karena pada 30 September 1965 terjadi peristiwa penculikan tujuh jenderal atau Gerakan 30 September yang dilakukan oleh PKI. Kondisi tersebut otomatis membuat SOBSI yang berada dibawah naungan PKI dan serikat-serikat buruh yang berafiliasi dengan SOBSI dinyatakan terlarang oleh pemerintah.

Peristiwa G30 September membalikan keadaan SBKA karena SBKA dinyatakan terlarang oleh pemerintah dan PBKA kembali diaktifkan kembali serta diakui sebagai organisasi buruh yang resmi dalam lingkungan kereta api. Peristiwa G30S tidak hanya membalikan keadaan PBKA dan SBKA, namun juga mengakhiri konflik yang telah lama terjadi antara PBKA dan SBKA.

#### **4. Pengembangan media majalah dan surat organisasi sebagai saluran alternatif permusuhan**

Konflik-konflik antara PBKA dengan SBKA tidak diungkapkan dengan cara yang mengancam, seperti cara pemogokan maupun mengungkapkan ketidaksukaan secara langsung sehingga menimbulkan perkelahian, melainkan dengan cara yang tidak mengancam. Cara tersebut adalah sebagai alternatif lain dalam mengungkapkan rasa permusuhan yang telah lama terjadi antara PBKA dengan SBKA, yaitu melalui media majalah resmi yang dimiliki

oleh PBKA dan SBKA serta surat-surat organisasi yang dikeluarkan oleh PBKA dan SBKA.

Media majalah resmi yang digunakan sebagai saluran rasa permusuhan SBKA adalah Suara SBKA. Suara SBKA terbit pertama kali pada 1950. Redaksi dan administrasi Suara SBKA berada di Jalan Manggarai Utara 1, Jakarta. Suara SBKA terbit sebulan dua kali. Selain sebagai saluran atau alternatif untuk mengungkapkan rasa permusuhan dengan PBKA, Suara SBKA juga menampilkan berita SOBSI, berita-berita informasi untuk buruh seperti hak-hak mogok dan serta rubrik-rubrik informasi.

Sedangkan, media majalah resmi PBKA yang digunakan sebagai saluran ungkapan permusuhan dengan SBKA adalah Obor. Obor terbit sebulan sekali dan terbit pertama kali pada 1949. Obor diterbitkan oleh Pengurus Besar PBKA yang berada di jalan Raya Timur 54, Bandung. Redaksi majalah Obor berada di jalan Banten 12, Bogor.

Media majalah dan surat siaran organisasi sangat efektif digunakan PBKA maupun SBKA sebagai katup pengaman untuk mengungkapkan rasa permusuhan, namun dengan ketegangan yang rendah. Di sisi lain media majalah dan surat siaran hanya sebagai tempat adu argumentasi untuk saling menyalahkan satu sama lain yang berakibat pada tidak adanya perundingan nyata untuk menyelesaikan konflik antara PBKA dan SBKA.

#### **5. Dampak konflik ideologi terhadap perusahaan kereta api**

Konflik ideologi buruh kereta api yang melibatkan PBKA dan SBKA sepanjang tahun 1949-1949, tidak selalu menimbulkan dampak negatif bagi perusahaan kereta api. Hal tersebut dapat dilihat disetiap konflik PBKA dan SBKA bahwa perusahaan kereta api tetap berjalan sebagaimana mestinya. Konflik-konflik tersebut memang membawa perpecahan di lingkungan kereta api akibat adanya persaingan organisasi buruh yang dipengaruhi oleh partai politik, namun hal tersebut tidak membawa dampak buruk bagi perusahaan, seperti kerusakan dan kehancuran bagi perusahaan.

Konflik ideologi buruh kereta api menimbulkan dampak-dampak positif bagi perusahaan kereta api, antara lain:

1. Tidak menimbulkan kekacauan dan kerusakan pada saat konflik berlangsung

<sup>47</sup>“5.000 buruh k.a. Surabaya mengganjang PBKA/SOSKA”, dalam *Ibid*.

<sup>48</sup>2.000 buruh k.a. Semarang mengantar delegasi SBKA ke Kepala Eksploitasi PNKA”, dalam *Ibid*.

2. Adanya solidaritas PBKA dan SBKA untuk tidak mengganggu kelancaran aktivitas perusahaan kereta api maupun aktivitas perkeretaapian
3. Konflik tidak merusak. Jadi, setelah konflik berakhir, perusahaan tidak mengalami kehancuran dan tetap mempertahankan eksistensinya hingga sekarang

### C. Upaya Penyelesaian Konflik Ideologi Buruh Kereta Api Tahun 1949-1965

#### 1. Upaya penyelesaian konflik

Tidak ada keterlibatan negosiasi antara pemerintah, Djawatan Kereta Api (DKA) atau Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) sebagai perusahaan kereta api, PBKA, dan SBKA dalam upaya penyelesaian dalam setiap konflik-konflik ideologi. Selain itu, pemerintah dan perusahaan kereta api kurang bertindak cepat dan tegas dalam upaya penyelesaian konflik, sehingga konflik berlangsung lama atau bahkan selesai dengan sendirinya. Setelah ketegangan konflik semakin meningkat dan berlarut-larut, konflik tersebut baru mendapat upaya penyelesaian dari pemerintah dan perusahaan kereta api. Upaya penyelesaian tersebut tidak dilakukan dengan cara perundingan atau negosiasi, namun dilakukan dengan cara mengambil tindakan langsung yang diputuskan sendiri oleh pemerintah dan perusahaan kereta api.

##### a. Upaya penyelesaian konflik oleh pemerintah

Pada 1950an, banyak serikat buruh bermunculan dan perselisihan perburuhan meningkat, tidak hanya dalam organisasi buruh kereta api, namun juga organisasi buruh lainnya.

Untuk mengatasi hal tersebut, Pemerintah mengeluarkan kebijakan-kebijakan untuk mengatasi perselisihan perburuhan, namun umumnya kebijakan-kebijakan tersebut hanya ditujukan untuk perselisihan perburuhan antara majikan dan buruh, bukan konflik antar serikat buruh atau pegawai.<sup>49</sup>

Sesuai dengan instruksi Menteri Perburuhan tanggal 20 Oktober 1950 nr. PBU 1022-45/U, jika ada konflik antar serikat buruh, perdamaian akan terjadi jika dikehendaki oleh pihak-pihak yang berselisih. Hal tersebut dapat dilihat dari adanya upaya fusi yang dilakukan oleh PBKA dan SBKA dimana pemerintah tidak terlibat dalam usaha penyatuan fusi.

Pemerintah juga tidak meredam konflik yang terjadi setelah gagalnya fusi PBKA dengan SBKA, walaupun ketegangan tersebut bersifat rendah. Pada akhirnya, konflik

gagalnya fusi PBKA dan SBKA ini berlangsung lama dan dibiarkan berlarut-larut tanpa upaya penyelesaian, sehingga konflik tersebut selesai dengan sendirinya. Walaupun konflik gagalnya fusi PBKA dan SBKA berakhir, rasa permusuhan yang terpendam antara PBKA dan SBKA tetap ada dan semakin meningkat, sehingga dikemudian hari konflik baru dapat timbul kembali.

Selanjutnya pada konflik isu pemogokan kereta api, upaya penyelesaian yang ditunjukkan oleh pemerintah dapat dilihat pada keterlibatan Badan Kerdja Sama Buruh dan Militer (BKS-Bumil) untuk pencegahan pemogokan buruh yang kabarnya akan terjadi pada 4 Juni 1960 dimana BKS-Bumil bertindak cepat untuk berjaga-jaga jika kabar pemogokan itu benar terjadi.

Setelah tanggal 4 Juni 1960, tidak ada lagi keterlibatan pemerintah dalam upaya penyelesaian konflik isu pemogokan buruh kereta api. Pemerintah tidak melakukan upaya untuk meredakan ketegangan dan melakukan perundingan penyelesaian konflik antara PBKA dengan SBKA yang saling menyalahkan satu sama lain mengenai siapa yang menyebarkan berita pemogokan serta pihak mana yang sebenarnya akan melakukan pemogokan tanggal 4 Juni 1960, sehingga konflik tersebut semakin berlarut-larut tanpa ada penyelesaian, sampai DKA sebagai perusahaan kereta api mengeluarkan pernyataan terkait dengan isu pemogokan tersebut.

Pada konflik terakhir antara SBKA dengan PBKA, yaitu tuntutan pembubaran PBKA dan pembubaran SBKA. Upaya penyelesaian yang dilakukan oleh pemerintah menangani konflik tersebut tidak dengan cara menengahi konflik yang terjadi atau berupaya merundingkan masalah tersebut, namun upaya penyelesaian yang dilakukan oleh pemerintah adalah dengan mengambil masalah PBKA di bawah wewenang KOTRAR. KOTRAR adalah singkatan dari Komando Tertinggi Retooling Alat Revolusi<sup>50</sup>

Setelah adanya peristiwa G30 September, SBKA dinyatakan terlarang dan PBKA diaktifkan kembali. Sehubungan dengan hal itu, PNKA dibawah pengawasan KOSTRAD (Komandan Tjadangan Strategis Angkatan Darat) bertindak langsung menugaskan "tim screening" untuk melakukan interogasi dan screen di pusat dan daerah terhadap pegawai PNKA bekas SBKA/SOBSI/PKI.

##### b. Upaya penyelesaian oleh perusahaan kereta api

Pada awal 1950an, fokus utama DKA adalah perbaikan infrastruktur akibat kerusakan-kerusakan yang ditimbulkan akibat perang dengan pihak Jepang dan

<sup>49</sup>Lihat Imam Soepomo, *Hukum Perburuhan Bidang Hubungan kerja*, (Jakarta: Djambatan, 1994), hlm. 179-185.

<sup>50</sup>KOTRAR adalah lembaga pemerintah yang dibentuk langsung oleh Presiden Soekarno sebagai alat revolusi untuk mencapai tujuan relovusi Indonesia.

peraturan gaji pegawai karena pada masa DKARI masih menggunakan peraturan gaji milik pemerintah kolonial Belanda, sehingga DKA tidak memberikan perhatian lebih kepada organisasi buruh yang saat itu sedang berkembang.

Kurangnya perhatian DKA, terlihat dari konflik yang terjadi antara PBKA dan SBKA setelah perundingan untuk mengupayakan fusi. DKA tidak mendampingi PBKA dan SBKA dalam proses perundingan maupun konflik yang mengakibatkan gagalnya upaya fusi antara PBKA dan SBKA. Tidak ada data primer maupun sekunder yang menyebutkan hadirnya perwakilan DKA dalam proses perundingan. DKA juga tidak turut serta dalam upaya penyelesaian konflik yang terjadi antara PBKA dan SBKA.

Padahal jika DKA dapat menerima gagasan PBKA dan SBKA untuk berfusi dan turut serta dalam jalannya perundingan serta membantu untuk penyelesaian konflik diantara keduanya, tidak menutup kemungkinan harapan untuk upaya fusi akan berjalan lancar dan hanya akan ada satu organisasi buruh di lingkungan kereta api, sehingga DKA akan lebih mudah untuk mengawasi dan mengontrol organisasi atau serikat buruh dalam lingkungan kereta api

Konflik selanjutnya yaitu konflik isu pemogokan buruh kereta api. Setelah ada kabar mengenai pemogokan yang akan dilakukan buruh kereta api pada 4 Juni 1960, DKA memberikan perhatian dan pencegahan pemogokan dengan mengeluarkan instruksi kepada Kepala Inspeksi (Jakarta, Cirebon, dan Bandung pada 3 Juni 1960 perihal tindakan pengamanan keamanan yang perlu dilakukan terhadap tindakan unsure pemogokan atau sabotase dari golongan tertentu.<sup>51</sup> Selanjutnya DKA mengeluarkan instruksi lagi pada 7 Juni 1960 yang berisi mengenai petunjuk menghadapi pemogokan.

Setelah isu tersebut semakin meningkat dan menimbulkan konflik antara PBKA dengan SBKA, isu pemogokan tersebut berakhir dengan dikeluarkannya penjelasan dari DKA pada 25 Juli 1960 mengenai pemogokan dengan dua kesimpulan,<sup>52</sup> yaitu:

- a. Bahwa rencana pemogokan tidak dilaksanakan, karena PBKA mengetahui bahwa rencananya menjadi bocor dan djawatan telah mengambil langkah-langkah guna menghadapinya, atau
- b. Dari pihak PBKA memang sama sekali tidak ada rencana untuk melancarkan pemogokan.

Isu pemogokan buruh kereta api muncul sejak adanya surat PBKA kepada presiden mengenai Dewan Perwakilan Rakyat Gotong Royong (DPR-GR) dan krisis ekonomi,

sehingga penjelasan dari DKA tersebut hanya memberikan keterangan dari PBKA saja mengenai isu pemogokan, namun dua kesimpulan tersebut tidak memberikan penjelasan pasti mengenai siapa yang menyebarkan isu pemogokan tersebut dan tidak ada data primer yang menunjukkan adanya perundingan atau pembicaraan antara PBKA, SBKA, dan DKA terkait dengan masalah isu pemogokan sebelum DKA mengeluarkan penjelasan tersebut.

DKA tidak melakukan penyelidikan lebih lanjut mengenai isu pemogokan buruh kereta api. Tetapi penjelasan tersebut berhasil mengakhiri sikap tuduh-menuduh PBKA dan SBKA mengenai siapa yang akan melakukan pemogokan, profokasi pihak PBKA maupun SBKA, maupun siapa yang menyebarkan kabar adanya pemogokan.

Konflik terakhir antara PBKA dan SBKA adalah tuntutan pembubaran PBKA dan dibubarkannya SBKA. Serupa dengan apa yang dilakukan pemerintah, PNKA langsung menindaklanjuti tuntutan pembubaran PBKA oleh SBKA dengan menyelidiki organisasi PBKA. Tak lama setelah itu, PBKA dibekukan oleh PNKA. Setelah peristiwa Gerakan 30 September, organisasi buruh kereta api yang berhubungan dengan PKI yaitu SBKA dinyatakan terlarang.

Untuk itu, PNKA di bawah KOSTRAD membentuk tim *screening* yang ditugaskan untuk menyelidiki buruh kereta api terutama anggota SBKA. PNKA juga bekerja keras untuk mengisi kekosongan dalam perusahaan kereta api akibat mutasi pegawai.

#### A. Kesimpulan

Setelah penyerahan SS/VS dari pihak Belanda kepada DKARI. DKARI digabung dengan SS/VS dan berganti nama menjadi DKA. Setelah itu, DKA melakukan perubahan struktur organisasi maupun perubahan gaji serta DKA juga menyusun gagasan terkait dengan pengembangan dan perbaikan. Gagasan-gagasan dan harapan DKA dalam pengembangan dan perbaikan tidak diiringi dengan perhatian serta bantuan dari pemerintah, sehingga banyak terjadi masalah dan kendala dalam lingkungan DKA.

Bersamaan dengan kondisi DKA yang masih belum stabil, ada dua organisasi buruh atau serikat buruh yang berkembang di lingkungan kereta api yaitu Persatuan Buruh Kereta Api (PBKA) dan Serikat Buruh Kereta Api (SBKA) sebagai wadah untuk menyalurkan aspirasi dan

<sup>51</sup>“Tindakan Pengamanan”, dalam Arsip SOBSI No.70 1950-1965, (Arsip Nasional Republik Indonesia Jakarta).

<sup>52</sup>“Tjatanan Chronologis”, dalam *Ibid.*

meningkatkan kesejahteraan buruh atau pegawai kereta api pada tahun 1949.

Salah satu kendala yang dihadapi oleh DKA adalah kendala internal mengenai masalah organisasi buruh kereta api yang mengakibatkan konflik yang melibatkan PBKA dan SBKA. Sayangnya, DKA kurang memberikan perhatian terhadap masalah organisasi tersebut karena hal tersebut bukanlah kendala utama bagi DKA.

Disisi lain, keadaan buruh setelah kemerdekaan dipengaruhi oleh ideologi dan partai politik. Pada umumnya, serikat buruh atau organisasi buruh pada masa orde lama berafiliasi dengan salah satu partai politik dan menjadi alat penerus serta alat kepentingan politik.

Kondisi demikian juga dialami oleh buruh kereta api dimana PBKA dipengaruhi oleh ideologi sosialisme dan berafiliasi dengan federasi serikat buruh Kongres Buruh Seluruh Indonesia (KBSI) yang berada di bawah pengaruh Partai Sosialis Indonesia (PSI). Sedangkan, SBKA dipengaruhi oleh ideologi komunisme dan berafiliasi dengan Sentra Organisasi buruh Seluruh Indonesia (SOBSI) yang berada di bawah pengaruh Partai Komunis Indonesia (PKI).

Pada perkembangannya, aktivitas organisasi buruh tidak hanya didasarkan pada perbaikan kesejahteraan dan kepentingan anggota buruh, namun juga didasarkan atas kepentingan politik organisasi, sehingga konflik-konflik dan persaingan yang terjadi antara PBKA dan SBKA lebih didominasi untuk memperkuat pengaruh dan peran organisasi dalam lingkungan kereta api.

Adanya kepentingan-kepentingan yang berlawanan dan rasa bermusuhan yang ditekan antara PBKA dan SBKA menimbulkan dampak dipendamnya konflik dimana dampak tersebut bersifat hubungan sekunder. Setelah terjadi konflik, PBKA dan SBKA memperlihatkan sikap tidak peduli dan tetap mempertahankan pendirian masing-masing dan akhirnya konflik selesai dengan sendirinya, sehingga tidak ada penyelesaian akhir mengenai konflik.

Sikap permusuhan antara PBKA dan SBKA dilakukan dengan sikap saling menyalahkan satu sama lain mengenai konflik yang terjadi, namun dengan ketegangan rendah. Sikap saling menyalahkan tersebut, diungkapkan melalui media majalah resmi PBKA yaitu, *Obor*. Sedangkan SBKA, melalui media majalah resmi *Suara SBKA*, serta surat-surat yang dikeluarkan oleh PBKA maupun SBKA.

Media majalah dan surat-surat organisasi yang digunakan oleh PBKA dan SBKA sebagai saluran untuk meredakan ketegangan konflik yang memuncak, sehingga tidak terjadi suatu kekerasan ataupun suatu hal yang mengancam solidaritas dalam perusahaan kereta api maupun solidaritas internal PBKA maupun SBKA, namun media

majalah dan surat-surat organisasi tidak dapat dijadikan sebagai saluran untuk mengungkapkan atau media penyatuan atau perundingan mengenai perbedaan mendasar mengenai konflik yang terjadi diantara PBKA dan SBKA, sehingga tidak ada perundingan nyata untuk menyelesaikan konflik.

Dampak-dampak tersebut dapat dilihat pada konflik gagalnya fusi PBKA dan SBKA, isu pemogokan buruh kereta api dan tuntutan pembubaran PBKA dan pembubaran SBKA.

Dari dua dampak diatas, dapat disimpulkan bahwa konflik ideologi antara PBKA dan SBKA tidak merusak atau tidak menimbulkan dampak negatif bagi perusahaan kereta api, hal tersebut dapat dilihat bahwa walaupun ada konflik-konflik yang melibatkan organisasi buruh di lingkungan kereta api, perusahaan kereta api tetap bertahan dan ada sampai sekarang dengan berbagai perubahan nama dan kebijakan untuk kemajuan perusahaan kereta api.

Upaya penyelesaian oleh pemerintah dan perusahaan kereta api dilakukan dengan tindakan langsung atau keputusan secara sepihak dari pemerintah dan perusahaan kereta api tanpa melakukan perundingan atau negosiasi dengan PBKA dan SBKA. Ada pula konflik yang tidak mendapatkan upaya penyelesaian dari pemerintah maupun perusahaan kereta api, sehingga konflik tersebut semakin berlarut-larut dan selesai dengan sendirinya tanpa ada penyelesaian akhir dari konflik.

#### A. Saran

Penelitian yang berjudul konflik ideologi buruh kereta api 1949-1965 ini dapat dijadikan pelajaran bagi perusahaan, organisasi buruh, pemerintah maupun masyarakat pada umumnya di masa kini maupun masa yang akan datang.

Organisasi buruh merupakan elemen penting bagi perusahaan karena organisasi buruh dapat menjaga kelangsungan hubungan antara buruh dan perusahaan, namun jika hubungan tersebut tidak dijaga dengan baik dan perusahaan tidak memberikan perhatiannya maka mungkin akan timbul masalah yang berdampak buruk bagi perusahaan.

Oleh karena itu, perusahaan perlu menjaga hubungan baik dengan organisasi buruh, hal ini tidak hanya untuk kelangsungan hubungan antara organisasi buruh dengan perusahaan, namun juga untuk mencegah hal-hal yang tidak diinginkan.

Peran pemerintah tentu juga diperlukan terkait konflik ideologi buruh kereta api dimana ideologi pancasila harus digunakan dan dipertahankan sebagai ideologi bagi organisasi buruh. Pemerintah juga harus mencegah partai

politik memberikan pengaruh terhadap serikat buruh atau organisasi buruh agar organisasi buruh tidak dijadikan alat kepentingan politik.

Organisasi buruh harus sadar diri bahwa organisasi buruh adalah wadah untuk menyalurkan aspirasi untuk melindungi hak buruh dan meningkatkan kesejahteraan bagi buruh, bukan sebagai alat kepentingan partai politik.

Hal yang tak kalah penting juga adalah diperlukan ketegasan dari perusahaan maupun pemerintah dalam menghadapi masalah organisasi seperti konflik-konflik yang terjadi pada organisasi buruh sehingga konflik tidak dibiarkan berlarut-larut.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Sumber Dokumen Kearsipan

DN Sobsi No 70. *Kegiatan Organisasi Serikat Buruh Kereta Api (SBKA)* tanggal 28 Mei 1960 – 4 September 1965.

### B. Sumber Majalah

*Obor*, No. 51, Thn. V, Agustus 1953; No. 56, Thn. VI, Februari 1954; No. 57, Thn. VI, Maret 1954; No. 60, Thn. VI, Juli 1954.

*Kereta Api*, Boekoe Peringatan 1 Tahun Repoeblik Indonesia, Agustus 1946.

### C. Sumber Buku

Abdulgani, Ruslan. 1961. *Sosialisme Indonesia*. Surabaya: Grip.

Abdurahman, Dudung. 2007. *Metodologi penelitian Sejarah*. Yogyakarta: Ar-ruzz Media.

Gie, Soe Hok. 1996. *Zaman Peralihan*. Yogyakarta: Yayasan Bentang Budaya.

Panitia Penyusun. 1970. *Sekilas Lintas 25 Tahun Perkeretaapian Indonesia*. Bandung: PNKA.

Sanit, Arbi. 1982. *Sistem Politik Indonesia: Kestabilan, Peta Kekuatan Politik, dan Pembangunan*. Jakarta: CV Rajawali.

Saptari, Ratna. Herman, Erwiza. 2013. *Dekolonisasi: Buruh Kota dan Pembentukan Bangsa*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia; KITLV-Jakarta.

Soepomo, Imam. 1994. *Hukum Perburuhan Bidang Hubungan Kerja*. Jakarta: Djambatan.

Sudono, Agus. 1997. *Perburuhan Dari Masa Kemasa*. Jakarta: PT Pustaka CIDESINDO.

Suryomenggolo, Jafar. 2015. *Politik Perburuhan Era Demokrasi Liberal 1950an*. Tangerang: Marjin Kiri.

Tedjasukmana, Iskandar. 2008. *Watak Politik Gerakan Serikat Buruh Indonesia*. Jakarta: TURC.

Tim Telaga Bakti Nusantara. 1997. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*. Bandung: CV Angkasa.

Tim Telaga Bakti Nusantara. 1997. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 2*. Bandung: CV Angkasa.

### D. Sumber Jurnal Online

Cahyono, Edi. Mei 2005. *Suara SBKA: Media Pendidikan Politik Untuk Kaum Buruh*. Penebar E-news. (online), No 7. ([www.oocities.org/ypenebar\\_e-news\\_pen-no7.pdf](http://www.oocities.org/ypenebar_e-news_pen-no7.pdf), diakses 10 Desember 2015).

### E. Sumber Internet

Depagitrop CC PKI I. 1958. *Apa Partai Komunis Itu*. ([www.marxists.org/indonesia/indones/1958-ApaPKI](http://www.marxists.org/indonesia/indones/1958-ApaPKI), diakses 23 Juni 2016).