

PERJUANGAN BURUH PELABUHAN DI INDONESIA

Gejolak Politik dan Industrial



Mohamad Irfan

Perjuangan Buruh Pelabuhan di Indonesia

Gejolak Politik dan Industrial

Mohamad Irfan



Penerbit KBM Indonesia

Adalah penerbit dengan misi memudahkan proses penerbitan buku-buku penulis di tanah air indonesia, serta menjadi media *sharing* proses penerbitan buku

PERJUANGAN BURUH PELABUHAN DI INDONESIA

Gejolak Politik dan Industrial

Copyright @2026 by Mohamad Irfan

All rights reserved

PENERBIT KARYA BAKTI MAKMUR (KBM) INDONESIA

Anggota IKAPI (Ikatan Penerbit Indonesia) **NO. IKAPI 279/JTI/2021**

Depok, Sleman-Jogjakarta (Kantor) **081357517526 (Tlpn/WA)**

Penulis

Mohamad Irfan

Desain Sampul

Eca Art

Tata Letak

Lailatul Nur Ula

Editor Naskah

Dr. Muhamad Husein Maruahey, Drs., M.Sc.

ISBN

978-634-278-304-7

14,8 x 21 cm, vi + 209 halaman

Cetakan ke-1, April 2026

Isi buku diluar tanggungjawab penerbit

Hak cipta merek KBM Indonesia sudah terdaftar di

DJKI-Kemenkumham dan isi buku dilindungi undang-undang

Dilarang keras menerjemahkan, memfotokopi, atau

Memperbanyak sebagian atau seluruh isi buku ini

Tanpa seizin penerbit karena beresiko sengketa hukum

Website

<https://penerbitkbm.com>

www.penerbitbukumurah.com

Instagram

@penerbit.kbmindonesia

@penerbitbukujogja

Email

naskah@penerbitkbm.com

Distributor

<https://penerbitkbm.com/toko-buku/>

Youtube

Penerbit KBM Sastrabook

Sanksi Pelanggaran Pasal 113

Undang-Undang No. 28 Tahun 2014 Tentang Hak Cipta

- (i) Setiap Orang yang dengan tanpa hak melakukan pelanggaran hak ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf i untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp 100.000.000 (seratus juta rupiah).
- (ii) Setiap Orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf c, huruf d, huruf f, dan/atau huruf h untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
- (iii) Setiap Orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf e, dan/atau huruf g untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).
- (iv) Setiap Orang yang memenuhi unsur sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang dilakukan dalam bentuk pembajakan, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp 4.000.000.000,00 (empat miliar rupiah).



KATA PENGANTAR

Pertama-tama perlu diluruskan, seringkali kebanyakan orang mengira bahwa Buruh pelabuhan itu buruh bongkar muat, padahal buruh pelabuhan berkaitan erat dengan industri atau merupakan bagian dari buruh sektor industri maritim dan transportasi. Jadi berbicara mengenai buruh pelabuhan itu sudah termasuk buruh perusahaan pelayaran dan awak kapal, buruh yang bekerja di dermaga, yang bekerja di gudang, yang bekerja di terminal peti kemas, juga yang bekerja di kantor-kantor pelabuhan. Buruh pelabuhan juga berkaitan erat dengan awak truk-truk peti kemas dan awak kereta api peti kemas yang rutin bongkar muat di pelabuhan.

Ada lima pelabuhan besar yang mendominasi perdagangan ekspor-impor sejak akhir abad ke 19 yaitu: Tanjung Priok Jakarta, Semarang dan Tanjung Perak Surabaya, Belawan di Sumatra Timur dan Makasar di Sulawesi.

Serikat-serikat buruh pelabuhan yang muncul pada akhir tahun 1910-an dan awal 1920-an terbilang kecil dan kurang efektif. Namun demikian Dinamika politik pergerakan nasional sepanjang dasawarsa 1920-an mempengaruhi peningkatan perlawanan buruh pelabuhan dan perkembangan serikat buruh pelabuhan, dan kemudian bergulir menjadi gejolak politik pada akhir 1920-an, dan mencapai puncaknya yaitu pemberontakan 1926-1927. Pemberontakan tersebut dapat dipadamkan oleh

pemerintah kolonial, dan memberangus serikat-serikat buruh yang radikal. Barulah pada akhir tahun 1939 muncul 'Persatuan Sekerja Paketvaart Bumiputera' untuk pegawai KPM (Koninklijke Paketvaart Maatschappij, sebuah perusahaan pelayaran milik Belanda sejak jaman Hindia Belanda) dan 'Sarekat Pelajar Bumiputra' (Serikat Pelaut Pribumi) bagi yang non- buruh dan pelaut KPM.

Namun keduanya berhenti berfungsi saat pendudukan Jepang pada bulan Maret 1942. Serikat buruh Pelabuhan muncul kembali setelah proklamasi kemerdekaan pada bulan Agustus 1945 dengan ruang gerak yang terbatas di dalam Pelabuhan-pelabuhan yang berada dibawah kendali Belanda.

Pada bulan April 1948 'Serikat Buruh Kapal dan Pelabuhan' (SBKP) dibentuk sebagai sebuah gabungan beberapa serikat buruh kecil di Jakarta. Pada bulan Maret 1950, SBKP bergabung dengan 'Sentral Organisasi Buruh Seluruh Indonesia (SOBSI)'. Pada saat perjanjian reaksioner KMB dilaksanakan, SBPP (Serikat Buruh dan Pelayaran Indonesia) lahir, tepatnya pada tanggal 5 Februari 1950 di Jakarta, didasari semangat perlawanan awak kapal Seven Provincen. Kemudian SBPP berafiliasi ke SOBSI, serikat terkuat di dalam Sejarah Indonesia. Serikat Buruh lainnya dengan aspirasi nasional adalah Serikat Buruh Lautan dan Pelajan (SBLP) yang berkantor pusat di Surabaya.

Butuh waktu lama untuk mengubah kerangka berpikir kolonial dan mengakui bahwa perlakuan berbasis kekuasaan negara yang koersif harus diakhiri. Pegawai Eropa lebih mendapat gaji jauh lebih tinggi dari pegawai Indonesia, dan mendapatkan kondisi kerja yang lebih baik dan mendapatkan persentase bonus yang lebih tinggi. Pada bulan Februari 1950 perusahaan pelayaran yang dominan, KPM, membubarkan serikat buruh yang menuntut diakhirinya diskriminasi ras. Serikat-serikat buruh menantang keberadaan struktur Kolonial

di sana orang Eropa adalah ‘tuan besar’. Beberapa perselisihan dijawab dengan pemogokan-pemogokan dan lainnya aksi-aksi spontan oleh buruh.

Maraknya partai-partai politik pada tahun 1950-an, juga berpengaruh terhadap para buruh untuk menghimpun kawan-kawan mereka yang berprofesi dalam organisasi dengan tujuan memperjuangkan nasib mereka. Pada saat itu, banyak bermunculan serikat-serikat buruh di pelabuhan. Mereka berafiliasi dengan partai-partai politik yang ada. Dengan cara demikian muncullah organisasi-organisasi buruh pelabuhan. Gejolak politik pada tahun 1950-an sampai dengan 1965 berperan besar dalam gejolak industrial misalnya pada masa Perdana Menteri Mohammad Natsir dari partai Masyumi diumumkan Dekrit Militer No. 1 yang melarang pemogokan-pemogokan di perusahaan-perusahaan vital pada 3 Februari 1950. Serikat-serikat buruh enggan menuruti perintah itu dan memulai suatu kampanye untuk pembatalan Dekrit Militer tersebut. Gejolak politik berlanjut saat pemerintahan Sukirman yang dikenal dengan Razia Agustus 1951 atau Razia Sukirman. Lalu peristiwa nasionalisasi perusahaan-perusahaan Belanda. Kemudian gejolak politik pada tahun 1965.

Pasca 1965 dan selama masa rejim Orde Baru terdapat beberapa gejolak politik yang memicu gejolak industrial, bahkan gejolak sosial seperti peristiwa Malari 1974, Peristiwa Priok 1984 dan Peristiwa Buruh Medan 1994. Buruh pelabuhan turut andil yang penting dalam peristiwa-peristiwa tersebut mempengaruhi arah gerakan serikat buruh di Indonesia puluhan tahun kemudian sampai jatuhnya rejim Orde Baru tahun 1998.

Gejolak politik tahun 1998 yang menumbangkan rejim Orde Baru Soeharto merubah arah gerakan serikat buruh, termasuk serikat buruh di pelabuhan, sampai sekarang.

Akhir kata, tak ada gading yang tak retak, seluruh tulisan di buku ini adalah tanggung jawab penulis.

Jakarta, 1 Februari 2026

Mohamad Irfan
Penulis



DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	i
DAFTAR ISI	v
PERGERAKAN BURUH PELABUHAN BELAWAN MEDAN ...	1
PERGERAKAN BURUH PELABUHAN TANJUNG PRIUK JAKARTA	7
Pengorganisasian Kerja Buruh di Pelabuhan	16
Perlawanan Buruh Pelabuhan Tanjung Priok.....	25
Dekrit Keadaan Darurat dan Razia Agustus 1951	33
Pemilu 1955 dan Nasionalisasi Perusahaan Asing.....	36
G30S dan Gestok.....	40
GERAKAN SERIKAT BURUH DI PELABUHAN TANJUNG MAS SEMARANG	47
PERGERAKAN BURUH PELABUHAN TANJUNG PERAK SURABAYA	77
Buruh Pelabuhan	80
PERGERAKAN BURUH PELABUHAN MAKASSAR	105
Pemogokan Buruh KPM Pelabuhan Makassar	121
PERLAWANAN BURUH PELABUHAN PADA MASA ORDE BARU.....	133
Peristiwa Malari 1974	137
Peristiwa Priok 1984.....	143
Andil Penting Buruh Pelabuhan Belawan dalam Pergolakan Buruh Medan 1994.....	147

**DINAMIKA SERIKAT BURUH PELABUHAN PASCA
REFORMASI..... 153**

 Perlawanan Buruh Pelabuhan Paska Reformasi 155
 (Serikat) Solidaritas Buruh Maritim dan Nelayan (SBMNI)
 Mohamad Irfan, *General Secretary Of SBMNI*
 25 June 2001 182
 Wawancara bersama Serikat SBMNI..... 190
 Dokumentasi Berita Aksi Blokade Pelabuhan Tanjung Priok,
 9-10 November 2000 196

DAFTAR PUSTAKA.....199

TENTANG PENULIS..... 203

PERGERAKAN BURUH PELABUHAN BELAWAN MEDAN

Pelabuhan Belawan terletak di sebelah utara kota Medan, tepatnya di antara muara sungai Deli dan sungai Belawan. Modernisasi dan pengembangan pelabuhan Belawan berlangsung dalam rentang tahun 1920 sampai dengan tahun 1942 (Hutagaol, Novita Mandasari; Skripsi, Universitas Riau Kepulauan)

Pada tahun 1921 langkah pertama pengembangan adalah pembangunan fisik dengan memperluas area dermaga menjadi 3 kali lipat dari luas sebelumnya. Kedua, tahun 1927 memperluas area pergudangan menjadi 600.000 M². Pada tahun 1930 dibangun dermaga khusus batubara yang dioperasikan oleh perusahaan KPM, Rotterdam Loyd, dan Netherland Navigasi Co.

Tahun 1938 memperbanyak tangka-tangki penyimpanan minyak sawit menjadi 52 tangki. Jalan-jalan akses darat dari pedalaman ke pelabuhan diperbaiki dan dibangun, khususnya ke daerah-daerah pertambangan dan perkebunan yang berada di pedalaman (Airries, 1989).

Pasokan listrik di pelabuhan di pasok oleh perusahaan Electriciteit Maatschappij Medan. Sementara pasokan air bersih dipasok perusahaan Ajer Bersih Maatschappij yang disalurkan melalui pipa-pipa besar.

Reformasi dalam pengelolaan dialihkan dari Dinas Pekerjaan Umum kepada Dinas tersendiri yaitu Dinas Pelabuhan, kemudian Dinas Pelabuhan dibantu oleh Komisi Bantuan Pelabuhan. Pelaksana harian dilakukan oleh Haven Master yang dijabat pertama kali oleh K.J.L Steinmetz.

Sepanjang tahun 1920 sampai dengan tahun 1942 tembakau merupakan komoditas utama yang diekspor melalui pelabuhan Belawan, kemudian di bawahnya ada karet, dan kelapa sawit. Tembakan Deli sangat terkenal dan sangat diminati pengusaha-pengusaha Eropa untuk menanam modal di Sumatra Timur, karena kualitas yang bagus, sehingga harga jualnya tinggi.

Sementara komoditas yang diimpor melalui pelabuhan Belawan terdiri dari 3 jenis yaitu barang konsumsi, produksi dan bahan baku. Barang konsumsi terbesar yang diimpor melalui pelabuhan Belawan adalah beras, lalu menyusul tepung, mentega, susu kental. Barang produksi seperti alat pertanian dan mesin uap. Barang bahan baku seperti semen, besi, baja, kertas.

Modernisasi dan reformasi pelabuhan Belawan juga mempengaruhi sektor perburuhan. Buruh bangsa Cina banyak digunakan oleh perusahaan AVROS untuk mengangkut produk pertanian dan Perkebunan diberi upah 9-10 sen per 100 kg. Buruh yang bekerja membuat Gudang-gudang dibayar 12 sen per bulan. Tahun 1927 dibangun 1000 unit rumah untuk kelaurga buruh pelabuhan. Buruh yang bekerja untuk perbaikan dan pembangunan jalan akses ke pelabuhan dibayar 66 sen per bulan. Dengan meningkatnya ekspor karet, upah buruh-buruh Jawa naik 70 sen per bulan. Buruh-buruh di kapal atau awak kapal upahnya naik menjadi 90 sen per bulan ditambah 5 sen sebelum kapal berangkat.

Gerakan buruh di pelabuhan Belawan kemungkinan besar memiliki keterkaitan dengan serikat-serikat buruh yang lebih

besar dan radikal di tingkat nasional pada era kolonial Belanda seperti VSTP yang memiliki cabang di Sumatra Timur, karena pelabuhan Belawan merupakan pelabuhan penting untuk distribusi hasil Perkebunan di Sumatra timur yang juga banyak menggunakan transportasi kereta api (Rivaldi, Rendi M.Hum, Universitas Gajah Mada; Tesis tahun 2021).

Pada tahun antara 1940 sampai dengan 1942 kegiatan ekspor dan impor dihentikan karena terjadi pergolakan dan ketegangan politik dunia akibat meletusnya perang dunia ke 2 dikawasan Asia Pasifik antara Jepang, Amerika Serikat, Inggris dan Belanda. Armada perang Jepang pun datang dan langsung menguasai pelabuhan Belawan dan bandara udara Polonia. Tak berselang lama kemudian Jepang menguasai Deli dan lalu seluruh Sumatra Timur. Semua perkebunan dan pertambangan diambil alih dan dikuasai penguasa kolonial baru, Jepang. Buruh-buruh pun kembali ke masa gelap penuh penderitaan karena kerja paksa dan romusha. Bisa dikatakan hampir tak ada pergerakan perlawanan buruh di pelabuhan, karena fungsinya berubah hanya untuk keperluan tentara pendudukan Jepang.

Tak lama setelah kemerdekaan Indonesia diproklamkan pada tanggal 29 Desember tahun 1949, lima ratus buruh tetap dan buruh lepas di tiga perusahaan kecil bongkar muat mogok kerja selama dua hari setelah pengakuan diserahkan ke negara. Buruh-buruh mogok menuntut keadilan upah yang lebih dan perbaikan kondisi kerja, termasuk membayar upah buruh tetap sebesar 5 rupiah per hari, upah kerja lembur di hari minggu dan hari libur nasional dan makan gratis yang ditanggung perusahaan. Mereka hanya menerima upah 2 rupiah per hari dengan nasi, garam dan minyak sawit subsidi untuk 48 jam kerja, 6 hari kerja. Kericuhan sederhana yang berawal sebagai sebuah aksi kecil dari buruh berujung mogok kerja selama tiga minggu. Mulanya, pemilik/majikan perusahaan yakin bahwa aksi

industrial tersebut akan berhenti dengan menawarkan upah double dan perbaikan kondisi kerja. Namun tak disangka, buruh-buruh menolak dan melanjutkan mogok kerja. Mereka memang tetap melakukan bongkar muat kapal-kapal tapi menolak memindahkan barang-barang dari Gudang-gudang (Ingleson 2016).

Pemogokkan buruh ini meresahkan pihak perusahaan karena jumlah buruh yang mogok mencapai 1.800 orang. Masing-masing buruh tetap dan harian berasal dari tiga ekspedisi yakni: Harrison & Crossfield, Guntzel Schumacher dan Deli Haven Bedrijf. Selain itu, keresahan timbul akibat tidak adanya kesesuaian mengenai tarif upah antara pihak perusahaan dengan pihak buruh yang acap kali melangsungkan perundingan-perundingan.

Pada tanggal 2 Januari 1950, pihak perusahaan mengajukan usul perbaikan yang disesuaikan dengan kemampuan perusahaan. Beberapa usulan perusahaan diterima seperti besaran gaji buruh kapal, mandor dan bayaran premi untuk setiap ton barang. Soal besaran gaji per hari buruh biasa, besaran uang lembur per jam dan hari libur resmi belum diterima oleh kelompok buruh. Pihak perusahaan menolak tuntutan-tuntutan bayaran yang dianggap di luar kemampuan perusahaan. Sehingga akhirnya pihak buruh tetap melanjutkan pemogokan. Aktivitas pengangkutan dan bongkar muat di pelabuhan pun terhenti. Kapal-kapal yang akan berlabuh atau tujuan pelabuhan Belawan pun mengalihkannya ke pelabuhan lain seperti kapal Anhui yang sedikit lagi tiba di pelabuhan Belawan, terpaksa beralih ke Singapura. Kapal Mentor yang sudah berlabuh, hingga sampai tanggal 5 Januari 1950 masih tertambat di pelabuhan Belawan karena belum bisa memuat *sheet* getah karet dari perkebunan-perkebunan karet di Sumatra Timur. Bahkan sekitar 3000 tan beras tertahan pembongkarannya. Banyak

barang terlantar di gudang-gudang dan pelataran-pelataran sehingga ada perusahaan ekspedisi mendatangkan buruh-buruh dari luar untuk mengatasi stagnasi. Bahkan tentara-tentara Belanda yang ingin pulang ke negeri mereka terpaksa mengangkat sendiri barang-barang mereka ke kapal.

Tanggal 8 Januari, jumlah buruh yang mogok sudah bertambah menjadi 3.000 orang. Buruh Unie Kampung Belawan mengirim surat kepada ketua serikat buruh yang isinya bahwa mereka mogok kerja karena belum ada penyelesaian soal upah.

Menariknya, yang pertama kali menyambut permintaan solidaritas dari para buruh-buruh Unie Kampung adalah petani. Petani di Tanah Karo ikut solider dengan pemogokkan itu. Lebih kurang 500 petani mengadakan rapat umum di Kabanjahe pada tanggal 15 Januari 1950. Mereka mengeluarkan resolusi yang mengatakan: “Solider simpati terhadap saudara kita yang mogok di Belawan.” Tak hanya sampai di situ, para petani di Tanah Karo menuntut agar pemerintah Negara Sumatera Timur (NST) secepatnya mengadakan penyelesaian pemogokkan tersebut berdasarkan tuntutan buruh yang mogok. Menyerukan supaya seluruh penduduk Sumatera Timur dengan tidak membedakan suku bangsa dan agama supaya solider dengan mereka yang mogok. Sikap solider ini supaya ditunjukkan pula dengan memberikan sumbangan moral dan material. Namun pemerintah NST tetap tak mau campur tangan dalam masalah ini. Seruan para petani Karo membuahkan hasil. Dua puluh hari kemudian, sumbangan berdatangan dari berbagai pihak dan terkumpul-lah uang sebanyak Rp.3.600,65. Beras satu ton, ikan asin 60 kg dan ubi kayu 323 kg.

Buruh kereta api pun tak mau ketinggalan melancarkan aksi solidaritas. Mereka melakukan aksi mogok pada tanggal 22 Maret 1950. Sekitar 3.000 buruh kereta api di Sumatera Timur yang mogok telah memberi pengaruh besar kepada perkebunan.

Sebab, 90% barang produk perkebunan diangkut dengan kereta api ke pelabuhan Belawan dan kota-kota lainnya. Bukan hanya di Sumut, Serikat Buruh Kereta Api di Langsa dan Kutaraja (sekarang Banda Aceh) juga ikut mogok. Menyusul kemudian pemogokkan buruh perkebunan tanggal 6 April 1950 yang diperkirakan 1.600 orang dari Medan Estate dan Serdang Weg. Sultan Deli sempat diminta sebagai juru damai dalam menyelesaikan pemogokkan buruh perkebunan ini.

Oleh karena makin lama pemogokkan makin gawat dan mulai membahayakan produksi dan pemasukkan devisa negara. Dengan cepat pemerintah pusat pun terpaksa turun tangan dengan mengirim Menteri Perburuhan, Mr. Wilopo, untuk datang ke Medan pada tanggal 16 April 1950. Menyusul kemudian kedatangan Kusumo Utoyo dari Perselisihan Perburuhan dan Djohan Madjid dari Pergerakan Buruh. Kedatangan mereka tanggal 17 April 1950 berhasil meredakan pemogokkan dengan mengadakan perundingan-perundingan dengan pihak perusahaan guna memenuhi tuntutan buruh (Rivaldi, Rendi M.Hum, Universitas Gajah Mada; Tesis tahun 2021).



DAFTAR PUSTAKA

Skripsi dan Tesis:

1. Fatimah, Titin (2018). Skripsi: Nasionalisasi Perusahaan Pelabuhan Di Tanjung Perak: Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Buruh 1957-1960.” Universitas Indonesia.
2. Fatmawati, Lela. Skripsi: Persaingan Organisasi Buruh Pelabuhan Di Semarang 1947-1965.”
3. Hutagaol, Novita Mandasari (2016). Skripsi: Pengembangan Pelabuhan Belawan dan Pengaruhnya Terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Deli 1920-1942.” Universitas Riau Kepulauan
4. Kaur, Jasmine (2018). Tesis: “Evaluating Port Reform In Indonesia: A Case Study of the Ports of Tanjung Priok And Tanjung Mas.” Murdoch University.
5. Kursin (2013). Skripsi: Organisasi Buruh Pelabuhan Tanjung Mas Semarang Dalam Upaya Penyelesaian Konflik Perburuhan Tahun 1965-2000.”
6. Razif, Dr. Djoko Suryo (2009). Tesis: “Buruh Pelabuhan Tanjung Priok 1891-1950. Universitas Gadjah Mada.
7. Rivaldi, Rendi (2021). Skripsi: “ Buruh Pelabuhan Belawan 1890-1950an. Universitas Gadjah Mada.

Buku dan Artikel:

1. Allen G.C and A.G Donnithorne (1954): "Western Enterprise In Indonesia And Malaya." London:
2. Astuti, Sri Retna, dkk (2016): "Pembangunan Pelabuhan Surabaya Dan Kehidupan Sosial Ekonomi Di Sekitarnya Pada Abad XX." Balai Pelestarian Nilai Budaya Daerah Istimewa Yogyakarta; 2016
3. Gunawan, Hendro Ari (2025): "Sejarah Pelabuhan Tanjung Priok yang Dibangun di Era Hindia Belanda." kumparan.com, 26 November.
4. Indriyanto (2015): Disertasi S3 ilmu Sejarah "Pelabuhan Dan Masyarakat Surabaya 1900-1970": Universitas Gajah Mada;
5. Ingleson, John (2016): "Renegotiating The Postcolonial Workplace Indonesian Dockworkers 1950." *Indonesia*,
6. Ingleson, John (Sept 1988): "Urban Java During Depression." *Journal of Southeast Asian Studies* Vol.19.No.2
7. Kanumoyoso, Bondan (2001): "Nasionalisasi Perusahaan Belanda Di Indonesia." Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
8. Kanumoyoso, Bondan, dkk (Tim Penulisan Buku)(2023): "Sejarah dan Aktifitas Sosial; Sejarah Lokal Jakarta Utara." Suku Dinas Kota Administratif Jakarta Utara,
9. Nurhajarini, Dwi Retna, dkk (2019): "Kota Pelabuhan Semarang Dalam Masa Kolonial; Implikasi Sosial Budaya Kebijakan Maritim Tahun 1800an-1940-an."
10. Roosa, John (2006): "Pretext For Mass Murder." Wisconsin University.
11. Irfan, Mohamad (Serikat) Solidaritas Buruh Maritim dan Nelayan Indonesia. www.Labournet.net; April 2001
12. Shiraisi, Takashi (1990): "Zaman Bergerak; Radikalisme Rakyat Jawa, 1912-1926"; Pustaka Utama Grafiti 1997
13. Supriyono, Agus (2007): "Buruh Pelabuhan Semarang; Pemogokan-Pemogokan Pada Zaman Kolonial Belanda,

- Revolusi dan Republik 1900-1965”; Universitas Diponegoro; 2008
14. Tedjasukmana, Iskandar (2008): ”Watak Politik Gerakan Serikat Buruh Indonesia”; TURC
 15. Trimurti, SK (1980): ”Hubungan Pergerakan Buruh Indonesia dalam Pergerakan Kemerdekaan Nasional.”; Jakarta: Yayasan Idayu.
 16. Yusuf, Nur Fadilah (2023): ”Pelabuhan baru Batavia: ”Transformasi pelabuhan Tanjung Priok, 1883-1925””; Jurnal Sejarah dan Budaya, vol.7, no.1, Desember, hal.61-80
 17. ”Kerusuhan Tanjung-Priok 1984, Latar Belakang Peristiwa”; archipelagoid.com ; 20/10/2024
 18. Zubir, Zaiyardam DR. (1999): Kerusuhan Buruh Di Medan 1994; Universitas Andalas; Jurnal Puitika, Edisi 7.
 19. Human Rights Watch (May 1994); Indonesia: The Medan Demonstration; Report,
 20. Cahyono. (1998); Pangkoptikamtib Jendral Soemitro dan Peristiwa 15 Januari 1974; Pustaka Sinar Harapan;
 21. Human Rights Report (May 1994); ‘Indonesia:The Medan Demonstration’;
 22. socio-politica.com. 2010; Malari 1974; 19 Januari
 23. Isnaeni, Hendri F. (2024); ‘De Zeven Provincien Kapal Hukuman’; historia.id; 24 Agustus
 24. Aas Lailah, Iskandarsyah, dan Syaiful M.(2013); Analisis Faktor Penyebab Terjadinya Peristiwa Malari 1974; Jurnal Pendidikan dan Penelitian Sejarah, Vol.1 No.2. FKIP Unila
 25. Megiawati, Euis.(2016); ‘Peristiwa Malari Dalam Pandangan Para Pelaku Sejarah’; Universitas Pendidikan Indonesia;
 26. Ricklef, MC. (2008); ‘A History of Modern Indonesia Since 1200’;Polgrave, cet.1,
 27. Kontras.org. (2019); Siaran Pers Bersama 35 Tahun Peristiwa Priok 1984;

28. Asyhad, Moh. Habib. (2025); Razia Agustus, Penangkapan Massal Simpatisan PKI yang Tak Diketahui Banyak Orang; intisari.grid; 31 Oktober
29. Ariyanto, Saring. (2022). 'Pelabuhan Makassar 1900-1930'. Wiska, Pendidikan Sejarah Universitas Indraprasta, tahun
30. Pranata, Dedy. (2019) 'Sejarah Pelabuhan Makassar, SCRIBD.
31. A. Rasyid Asba. 'Buruh Pelabuhan Makassar: Gerakan Buruh dan Politik Regional' dalam Ratna Saptari & Erwiza Erman (ed), 2013. '*Dekolonisasi Buruh Kota dan Pembentukan Bangsa*'. Pustaka Obor Indonesia.
32. Benda, H.J. (1955). 'The Communist Rebellion of 1926-1927 in Indonesia'. *Pacific Historical Review* 24 (2)
33. Feith, Herbert. 'Dynamic of Guided Democracy', dalam Ruth Mc Vey, *Indonesia*, New Haven; Yale University and HRAF. 2967
34. Fogg, Kevin W. (2020). 'Indonesian Socialism: From Ideology to Rhetoric' dalam *Third World Quarterly*.
35. Ford, Michele. (2010). 'A victor's History: A Historiography of Indonesia's New Order.

Berita Media On line:

1. Detikfinance, 2 Agustus 2017
2. Kumparan.com, 3 Agustus 2017
3. MaritimeNews.com, 7 Agustus 2017
4. Jurnalmaritim.com, 6 Agustus 2017
5. CNBC Indonesia, 17 Juli 2024
6. Beritasatu.com, 6 Oktober 2020
7. Tempo.co, 27 Maret 2023
8. Lampumerahnews.com, 9 Desember 2025
9. 9. Reformasiterkini.co.id, 9 Desember 2025
10. 10. Infopublik.id, 6 Oktober 2022



TENTANG PENULIS



Mohamad Irfan atau Mohamad Irvan. Lahir 55 tahun yang lalu di bulan April 1970. Pernah kuliah di Fakultas Sastra atau sekarang namanya Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Indonesia. Pernah jadi aktifis gerakan mahasiswa, pernah jadi buruh--dan aktif di serikat buruh sampai sekarang. Menulis sejak SMA. Sudah menulis dan menerbitkan beberapa buku (terlampir). Menulis adalah cara untuk menuangkan pikiran-pikiran dan berharap dapat memberikan pencerahan kepada para pembaca.

Riwayat Kerja dan Aktifitas:

1. Penulis --- sejak SMA-sekarang
2. Aktifis Insp!r Indonesia atau Yayasan Perlindungan Sosial Indonesia --- 2022-sekarang

3. Wakil Sekjend Serikat Buruh Migran dan Informal KSBSI --- 2022-sekarang
4. Anggota Jaringan Pekerja Maritim --- 2024-sekarang
5. Anggota Departemen Buruh Migran ---2020-2022
6. Driver Go Car --- selama 3 bulan tahun 2015
7. Koordinator Nasional Proyek Kerja Layak Bagi PRT (Pekerja Rumah Tangga) kerja sama ILO (Internasional Labour Organization) dengan KAPPRTBM (Komite Advokasi Perlindungan Pekerja Rumah Tangga dan Buruh Migran) --- 2015-2017
8. Staf Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi --- 2009-2010
9. Peneliti lapangan Labsosio, Fakultas Ilmu Sosial dan Politik, Universitas Indonesia --- 2007-2008
10. Asisten Prof. Teri L. Caraway untuk penelitian kasus perburuhan --- 2005-2007
11. Editor di Respublica Institute, lembaga kajian kebijakan negara --- 2005-2006
12. Salah seorang pendiri Dewan Pelabuhan di Tanjung Priuk, Jakarta --- 2001
13. Sekretaris Jendral Dewan Pengurus Pusat SBMNI (Serikat Buruh Maritim dan Nelayan Indonesia) --- 2000-2004
14. Wakil Direktur Hubungan Internasional DPP KSBSI --- 1997-2000
15. Wakil Ketua Federasi Garmen & Tekstil KSBSI --- 1998-2000
16. Pemred tabloid “Gemuruh Garteks (Gerak Maju Buruh Garmen Tekstil)” FSB Garteks KSBSI
17. Sekretaris Pengurus Pusat Sektor Niaga, Keuangan, Perbankan SBSI --- 1997-1998
18. Wakil Ketua Pengurus Pusat Koperasi Anggota SBSI --- 1997-2000

19. Buruh outsourcing, sebagai staf di bagian Inspektorat PT. Patra Dok Dumai, anak perusahaan Pertamina bidang usaha Dok bengkel Kapal, Dumai-Riau --- 1996-1997
20. Peneliti lapangan proyek advokasi konvensi PBB anti penyiksaan, ELSAM (Lembaga Studi dan Advokasi Masyarakat) --- 1995
21. Salah seorang pendiri dan aktifis organiser Pusat Perjuangan Buruh Indonesia --- 1993-1996
22. Salah seorang pendiri, kordinator, aktifis FBB (Forum Belajar Bebas), sebuah kelompok studi & diskusi independen di Fakultas Sastra Universitas Indonesia, dibentuk pada tahun 1990 --- Sejak 1993 FBB tidak aktif karena para aktifisnya terserap ke dalam gerakan mahasiswa, gerakan buruh, dan kaum miskin kota, dan petani, pers, dan aktifis organisasi non pemerintah
23. Redaksi Majalah Soka, Forum Belajar Bebas --- 1991-1992.

Pendidikan Formal:

1. Pernah kuliah program sarjana di Fakultas Sastra Universitas Indonesia, jurusan sastra jerman --- 1989-1995
2. Pernah kuliah program extension course Sekolah Tinggi Filsafat Driyarkara --- 1993

Seminar, Training, Workshop:

1. Two weeks seminars on “Human and Civil Rights, Germany, organized by Friedrich Naumann Stiftung --- in 1998
2. Two weeks training on “Applied Participatory Project and Policy Planning, Germany, organized by Friedrich Ebert Stiftung --- in 2000
3. Series of Training of Emerging Trade Union Leaders, organized by Internasional Labour Organization – in 2002
4. “Media Workshop,” organized by ASA (Asian Student Association), Bogor --- 1991

5. Seminar on “Environment,” organized by ASA, in Kuala Lumpur, Malaysia --- in 1990

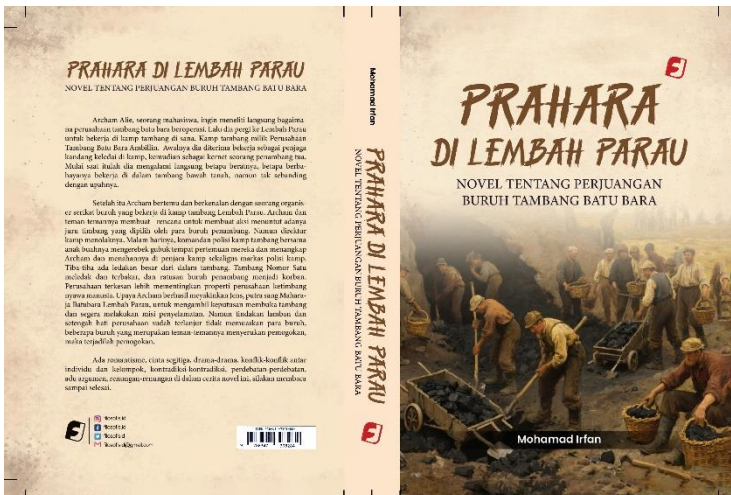
Konferensi Internasional:

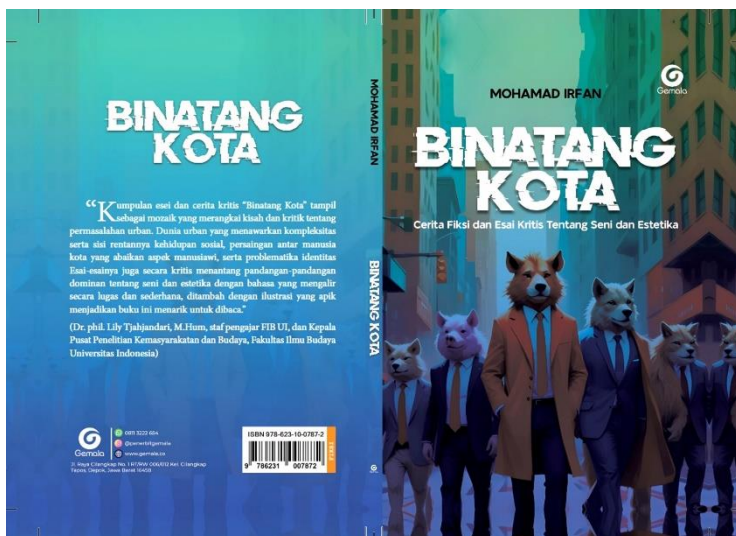
1. International Conference on “People Movement,” St. Dennis University, Paris, French --- in 1999
2. Internasional Conference on “People Power,” Bangkok, Thailand --- in 1992

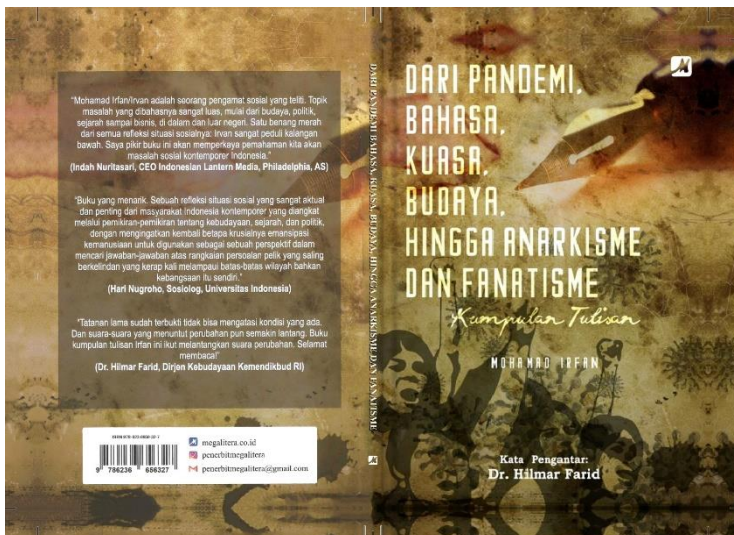
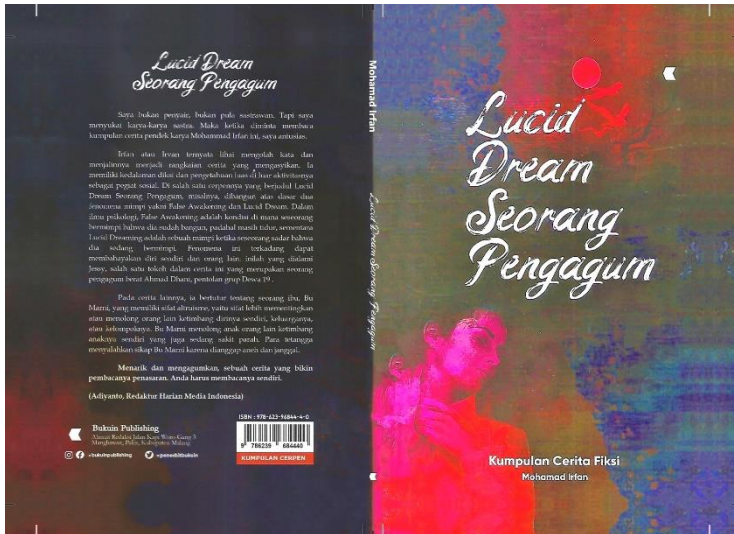
Acara Internasional lainnya:

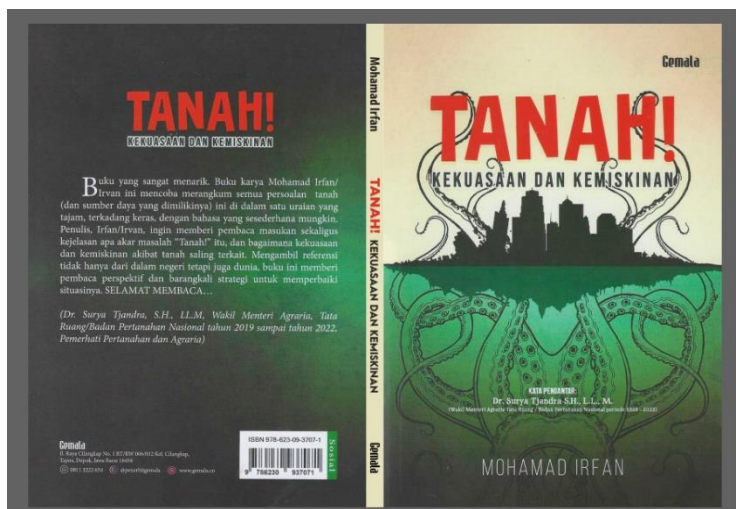
1. Delegate of Congress of Internasional Federation of Garment and Textile Workers, Barcelona, Spain --- in 1999
2. Observer in Congress of CNV, Netherland --- in 1999
3. Kampanye Pemilu 1999 di Hamburg, Jerman --- 1999
4. Peserta undangan dalam peringatan bebasnya Belgia dari pendudukan Nazi Jerman atau 11.11.11, di Brussel, Belgia --- 1998

Buku-buku karya Mohamad Irfan lainnya:









"Gejolak politik secara signifikan memengaruhi konflik hubungan industrial melalui perubahan kebijakan, ketidakpastian ekonomi, dan mempengaruhi dinamika gerakan buruh, dalam hal ini buruh pelabuhan. Ketidakstabilan politik sering kali memicu ketegangan antara pekerja, pengusaha, dan pemerintah yang dapat berujung pada perselisihan maupun aksi industrial berupa pemogokan buruh. Buku karya Mohamad Irfan ini menarik karena membahas gejolak politik yang mengakibatkan gejolak industrial dan sosial, di lima pelabuhan di Indonesia, sejak era kolonial Belanda sampai era pasca reformasi 1998."
(labournet.net)

KBM
INDONESIA
www.penerbitkbm.com

PENERBIT KBM INDONESIA
Anggota IKAPI
0813 5751 7526 / (0353) 3234874
Kantor : Maguwoharjo, Depok, Sleman-Yogyakarta
@penerbitbukujogja
@penerbit.kbm

ISBN 978-634-278-304-7



9

786342

783047