

Peran Buruh Kereta Api Surabaya Dalam Revolusi Kemerdekaan

M. Irfan Maulana¹, Pradipto Nirwandhono²

^{1,2} Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Airlangga, Surabaya, Indonesia

Article Info

Article history:

Received Februari 10, 2025

Revised Februari 17, 2025

Accepted Februari 18, 2025

Kata Kunci:

Buruh,
Kereta Api,
Surabaya,
Revolusi Kemerdekaan

Keywords:

Workers,
Railway,
Surabaya,
Indonesian Revolution

ABSTRAK

Penelitian ini membahas tentang peran buruh kereta api Surabaya dalam masa revolusi kemerdekaan tahun 1945-1949. Penelitian ini dilakukan guna mengungkap mengenai perjuangan para buruh kereta api dalam merebut dan mengambil alih perusahaan kereta api dari bangsa asing. Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah yang terdiri atas heuristik, kritik sumber atau verifikasi data, interpretasi data, dan historiografi guna membuat pembahasan lebih terfokus dan sistematis. Penelitian ini mengemukakan bahwa para buruh mengambil peran penting dalam mempertahankan kemerdekaan Indonesia dengan aksi-aksi mereka untuk merebut kekuasaan kereta api yang dimiliki oleh asing. Para buruh kereta api menggunakan cara seperti manajemen organisasi, perebutan kereta api, mogok kerja, hingga membuat propaganda agar mereka terbebas dari jeratan penjajah yang ingin mengusik kehidupan individu hingga kemerdekaan negara.

ABSTRACT

This research discusses the role of railway workers in Surabaya during the Indonesian Revolution of Independence from 1945 to 1949. The study aims to reveal the struggle of these workers in seizing and reclaiming control of the railway company from foreign powers. To make the discussion more focused and methodical, this study employs historical research methodologies such as heuristics, source critique or data verification, data interpretation, and historiography, in order to create a more focused and systematic analysis. The study finds that the railway workers played a crucial role in defending Indonesia's independence through their actions to take over the railway system previously controlled by colonial authorities. The workers employed strategies such as organizational management, the takeover of trains, labor strikes, and the creation of propaganda as a means to liberate themselves from the grip of colonial forces that threatened both individual lives and national sovereignty.

This is an open access article under the [CC BY](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/) license.



Corresponding Author:

Pradipto Nirwandhono
Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Airlangga,
Surabaya, Indonesia
Email: pradipta-n@fib.unair.ac.id

1. PENDAHULUAN

Proklamasi kemerdekaan Indonesia pada 17 Agustus 1945 bukanlah akhir dari perjuangan bangsa, melainkan awal dari sebuah fase krusial dalam mempertahankan kemerdekaan melalui serangkaian konflik bersenjata dan diplomasi. Agresi militer Belanda yang dilancarkan sejak 1946 menjadi bukti bahwa pengakuan kemerdekaan tidak serta-merta diterima oleh bekas penjajah.[1] Dalam situasi ini, upaya mempertahankan kemerdekaan menjadi urusan seluruh elemen bangsa, tidak hanya aktor politik tetapi juga kelas pekerja, termasuk buruh kereta api yang memainkan peran strategis di sektor transportasi.

Peran buruh dalam masa revolusi fisik (1945–1949) sering kali dikesampingkan dalam narasi sejarah arus utama yang lebih menonjolkan peran militer. Sebagaimana ditunjukkan oleh Jafar Suryomenggolo dalam kajian mendalamnya, buruh Indonesia bukanlah sekadar perpanjangan tangan partai politik atau negara, melainkan aktor otonom yang secara aktif membentuk organisasi untuk memperjuangkan nasib dan kemerdekaan.[2] Ia menyatakan bahwa buruh, terutama di sektor kereta api di Jawa, berkontribusi langsung dalam aksi pengambilalihan aset kolonial dan menjadi bagian penting dari resistensi terhadap rekolonisasi.

Di Surabaya, salah satu kota industri utama Indonesia, perjuangan buruh kereta api terorganisasi dalam wadah seperti Angkatan Moeda Kereta Api (AMKA), Serikat Buruh Kereta Api (SBKA), dan Persatuan Buruh Kereta Api menjadi kekuatan kolektif yang tidak hanya berupaya merebut pengelolaan aset transportasi dari tangan asing, tetapi juga berperan dalam menyuplai logistik, informasi, dan semangat juang kepada rakyat. Para buruh kereta api bahkan menyulap gerbong menjadi sarana penyebaran propaganda nasionalisme, seperti menuliskan slogan “Merdeka atau Mati” di dinding gerbong. [3]

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji secara historis dinamika gerakan buruh kereta api di Surabaya pada masa revolusi fisik (1945–1949), serta menganalisis bagaimana perjuangan mereka dalam mempertahankan kemerdekaan dan mengusir pengaruh kolonialisme tercermin dalam bentuk organisasi, aksi mogok, hingga pengambilalihan aset vital. Selain itu, penelitian ini juga bermaksud untuk menggambarkan bagaimana buruh menjadikan nasionalisme sebagai landasan ideologis dalam memperjuangkan hak dan kedaulatan ekonomi bangsa.

Dalam menjelaskan fenomena ini, penelitian menggunakan landasan teori nasionalisme yang dikemukakan oleh Benedict Anderson, yang memandang bangsa sebagai “komunitas terbayang” (imagined community), yaitu suatu konstruksi sosial yang hidup dalam imajinasi kolektif rakyatnya.[4] Dalam kerangka ini, gerakan buruh dipahami sebagai bagian dari komunitas terbayang tersebut, yang membentuk identitas kebangsaan melalui perjuangan bersama. Selain itu, konsep solidaritas sosial dari Emile Durkheim menjadi penting untuk memahami kohesi di antara buruh sebagai kelompok yang mengalami penindasan struktural sejak masa kolonial dan kemudian membentuk kesadaran kolektif dalam menghadapi dominasi eksternal.[5]

2. METODE

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode sejarah yang terdiri dari lima tahapan: (1) penentuan tema, (2) heuristik atau pencarian sumber, (3) kritik sumber (intern dan ekstern), (4) interpretasi atau analisis dan sintesis data, dan (5) historiografi atau penulisan sejarah. Sumber yang

digunakan mencakup dokumen arsip, publikasi organisasi buruh, otobiografi tokoh, serta literatur akademik kontemporer dari para sejarawan dan peneliti gerakan buruh Indonesia.

Dengan pendekatan ini, penelitian diharapkan dapat memberikan kontribusi terhadap historiografi Indonesia, khususnya dalam memperkaya pemahaman tentang peran buruh kereta api sebagai subjek aktif dalam sejarah kemerdekaan Indonesia, serta menantang narasi dominan yang selama ini hanya menonjolkan aktor militer dan elite politik dalam revolusi nasional.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Dinamika Buruh di Perusahaan Kereta Api Masa Revolusi

Pada masa awal kemerdekaan, para buruh mengalami kehidupan yang sulit. Mereka dihadapkan dengan kedatangan Belanda yang ingin mengambil alih perusahaan kereta api yang sebelumnya direbut oleh Jepang. Pada masa ini, Jepang masih menguasai perusahaan kereta api yang menyebabkan ketiga pihak saling berebut. Untuk mengatasi situasi tersebut, mereka mulai membentuk organisasi sebagai media untuk mengumpulkan para buruh yang senasib dan ikut membebaskan Indonesia dari belenggu penjajahan. Pada tanggal 15 September 1945 di Jakarta, Barisan Buruh Indonesia (BBI) dibentuk. Tujuan dari pembentukan organisasi ini adalah untuk memperkuat rasa kesatuan dan mempermudah koordinasi sikap antar serikat buruh yang memiliki latar Vak yang berbeda.[6] Dalam konteks dinamika pegawai kereta api, dinamika ini memiliki arti bahwa gerakan secara terus menerus yang dapat menimbulkan perubahan dalam kehidupan pegawai kereta api.

Untuk merubah nasibnya, para pekerja kereta api membuat siasat untuk menyatukan tujuan pribadi masing-masing guna menyukseskan suatu misi, yakni merebut perusahaan kereta api dari pengaruh asing. Para pekerja, secara naluriah, menggabungkan sumber daya mereka sendiri untuk menguasai sentra-sentra produksi, bukan hanya untuk mendukung gerakan kemerdekaan (seperti yang mungkin diandaikan para aktivis tingkat nasional), tetapi juga untuk memajukan kepentingan bersama mereka selaku buruh.[7] Mereka bisa merebut produksi yang menjadi inti dari perusahaan dan bisa dipastikan dengan mudahnya mereka mengambil alih perusahaan. Perebutan kekuasaan kereta api tidak cukup hanya bermodalkan tekad saja, namun dibutuhkan organisasi yang menjadi swakelola bagi pergerakan buruh kereta api.

3.2 Terbentuknya Organisasi Buruh Kereta Api

3.2.1 Munculnya Organisasi AMKA

Evolusi organisasi buruh kereta api terjadi di setiap zaman. Para buruh pertama kali mendirikan organisasi AMKA. Organisasi tersebut bergerak pada pasca kemerdekaan yang memungkinkan perusahaan kereta api milik asing dapat diambil alih oleh Indonesia lewat upaya gerakan pemuda yang menjadi bagian dalam organisasi tersebut. Semua terkendali dengan baik melalui sistem manajemen yang dilakukan oleh jawatan dan para pemuda yang tergabung di AMKA.

AMKA merupakan organisasi informal yang beranggotakan para pemuda yang bekerja di kereta api. Organisasi ini tidak hanya berpusat pada nasional saja, namun mereka terdapat di tingkat lokal. Pada tanggal 2 September 1945, Pemuda Kereta Api Jakarta mengundang seluruh Pemuda Kereta Api se-Jawa untuk merumuskan langkah perjuangan para pemuda Kereta Api dalam mempertahankan kemerdekaan Indonesia. Undangan tersebut, dihadiri oleh Pemuda Kereta Api Balai Besar Bandung, Pemuda Kereta Api Inspeksi Bandung, Pemuda Kereta Api Inspeksi Yogyakarta, Pemuda Kereta Api Inspeksi Surabaya, dan Pemuda Kereta Api Inspeksi Malang.

Kehadiran pemuda kereta api di setiap daerah menggambarkan kekompakan. Pertemuan pemuda kereta api juga didampingi oleh Jawatan Kereta Api yang dapat menambah suara serta kepercayaan pemuda dalam membuat kesepakatan. Suara pemuda kereta api dapat didengar dan direalisasikan sehingga membuat musyawarah mencapai mufakat. Seperti hasil dari rapat AMKA juga berhasil membuat kesepakatan bersama mengenai tugas pokok organisasi tersebut, yaitu: (1) Mengamankan

Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKRI) dari kemungkinan diambil alih oleh pihak sekutu, (2) Senantiasa mewaspadai gerak-gerik tentara sekutu. Selain itu, dijelaskan pula kewajiban yang harus dikerjakan oleh pemuda jika sudah sampai di daerahnya masing-masing, yaitu: (a) memelopori dan menganjurkan pengibaran bendera merah putih di kantor-kantor dan di rumah-rumah penduduk, (b) memberikan penerangan tentang proklamasi kemerdekaan Indonesia, (c) merebut jabatan-jabatan perkeretaapian dari pejabat-pejabat Jepang, (d) menyusun barisan/pasukan ke amanat, (e) merebut senjata dari Jepang dengan cara berunding maupun dengan kekerasan bilamana perlu.[8]

Melalui hasil rapat tersebut membuat AMKA menjadi garda terdepan dalam mengambil alih manajemen kereta api serta membantu pejuang dalam menegakkan kedaulatan di negara ini. Tanpa adanya swakelola dari AMKA di tingkat pusat maupun tingkat lokal bisa dipastikan aksi tersebut menjadi terhambat.

3.2.2 Munculnya Organisasi SBKA

Sarikat Buruh Kereta Api atau yang biasa disingkat SBKA merupakan organisasi buruh yang muncul pada masa revolusi. SBKA didirikan pada tahun 1946, yang sebelumnya merupakan transformasi dari Sarikat Boeroeh Kereta Api Djawa-Madoera (SBKA-DM). Organisasi ini lahir pada 13 Maret 1946, namun sebelum kemerdekaan, SBKA bernama Serikat Buruh Kereta Api Djawa Madoera.[9]

Munculnya SBKA bermula ketika para tokoh-tokoh yang ada di kereta api membuat organisasi karena banyak dari buruh kereta api yang belum masuk ke dalam suatu organisasi perburuhan. Atas inisiatif tokoh-tokoh buruh kereta api, di antaranya ada Munadi, mereka mengadakan kongres. Dari kongres tersebut, lahirlah Serikat Buruh Kereta Api (SBKA).[10] SBKA dianggap sebagai wadah bagi para buruh untuk bersatu dan menyuarakan pendapat mereka di area lokal.

Beberapa daerah mulai mendirikan organisasi SBKA berbasis lokal. Hal ini bertujuan untuk mengelola, mengatur, dan memberdayakan buruh kereta api di masing-masing daerah. SBKA mulai mengepakkan sayapnya dengan mendirikan beberapa cabang di daerah Jawa Timur dan Madura. Hal ini seraya dengan perkembangan pergerakan dari pekerja kereta api dalam menanggapi beberapa peristiwa dan desakan untuk berjuang mempertahankan kemerdekaan Indonesia dari kembalinya bangsa penjajah.

SBKA mulai membentuk sekretariat di kota Surabaya. Sekretariat SBKA di Surabaya dibentuk pada tanggal 25 Januari 1947. Pembentukan Sekretariat SBKA Inspeksi Surabaya diberlangsungkannya rapat di Jombang. [11] Manajemen yang telah dibentuk oleh SBKA cabang Surabaya mematangkan perjuangan para buruh kereta api pada masa itu. Melalui SBKA, para pekerja kereta api dapat menyampaikan aspirasinya melalui media organisasi SBKA.

Dalam aktivitas politiknya, mereka berpegang pada prinsip komunis. Meskipun mereka menyangkal keterkaitannya dengan ideologi komunis, SBKA acap kali menulis artikel-artikel tentang topik komunis, seperti kesengsaraan proletariat di Indonesia, kelas proletar akan mengalahkan kapitalis, perjuangan rakyat Rusia melawan fasisme, kamus harian yang menjelaskan mengenai arti kata komunis, proletar, imperialis, kapitalisme, dan lain-lain.[12] Namun selang beberapa waktu pasca revolusi, mereka sangat terang-terangan bahwa sebagian besar dari mereka adalah orang-orang kiri. Hal ini menjadi pembeda dari organisasi kereta api yang muncul di beberapa tahun kedepan.

3.2.3 Munculnya Organisasi PBKA

Persatuan Buruh Kereta Api (PBKA) merupakan sebuah organisasi yang lahir karena adanya penggabungan para pekerja yang bergabung di organisasi sebelumnya yang berada di Jawa Barat dan Jawa Timur. PBKA didirikan pada tanggal 17 Maret 1949 sebagai hasil fusi yang dilakukan oleh Serikat Sekerja Kereta Api (SSKA) beserta cabang-cabangnya di Jawa Barat dan Persatuan Buruh Spoor dan Tram (PBST) beserta cabang-cabangnya di Jawa Timur.

PBKA dibentuk melalui perundingan yang diadakan di Bandung, antara Pengurus Besar Persatuan Buruh Spoor dan Tram (PB. PBST) Surabaya dan Pengurus Besar Serikat Sekerdja Kereta Api (PB. SSKA) Bandung.[14] Adapun maksud dari perundingan tersebut adalah untuk mencapai kerja sama yang lebih sempurna dan atas dasar kerja sama tersebut maka kedua pengurus besar itu sepakat melebur kedua organisasi tersebut dan membentuk organisasi yang bernama PBKA.

PBKA secara resmi menyatakan diri bahwa PBKA adalah organisasi buruh yang merdeka. Yang dimaksud dari merdeka sendiri adalah tidak terpengaruh oleh partai politik tertentu (seperti paham-paham atau ideologi tertentu) atau “non-partai”. PBKA tidak ingin organisasinya digunakan sebagai alat kepentingan politik. Namun, PBKA tidak melarang anggota untuk bergabung dengan partai politik. Kebebasan dari pengaruh partai ini tidak berarti anggota PBKA dilarang untuk masuk dalam partai politik mana pun, bahkan PBKA menganjurkan anggotanya untuk bergabung ke partai politik.[15]

Dalam aktivitas politiknya, mereka berpegang pada prinsip sosialis. Hal ini dapat dilihat dari beberapa organisasi dan partai politik yang berafiliasi dengan PBKA. Contohnya adalah Kongres Buruh Seluruh Indonesia (KBSI) yang memiliki kesamaan dengan prinsip-prinsip yang dianut oleh PBKA. Adapun partai politik seperti Partai Sosialis Indonesia (PSI) yang sejalan dengan PBKA dan KBSI, sehingga kedua organisasi tersebut di waktu yang bersamaan mereka bersama-sama bergabung dalam partai PSI.

3.3 Terbentuknya Organisasi Buruh Kereta Api

3.3.1 Kontribusi Buruh Kereta Api Pada Peristiwa Pertempuran 10 November

Pada pasca proklamasi kemerdekaan, keadaan perkeretaapian di Surabaya sangat kacau. Perpindahan kekuasaan menjadikan kebingungan di antara para pekerja kereta api. Para pemuda berpikir bahwa jika pewartaan mengenai proklamasi mengakhiri era penjajahan di Indonesia. Namun, bagi para penjajah sendiri, khususnya bagi Belanda beserta sekutunya menjadi kesempatan untuk mengambil alih kekuasaan dari Jepang. Sehingga mereka tidak mengakui kemerdekaan negara ini dan Belanda berusaha merebut semua aset yang pernah dimilikinya. Alasan dibalik pengambilalihan aset-aset yang dulu pernah dimiliki oleh Belanda adalah selain dari ingin mengeksploitasi sumber daya dari Indonesia, Belanda merasa memiliki hak atas Indonesia karena sebagai bekas wilayah dari kekuasaan Jepang.[16] Mereka mulai mengambil alih aset-aset yang dulu pernah dimilikinya.

Atas urgensi dari kereta api tersebut membuat adanya aksi pengambilalihan kekuasaan kereta api dilakukan oleh pemuda kereta api di semua stasiun dan jawatan. Para pekerja kereta api mulai gencar merebut perusahaan kereta api beberapa daerah. Strategi dari para pekerja kereta api dalam merebut Kantor Eksploitasi Timur yakni, Para pemuda kereta api mempertahankan kemerdekaan dengan cara membentuk barisan di Kantor PJKA Eksploitasi Timur, yang berlokasi di Jalan Waspada. Hal ini dilakukan agar kereta api direbut oleh penjajah. Sehingga segala akses mengenai kereta api telah dikuasai oleh para pribumi dan bisa membantu dalam memperjuangkan dan mempertahankan kemerdekaan Indonesia.[17]

Atas usaha tersebut, para pemuda kereta api berhasil dalam mengambil alih Kantor Eksploitasi Timur. Seperti narasi tentang keberhasilan pengambilalihan kekuasaan di Surabaya. Dengan bantuan pejuang arek-arek Suroboyo, pemindahan kekuasaan atas kantor kereta api di Surabaya, berikut bengkel-bengkel dan gudang persediaan, berhasil dilaksanakan pada tanggal 30 September 1945. Esok harinya dilakukan peresmian pengambilalihan kekuasaan, sekaligus mengesahkan Dewan Pimpinan Eksploitasi Timur dengan ketua Suji, sedangkan Ir, Abuprayitno memimpin pekerjaan dinas sehari-hari.[18]

Seperti yang disebutkan dalam sumber, pada tanggal 30 September 1945, para pemuda berhasil dalam pengambilalihan kereta api di Surabaya. Para pemuda kereta api mempertahankan kemerdekaan dengan cara membentuk barisan di Kantor PJKA Eksploitasi Timur, yang berlokasi di Jalan Waspada. Hal ini dilakukan agar kereta api direbut oleh penjajah. Sehingga segala akses mengenai kereta api telah

dikuasai oleh para pribumi dan bisa membantu dalam memperjuangkan dan mempertahankan kemerdekaan Indonesia.

3.3.2 Kontribusi Buruh Kereta Api Pada Peristiwa Pertempuran 10 November

Kota Surabaya pada saat pasca kemerdekaan berada dalam keadaan sangat chaos. Ini terjadi karena kedatangan pasukan Netherlands Indies Civil Administration (NICA) bersama dengan sekutunya yang masuk ke kota Surabaya. Pada awalnya, pasukan NICA datang hanya untuk menyerbu penjara dan membebaskan tawanan perang yang ditahan di Indonesia. Mereka juga sempat membantu para pejuang Indonesia untuk mengusir Jepang. Mereka menerima tugas dari panglima Allied Forces for Netherlands East Indies (AFNEI) untuk melucuti senjata prajurit Jepang dan menyelamatkan para tahanan sekutu.[19]

Kedatangan dari pasukan sekutu disambut baik oleh para pemimpin dan rakyat Surabaya karena mereka membantu perjuangan mereka. Melalui negosiasi pada tanggal 26 Oktober 1945, dari kedua belah pihak sepakat untuk saling bekerja sama dalam menjaga keamanan di Surabaya. Namun, seiring dengan berjalannya waktu, pihak sekutu tidak menepati janjinya. Tanpa sepengetahuan dari Mallaby, Mayor Jenderal D.C. Hawthorn memberi perintah kepada Angkatan Udara Inggris untuk menyebarkan pamflet ultimatum. [20] Dari peristiwa ini menjadi titik mula pecahnya peristiwa pertempuran Surabaya.

Pada akhir bulan Oktober, terjadi kontak senjata pertama antara pejuang Indonesia dengan pasukan Inggris. Di mulai pada tanggal 27 Oktober 1945 dan meluas hingga tanggal 30 Oktober 1945. Beberapa bagian vital yang dikuasai oleh Inggris pun berhasil direbut kembali oleh rakyat Indonesia. Hingga pada 30 Oktober 1945, Jenderal A.W.S Mallaby tewas di gedung Internatio. Tewasnya Jenderal Mallaby mengakibatkan pasukan Inggris murka dan mengancam para pemuda dengan mengeluarkan ultimatum berupa ancaman dari Inggris kepada para pejuang Indonesia.

Inti dari ultimatum itu yaitu bahwa “semua pemimpin-pemimpin Indonesia termasuk pemimpin-pemimpin gerakan pemuda, Kepala Polisi, dan petuugas Radio Surabaya harus melaporkan diri di Batavia-weg (Kini Jalan Jakarta) menjelang pukul 18.00 tanggal 9 November.[21] Sikap rakyat pada ultimatum Inggris yang dijatuhkan oleh pesawat militer sekutu kompak menolak karena sudah tak sudi lagi dijajah oleh bangsa asing. Dari sikap para pejuang tersebut tepat pada pukul 10 November 1945 pecahnya pertempuran Surabaya. Arek-arek Suroboyo yang dikomando oleh Bung Tomo dengan tekak melawan pasukan Inggris.

Semua pejuang dengan tekak dan semangat yang bulat berjuang melawan pasukan Inggris, tak terkecuali para pemuda kereta api. Para pemuda yang bekerja di kereta api juga berperan aktif dalam membantu para pejuang pada peristiwa 10 November di Surabaya. Setiap hari, kereta api mengangkut para pejuang ke medan pertempuran. Sementara itu, dari Surabaya juga mengangkut pengungsi-pengungsi yang meninggalkan kota Surabaya menuju wilayah pedalaman. Oleh karena itu, kereta api menjadi alat transportasi yang vital selama peristiwa pertempuran Surabaya. Ini karena kereta api tidak hanya mengangkut barang saja, namun mengangkut para pengungsi dan pejuang untuk masuk dan keluar kota Surabaya.

3.3.3 Penyebaran Oeang Republik Indonesia (ORI)

Pada 30 Oktober 1945, tepat saat dua bulan pasca Indonesia meraih kemerdekaannya, pemerintah baru saja menerbitkan uangnya sendiri untuk pertama kalinya. Uang pada masa itu dikenal dengan istilah Oeang Repoebliek Indonesia (ORI). Pemerintah pada saat itu mengambil langkah berani dengan mengeluarkan uang di tengah-tengah beredarnya uang-uang lain yang masih beredar dan berlaku. Sebagai pemerintahan yang sah, sudah sepatutnya Pemerintah RI memiliki dan mencetak uang sendiri, terutama karena pada waktu itu pihak Belanda mengedarkan uang NICA dan uang Jepang pun masih berlaku di beberapa daerah di Indonesia.[22]

Dalam proses pencetakan hingga pengedaran ORI mengalami beberapa hambatan. Mulai dari tempat percetakan yang dikuasai oleh Belanda hingga proses pendistribusian ORI yang terhambat hingga sampai ke pelosok daerah. Semula ORI (Oeang Repoeblik Indonesia) dicetak oleh percetakan Balai Pustaka di Jakarta. Setelah Jakarta dikuasai oleh Belanda, percetakan ORI dilanjutkan di daerah Republik di pedalaman. Selanjutnya percetakan ORI berlangsung di beberapa kota, seperti Yogyakarta, Surakarta, Malang dan Ponorogo, bahkan pemerintah daerah pun mencetak ORI untuk daerah yang bersangkutan. Antara bulan Oktober hingga Desember 1946 Pemerintah RI setelah lima kali menerbitkan uang kertas. [23]

Dalam penyebaran uang ORI, Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) ikut andil dalam membantu proses pendistribusian ke daerah-daerah pelosok. Agar proses pendistribusian ORI berjalan dengan lancar, para pekerja kereta api juga ikut berperan dalam mengantar, mengatur, dan menjaga penyebaran uang ORI yang dilakukan secara rahasia. Hanya pejabat tertentu seperti pegawai bank, kondektur kereta api, dan petugas pegawai yang mengetahuinya (Telaga Bakti Nusantara, 1997). [24] Hal ini dilakukan demi kelancaran dalam pengedaran uang tersebut dan tidak ada satu uang pun yang hilang dalam proses pengedarannya.

Distribusi dilakukan di beberapa daerah, seperti di kota Surabaya. Di kota Surabaya dilakukan pendistribusian ORI dari percetakan yang paling dekat yaitu di kota Malang menuju kota Surabaya. Dari hal tersebut membuat pendistribusian menuju kota besar seperti Surabaya menjadikan kota tersebut bisa mendulang perekonomian bagi negara. Untuk mendukung hal-hal tersebut diperlukan upaya-upaya untuk mendistribusikan uang ORI. Usaha yang dilakukan seperti membuka jalan kereta api Mojokerto-Jombang, juga telah dirundingkan tentang kemungkinan-kemungkinan untuk membuka perhubungan antara Surabaya-Malang. Keputusan akhir mengenai pembukaan jalur tersebut diserahkan kepada Pemerintah Agung. Salah satu hal yang menggembirakan pada saat itu adalah bahwa ORI telah resmi beredar di kota Surabaya, meskipun nilai tukarnya tidak menentu.[25]

Sumber tersebut menjelaskan bahwa untuk mempertahankan dan memperkuat uang ORI daripada uang lain yang beredar pada masa itu, diperlukan adanya perhubungan dengan daerah-daerah dalam. Hal ini dilakukan demi memperlancar perdagangan bagi daerah tersebut dan juga dapat memperkuat kedudukan politik Indonesia.

3.3.4 Buruh Kereta Api Sebagai Media Dalam Membantu Pengungsian Dan Perlengkapan Perjuangan

Buruh kereta api menjadi Salah satu pihak yang berkontribusi dalam perjuangan bangsa Indonesia dalam menjaga kemerdekaannya. Kereta api dalam masa revolusi fisik menjadi transportasi yang sangat penting untuk mengangkut barang, jasa, dan informasi dari daerah asal ke daerah yang dituju. Sehingga peran buruh kereta api sangat besar dalam mengoperasikan dan menjaga angkutan penting yang dibawa.

Pada tahun 1946, beberapa daerah yang ada di Jawa dan Sumatera telah diduduki oleh Belanda. Sehingga membuat para pribumi hingga pemerintahan diharuskan untuk mengungsi ke wilayah pedalaman atau kota-kota lain yang telah dikuasai oleh Pemerintah RI. Salah satu peristiwa penting yang mencerminkan kondisi ini adalah pemindahan pusat pemerintahan dari Jakarta ke Yogyakarta, yang melibatkan Presiden, Wakil Presiden, serta beberapa menteri. Pemindahan tersebut juga diikuti oleh gelombang pengungsian masyarakat dari wilayah-wilayah yang terancam oleh kekerasan dan teror yang dilakukan oleh tentara Belanda dan kelompok-kelompok NICA (Telaga Bakti Nusantara, 1997). [26]

Masyarakat menyadari betapa gentingnya situasi ini. Mereka sangat bergantung pada kereta api untuk menjadi opsi satu-satunya sarana transportasi pengungsian. Karena kondisi jalan raya pada masa itu sangat sulit untuk dilalui dengan dalih keamanan. Mereka tidak hanya menempati kereta penumpang saja, tetapi juga gerbong-gerbong, rangkaian-rangkaian, bahkan atap kereta atau gerbong. Banyak dari mereka rela menempuh perjalanan dalam kondisi yang sangat berbahaya. Tanpa memperhatikan keselamatan diri, mereka dapat berpindah ke daerah yang lebih aman menggunakan kereta api.

Pengiriman untuk perlengkapan perjuangan menggunakan kereta api pada masa itu juga sangat sulit. Mengingat keterbatasan teknologi kereta api yang berkembang pada masa itu dan mereka juga harus waspada dengan para penjajah. Seperti pengiriman logistik perang yang akan di kirim dari Manggarai menuju Eksploitasi Timur (Jawa Timur), mereka sangat kesusahan dengan barang-barang yang akan di bawa karena kebutuhan di Jawa Timur sangat banyak dan jika membawanya dalam skala besar dapat dicurigai oleh musuh.

Salah seorang pegawai Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) Eksploitasi Timur, bernama Bison. Suatu waktu, ia mendapat tugas untuk membawa barang-barang keperluan kantor, sejumlah ban, suku cadang mobil, dan lain-lain dari Jakarta untuk kepentingan perjuangan di daerah Jawa Timur. Dalam perjalanannya menggunakan kereta api, keretanya dihentikan oleh tentara Belanda di Stasiun Klender. Semua penumpang disuruh turun dan kereta digeledah selama kurang lebih satu jam. Setelah pemeriksaan selesai, kereta melanjutkan perjalanan.

Esok harinya di bengkel Manggarai, Bison menghadapi persoalan baru: jumlah barang yang harus diangkut sangat banyak dan jika dikemas dalam peti biasa, akan membutuhkan sedikitnya sepuluh peti besar yang tentunya akan menarik perhatian jika diperiksa oleh penjajah. Untuk menghindari hal tersebut, dilakuka rekayasa terhadap sebuah gerbong. Pada kedua ujung gerbong bagian dalam dibuat dinding tambahan (dinding palsu), masing-masing berjarak 0,75 meter dari dinding asli. Dengan demikian, pada gerbong dimaksud terdapat dua ruangan tersembunyi dan cukup untuk menyimpan barang-barang perlengkapan untuk kepentingan perjuangan di daerah Jawa Timur. Agar kedua dinding palsu itu tidak kentara, ruangan gerbong selebihnya diisi dengan sejumlah karung kosong. Kemudian dibuat surat angkutan kiriman dinas (rode vrachtbrief) yang menyatakan, bahwa gerbong dan karung kosong itu dimaksudkan untuk mengangkut beras dari Cikampek dan dikawal oleh seorang petugas. [13]

Dari kisah perjuangan dari saudara Bison menunjukkan bahwa mereka harus bekerja ekstra dan harus bisa mencari solusi yang tepat guna bisa menghantarkan barang-barang untuk keperluan perjuangan yang ada di Jawa Timur. Mereka harus mempunyai cara agar barang-barang perjuangan tersebut tidak dapat terendus oleh musuh. Dengan cara memodifikasi gerbong untuk menampung barang-barang tersebut dan membuat surat kiriman dinas (rode vrachtbrief) dapat mengelabui musuh dan gerbong itu tidak digeledah. Sehingga mereka bisa mengirim logistik perang dengan aman hingga sampai tujuan.

4. KESIMPULAN

Perjuangan buruh kereta api di Surabaya pada masa revolusi antara tahun 1945-1949 tidak dapat dipisahkan dari kondisi krisis akibat transisi negara pasca kolonial yang tengah berjuang dalam mempertahankan kemerdekaannya. Kereta api menjadi transportasi yang vital di masa ini sehingga membuat beberapa pihak ingin menguasai transportasi ini. Peran buruh kereta api menjadi penting dalam menjaga keberlangsungan operasional kereta api dan mengambil langkah langsung dalam merebut kereta api dari kekuasaan asing. Aksi-aksi seperti pendudukan jawatan dan stasiun, membantu distribusi logistik perang dan pengungsian, hingga penyebaran uang ORI memperlihatkan bagaimana buruh kereta api menjadi faktor penting dalam menjaga kedaulatan negara ini.

Dinamika perburuhan pasca kemerdekaan selalu tidak berjalan linier. Kondisi tersebut mendorong para buruh kereta api membuat organisasi-organisasi seperti AMKA, SBKA, dan PBKA. Tujuan dari organisasi tersebut sebagai swakelola gerakan yang dibuat oleh para buruh kereta api agar lebih tertata dan sistematis. Atas dasar organisasi tersebut, para buruh kereta api berhasil dalam melakukan aksinya di masa ini.

Dengan demikian, buruh kereta api pada masa revolusi menjadi cerminan dari pergerakan masyarakat menengah bawah. Buruh kereta api Surabaya berkontribusi bukan hanya sebagai pelaku

dalam sistem operasiooanal transportasi saja, tetapi sebagai agen historis yang aktif dalam membentuk lanskap sosial-politik Indonesia di masa transisi menuju negara merdeka.

REFERENSI

- [1] I. Khaldun, "Politik diplomasi masa revolusi menuju pengakuan kemerdekaan Indonesia (1946–1949)," *SOSIOHUMANIORA: Jurnal Ilmiah Ilmu Sosial dan Humaniora*, vol. 7, no. 1, 2021.
- [2] J. Suryomenggolo, *Serikat buruh 1945–1948: Menduduki stasiun, menguasai perkebunan, menjalankan pabrik*. Tangerang Selatan: Marjin Kiri, 2024.
- [3] Panitia Penyusunan Sejarah Brigade Ronggolawe dan IKAPI, *Pengabdian selama perang kemerdekaan bersama Brigade Ronggolawe*. Jakarta: Aries Lima, 1985, p. 179.
- [4] B. Anderson, *Java in a time of revolution: Occupation and resistance, 1944–1946*. Jakarta: Equinox Publishing, 2006.
- [5] E. Durkheim, *The division of labor in society*. New York: Free Press, 1997.
- [6] B. Anderson, "Imagined communities: Reflections on the origin and spread of nationalism," in *The New Social Theory Reader*. London: Routledge, 2006.
- [7] J. Suryomenggolo, *Serikat buruh 1945–1948: Menduduki stasiun, menguasai perkebunan, menjalankan pabrik*. Tangerang Selatan: Marjin Kiri, 2024.
- [8] E. C. Endrayadi, *Jejak langkah pemuda kereta api dalam panggung revolusi*. Yogyakarta: LaksBang PRESSindo, 2020.
- [9] N. S. Asmara, "Konflik ideologi buruh kereta api tahun 1949–1965," *AVATARA: e-Journal Pendidikan Sejarah*, vol. 4, no. 3, 2016.
- [10] *Madjallah Resmi Sarikat Buruh Kereta-Api "Djawa–Madoera"*, Agustus 1946, p. 7; *Boekoe Peringatan 1 Tahoen Repoebliek Indonesia*, 1946, pp. 23–25; 25 Nov. 1946, p. 6; 15 Jan. 1947, p. 1; 15 Feb. 1947; Mei 1947.
- [11] Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah perkeretaapian Indonesia*. Bandung: Angkasa, 1997.
- [12] N. S. Asmara, "Konflik ideologi buruh kereta api tahun 1949–1965," *AVATARA: e-Journal Pendidikan Sejarah*, vol. 4, no. 3, 2016.
- [13] M. F. Hafidz, "Serikat buruh kereta api di Surabaya tahun 1947–1966," Skripsi, Universitas Airlangga, Surabaya, 2019.
- [14] *Waspada*, Persekutuan Waspada, 14 Apr. 1947, p. 2; 16 Apr. 1947, p. 1; 22 Mar. 1949.
- [15] N. S. Asmara, "Konflik ideologi buruh kereta api tahun 1949–1965," *AVATARA: e-Journal Pendidikan Sejarah*, vol. 4, no. 3, 2016.
- [16] G. D. Homan, "The Netherlands, the United States and the Indonesian question, 1948," *Journal of Contemporary History*, vol. 25, no. 1, 1990.
- [17] Pemerintah Darurat RI, *Kirab Pemerintah Darurat RI di Jawa Timur*. Jawa Timur: Himpunan Penulis dan Sastrawan MKGR, 1995.
- [18] Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah perkeretaapian Indonesia*. Bandung: Angkasa, 1997.
- [19] K. Qothrunnada, "Pertempuran Surabaya: Latar belakang, kronologi, dan dampaknya," *DetikEdu*, 2024.
- [20] Indonesian Railways, *Nederlands-Indische Indonesian Railways*, 2016.
- [21] PT Kereta Api Indonesia, "Sekilas KAI: Sejarah perkeretaapian,"
- [22] Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah perkeretaapian Indonesia*. Bandung: Angkasa, 1997.
- [23] *Kalimantan Berdjuang*, 7 Jun. 1949.
- [24] *Soeara Oemoem*, 28 Apr. 1947.
- [25] Kementerian Penerangan Republik Indonesia, *Lukisan revolusi rakjat Indonesia 1945–1949*. Jakarta: Kementerian Penerangan RI, 1949.
- [26] Pemerintah Darurat RI, *Kirab Pemerintah Darurat RI di Jawa Timur*. Jawa Timur: Himpunan Penulis dan Sastrawan MKGR, 1995.