

REPRESENTASI BURUH PELABUHAN TANJUNG PRIOK DALAM MUSEUM MARITIM INDONESIA

(REPRESENTATION OF TANJUNG PRIOK PORT LABORERS IN THE INDONESIAN MARITIME MUSEUM)

Syafaat Rahman Musyaqqat

Universitas Indonesia
syafaatrahman04@gmail.com

ABSTRACT

The Indonesian Maritime Museum is one of the museums that aim to preserve the identity of the Indonesian people as a maritime nation in the past. In addition, this museum is also intended to introduce the world of ports to the public. Thus, the museum is a space for the representation of all matters concerning Indonesian maritime culture and ports, including port laborers. This article aims to analyze the representation of Tanjung Priok port laborers in the Indonesian Maritime Museum. Using an interdisciplinary approach, this study shows that the representation of Tanjung Priok port laborers in the museum is very minimal and only becomes complementary to other collections. This indicates that the museum has not shown its purpose proportionally. Instead of introducing the port aspect comprehensively, the museum actually becomes a space that marginalizes the role of Tanjung Priok port laborers, as the historical reality. This tendency reflects the legacy of the New Order regime, on the one hand. On the other hand, the situation also shows skepticism on the part of the museum manager. However, the lack of collaboration between Tanjung Priok port laborers and the museum management also influenced this condition.

Keywords: Port Laborers, The Indonesian Maritime Museum, Representation

ABSTRAK

Museum Maritim Indonesia adalah salah satu museum yang bertujuan untuk melestarikan identitas bangsa Indonesia sebagai bangsa maritim di masa lalu. Selain itu, museum ini juga dimaksudkan untuk mengenalkan dunia pelabuhan kepada khalayak. Dengan demikian, museum itu menjadi ruang representasi segala hal mengenai budaya bahari Indonesia dan kepelabuhan, termasuk buruh pelabuhan. Artikel ini bertujuan menganalisis representasi buruh pelabuhan Tanjung Priok dalam Museum Maritim Indonesia. Dengan menggunakan pendekatan interdisiplin, studi ini menunjukkan bahwa representasi buruh pelabuhan Tanjung Priok dalam museum sangat minim dan hanya menjadi komplementer dari koleksi lainnya. Hal ini mengindikasikan bahwa museum itu belum memperlihatkan tujuannya secara proporsional. Alih-alih mengenalkan aspek kepelabuhan secara komprehensif, museum justru menjadi ruang yang memarginalkan peran buruh pelabuhan Tanjung Priok, sebagaimana realitas historisnya. Kecenderungan ini mencerminkan adanya bentuk warisan rezim Orde Baru, di satu sisi. Di lain sisi, keadaan itu juga memperlihatkan sikap skeptis dari pihak pengelola museum. Meskipun demikian, ketiadaan kolaborasi antara buruh pelabuhan Tanjung Priok dan pihak pengelola museum turut mempengaruhi kondisi tersebut.

Kata Kunci: Buruh Pelabuhan, Museum Maritim Indonesia, Representasi

PENDAHULUAN

“*Itu (museum) dimana ?, emang di dalam (pelabuhan) ada yah? Kayaknya saya belum pernah denger tuh.*” Demikianlah respon Bapak Atoy, salah seorang buruh dari sekelompok buruh pelabuhan di pos 8 pelabuhan Tanjung Priok sore itu. Ungkapan

itu adalah jawaban ketika penulis ingin mengetahui pandangan buruh pelabuhan mengenai Museum Maritim Indonesia. Yang agak mengejutkan ialah jarak museum hanya tiga kilometer dari pos 8 pelabuhan Tanjung Priok, salah satu pintu keluar masuk pelabuhan yang menjadi tongkrongan buruh pelabuhan

ketika hendak menanti panggilan kerja mereka. Hal itu mengindikasikan minimnya informasi mengenai Museum Maritim Indonesia. Bahkan ketidaktahuan tersebut justru berasal dari orang-orang yang hampir setiap harinya bergelut di area pelabuhan Tanjung Priok.

Buruh pelabuhan yang dimaksud ialah buruh yang bekerja di pelabuhan Tanjung Priok. Di pelabuhan, mereka dapat ditemui di berbagai lini, baik di perusahaan bongkar muat (PBM), terminal peti kemas, terminal operator maupun terminal penumpang. Para buruhlah yang menyokong aktivitas bongkar muat di pelabuhan selama ini. Mereka ibarat ujung tombak di setiap kegiatan ekspor impor barang di pelabuhan Tanjung Priok, yang merupakan pelabuhan terbesar dan tersibuk di Indonesia.

Apabila melihat kembali sejarah pelabuhan Tanjung Priok, maka buruh pelabuhan Tanjung Priok adalah salah satu elemen yang tidak dapat diabaikan begitu saja. Betapa tidak, persoalan tenaga kerja bongkar muat merupakan hal yang cukup krusial di masa awal beroperasinya pelabuhan. Sejak 1886 hingga awal abad ke-20, perusahaan-perusahaan pengapalan yang beroperasi di pelabuhan seperti KPM (*Koninklijke Paketvaart Maatschappij*), SMN (*Stoomvaart Maatschappij Nederlandsche*), RL (*Rotterdamsche Lloyd*), JCJL (*Java-China-Japan Lijn*) seringkali mengalami kekurangan tenaga buruh pelabuhan ketika itu. Akibat dari kondisi tersebut, tidak jarang pelabuhan Tanjung Priok mengalami kongesti. Bahkan di antara perusahaan-perusahaan itu mesti bersaing untuk memperoleh tenaga kerja yang terbatas, apalagi di masa puncak hilir mudik kapal, seperti pada Agustus dan September. Pada gilirannya kondisi itulah yang mendorong perusahaan-perusahaan pengapalan tersebut untuk mendirikan sebuah tempat penampungan buruh pada 1919. Tujuannya ialah demi menjamin ketersediaan tenaga buruh dan sekaligus memperlancar aktivitas bongkar muat di pelabuhan (Veering 2015).

Sementara itu, dalam konteks sejarah bangsa Indonesia, buruh pelabuhan Tanjung Priok memberi andil penting terutama dalam aksi nasionalisasi perusahaan-perusahaan asing

di dekade 1950-an. Peran buruh pelabuhan Tanjung Priok dalam perjuangan tersebut bermula pada 3 Desember 1957. Ketika itu buruh pelabuhan Tanjung Priok di bawah komando Serikat Buruh Pelabuhan dan Pelayaran (SBPP) tampil sebagai garda terdepan bersama serikat dagang lokal lainnya dalam aksi pendudukan kantor pusat KPM di Jakarta. Selain itu, perusahaan-perusahaan asing yang berada di Tanjung Priok juga tidak luput dari sasaran buruh pelabuhan saat itu (Razif 2013; Sulistyono 2003).

Ketika penulis mengunjungi Museum Maritim Indonesia pada 12 November 2019, fakta historis di atas perlahan sirna saat mulai mengelilingi dan mengamati koleksi museum. Berdasarkan pengamatan penulis, representasi buruh pelabuhan sangat minim dan bahkan terkesan dikesampingkan. Padahal museum ini tidak hanya berada di dalam area pelabuhan Tanjung Priok, tetapi juga semestinya menjadi ruang representasi pelabuhan beserta segala elemennya di masa lampau. Namun patut disayangkan buruh pelabuhan justru tidak ditampilkan sebagaimana andilnya di masa lalu. Dengan demikian, bisa dikatakan bahwa terdapat marginalisasi peran buruh pelabuhan sebagaimana halnya tercermin dalam representasi buruh pelabuhan di museum.

Berkaitan dengan hal tersebut, artikel ini menganalisis representasi buruh pelabuhan Tanjung Priok dalam Museum Maritim Indonesia. Beranjak dari uraian permasalahan di atas, tulisan ini mencoba untuk menjawab bagaimana buruh pelabuhan direpresentasikan di Museum Maritim Indonesia?, mengapa buruh pelabuhan tidak mendapat ruang yang memuaskan dalam ruang ekshibisi museum?, apakah alienasi representasi buruh pelabuhan berkaitan dengan stigma komunitas buruh yang lekat dengan pemahaman kiri sebagaimana tampak semasa rezim Orde Baru, atau justru hal tersebut bertalian dengan minimnya historiografi buruh pelabuhan Tanjung Priok?.

Pentingnya artikel ini tidak hanya memiliki relevansi antara Museum Maritim Indonesia dan upaya pemerintah mewujudkan kembali identitas bangsa Indonesia sebagai bangsa maritim tetapi lebih daripada itu, artikel

ini penting untuk melihat sejauh mana museum di Indonesia, sebagai salah satu bentuk implementasi dari sejarah publik, memberi ruang terhadap orang-orang biasa dan terpinggirkan seiring bergulirnya era Reformasi. Lagipula, bersamaan dengan perkembangan teknologi informasi dan komunikasi, tuntutan terhadap museum bukan lagi sekadar menjalankan fungsinya secara tradisional melainkan saat ini museum perlu menyesuaikan dengan kebutuhan masyarakat yang semakin heterogen dan dinamis (Magetsari 2011, 9).

Meskipun belum terdapat studi yang mengulas representasi Museum Maritim Indonesia, namun kajian terkait representasi museum di Indonesia telah banyak dilakukan oleh para sarjana. Kajian mutakhir ialah studi Arainikasih (2018). Studinya menyorot representasi pendudukan Jepang di museum-museum Singapura. Kendati demikian, ia juga membandingkan dengan kondisi museum-museum di Indonesia. Hasil studinya menunjukkan bahwa sekalipun pemerintah mulai menggenjot pembangunan museum terkait era penjajahan Jepang, namun cerita perorangan (sebagaimana tampak dalam museum Singapura) masih absen dalam narasi besar museum di Indonesia (Arainikasih 2018, 13). Sementara itu, kajian Ayu Dipta Kirana (2019) cukup menarik. Studinya melihat bagaimana Museum H.M. Soeharto, Bantul, menampilkan sosok Soeharto dalam sebuah ide dan memproduksi pengetahuan tertentu tentang Soeharto. Dengan kata lain, ia meyakini narasi yang dikonstruksi dalam pameran museum mengandung pengetahuan dan maksud tertentu untuk pengunjung, atau lazimnya dipahami sebagai 'politik museum' (*museum politics*). Menurutnya, Museum H.M. Soeharto telah dihadirkan dalam citra positif untuk melayani keluarga yang ditinggalkan dan sekaligus melepas stigma yang melekat terhadap mereka sebagai bagian dari rezim Orde Baru (Kirana 2019).

METODE

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan menggunakan pendekatan interdisipliner. Pendekatan interdisipliner adalah pendekatan yang mementingkan proses untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan riset, memecahkan persoalan yang diajukan dalam tujuan riset. Dalam studi sejarah, interdisipliner adalah suatu pendekatan yang menggunakan metode atau konsep lebih dari satu disiplin selain ilmu sejarah (Horn dan Ritter 1986, 428). Pendekatan ini menyiratkan integrasi dari beberapa disiplin ilmu untuk mencapai pemahaman yang lebih utuh (Ichimura 1975, 112).

Studi representasi buruh Tanjung Priok dalam Museum Maritim Indonesia merupakan kajian Sejarah Publik yang diintegrasikan dengan museologi dan konsep *material culture*. Data diperoleh melalui hasil observasi, wawancara, dan dokumentasi. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 1995, museum adalah lembaga tempat menyimpan, merawat, mengamankan, dan memanfaatkan benda-benda bukti material hasil budaya manusia serta alam. Ada banyak definisi mengenai museum, tetapi beragam pengertian itu kira-kira tidak jauh berbeda dari pengertian sebelumnya. Dalam museologi dewasa ini, penekanan museum bukan hanya menjalani misi edukasi yang dikomunikasikan ke masyarakat, melainkan juga perlu menyadari perannya di tengah masyarakat (Pamuji 2010). Sementara itu, menurut Barbara Franco (1997, 65) sejarah publik ialah sejarah dari, oleh, untuk, dan dengan publik.

Dilihat dari konteks sejarah publik, museum merupakan salah satu bentuk sejarah publik yang cukup potensial. Cerita masa lalu diciptakan dan diaktualisasikan ke ruang publik melalui museum. Dengan pameran *material culture*, pengetahuan masa lalu kemudian ditransmisikan ke pengunjung museum yang berasal dari berbagai kalangan usia dan latar belakang. Museum juga dapat dijadikan titik permulaan yang ideal untuk memahami pengaplikasian sejarah publik di suatu wilayah (Sayer 2015). Dengan demikian,

museum dalam studi ini dipandang sebagai bentuk *public history*.

PEMBAHASAN

Historiografi Buruh Pelabuhan Tanjung Priok

Eksistensi buruh sebagai salah satu kelas sosial tidak hanya menarik diketahui tetapi juga penting untuk dipahami secara luas oleh masyarakat Indonesia. Apalagi setelah tumbang rezim Orde Baru, ruang media massa seringkali mewartakan aksi mogok buruh di berbagai wilayah Indonesia. Tidak jarang ruang publik, misalnya jalan tol, menjadi panggung mereka untuk menyuarakan tuntutan mereka. Tanpa memahami dunia perburuhan di masa lalu, realitas sosial tersebut bisa saja menimbulkan asumsi di kalangan publik bahwa telah terjadi sesuatu yang luar biasa dari para buruh. Padahal, jauh sebelumnya, aksi buruh telah lama tampak dalam perjalanan sejarah bangsa Indonesia. Bahkan serikat buruh di Indonesia menjadi garda terdepan dalam perjuangan nasional melawan penjajahan (Hadiz 1994, 77), walaupun buruh pelabuhan Tanjung Priok sendiri baru terlibat secara langsung dalam upaya nasionalisasi perusahaan-perusahaan asing di Indonesia pada 1957.

Menurut Yasmine Zhaki Shahab, Guru Besar Antropologi Universitas Indonesia, bahwa ada empat pihak yang lazimnya membuat penyajian representasi. *Pertama*, masyarakat dengan budaya lisan. Mereka mengabadikan tokoh atau peristiwa di masa lalu dalam cerita lisan. *Kedua*, sastrawan dan seniman. Misalnya, sastrawan yang mengabadikan peristiwa di masa lampau dan mereka merepresentasikan lagi peristiwa-peristiwa tersebut dengan cara mereka sendiri. *Ketiga*, wartawan. Pada galibnya, mereka menyajikan representasi melalui kunjungan singkat sehingga butuh kehati-hatian dalam menerimanya. *Keempat*, sejarawan. Para sejarawan menghadirkan penyajiannya berdasarkan penelitian yang mendalam dengan menggunakan metode sejarah (Shahab 2019, 6). Hasil penelitiannya itulah yang dipahami

sebagai historiografi. Jadi, uraian historiografi disini tidak lain ialah untuk memperlihatkan upaya representasi buruh pelabuhan sejauh ini yang telah dilakukan oleh para sejarawan.

Sampai dekade 1970-an, kajian mengenai buruh dalam historiografi Indonesia masih sangat kurang. Para sejarawan Indonesia juga minim yang berminat pada persoalan buruh. Hal ini dapat dipahami dalam konteks ketika itu, dimana penyensoran rezim Orde Baru cukup ketat terkait riset dan isu serikat buruh. Kondisi ini yang diamati oleh John Ingelison saat itu (Ingelison 2013, xiii).

Kondisi seperti ini mendorong Ingelison, yang semula mendalami sejarah pergerakan nasional, untuk memulai penelitiannya mengenai buruh Indonesia di akhir 1970-an. Tulisannya paling awal terkait buruh diterbitkan pada 1981, dan berlanjut pada karya-karya berikutnya. Selanjutnya, berbagai hasil studinya itu kemudian diterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia dan diterbitkan dalam bentuk buku yang berjudul *Tangan dan Kaki Terikat: Dinamika Buruh, Sarekat Buruh, dan Perkotaan Masa Kolonial* (2004). Buku itu kemudian dicetak kembali oleh penerbit Komunitas Bambu pada 2013 dengan judul *Perkotaan, Masalah Sosial, dan Perburuhan di Jawa Masa Kolonial*. Upaya sejarawan asal Australia ini tidak hanya memberi sumbangan berarti dalam kajian sejarah Indonesia, tetapi juga berhasil menempatkan kaum buruh di tempat yang lebih terhormat, yang sebelumnya hanya menjadi figuran semata. Dengan kata lain, usahanya telah menempatkan buruh sebagai aktor utama dalam sejarah Indonesia.

Meskipun fokusnya pada buruh secara umum, namun Ingelison banyak memotret dinamika kehidupan buruh pelabuhan Tanjung Priok di masa kolonial, utamanya di dekade 1910-an dan 1920-an. Melalui bukunya, ada beberapa poin yang dapat diketahui mengenai buruh pelabuhan Tanjung Priok pada masa itu. *Pertama*, mengenai hubungan buruh dan perusahaan. Buruh pelabuhan Tanjung Priok tidak dipekerjakan secara langsung oleh perusahaan tetapi mereka umumnya dipekerjakan secara tidak langsung melalui

perantara mandor atau juru mudi kapal. Mandor merupakan para buruh yang telah cukup lama bekerja dan kemudian diangkat sebagai perantara perusahaan dan buruh pelabuhan.

Kedua, sistem perekrutan buruh melalui para mandor. Mengenai pola perekrutannya, Ingleson menyatakan bahwa para mandor akan mencari buruh dari daerah asal mereka sendiri. Meski tidak jarang pula calon buruh bisa menjadi buruh pelabuhan melalui informasi dari sanak famili atau kerabat mereka yang lebih dulu bermukim di Batavia (Ingleson 2013, 3–4). *Ketiga*, depresi ekonomi 1930 juga turut berdampak pada kehidupan buruh pelabuhan Tanjung Priok. Sebagai gambaran, jika sebelum masa depresi *Unie Kampoeng*, sebagai tempat penampungan buruh (didirikan pada 1919), ditinggali oleh buruh sekitar 2.400 orang, maka pada April 1931 jumlah buruh yang tinggal di tempat tersebut hanya sekitar 1.500 buruh (Ingleson 2013, 149). Kesan yang penulis peroleh, bahwa meskipun karya Ingleson bisa dianggap sebagai karya pelopor sejarah buruh di Indonesia, namun representasi buruh pelabuhan Tanjung Priok masih bersifat fragmentaris.

Beranjak dari gambaran umum tersebut, tidak dapat dipungkiri bahwa penerbitan karya Ingleson kemudian mendorong munculnya studi-studi berikutnya dari para sejarawan Indonesia mengenai buruh pelabuhan. Salah satu diantaranya ialah karya Agustinus Suprayitno (2007). Ia mengulas dinamika buruh pelabuhan Semarang dalam kurun waktu 1900-1965. Sementara itu, Abdul Rasyid Asba (2013) mengetengahkan persoalan gerakan buruh dan politik regional dalam kasus buruh pelabuhan Makassar. Studi mutakhir dari Indriyanto (2015) juga dapat dimasukkan dalam kategori ini. Walaupun fokusnya terkait dinamika pelabuhan Surabaya (1900-1940), namun buruh pelabuhan Surabaya cukup mendapat perhatian dalam kajian disertasinya.

Berkenaan buruh pelabuhan Tanjung Priok sendiri, hampir tidak ditemukan lagi pascaterbitnya buku Ingleson tersebut. Akan tetapi, kevakuman itu akhirnya terjawab pada 2009 dengan terbitnya karya Razif. Studinya

merupakan karya tesis di Universitas Gadjah Mada dengan judul *Buruh Pelabuhan Tanjung Priok 1891-1950*. Kajiannya menitikberatkan pada sistem kerja buruh Pelabuhan Tanjung Priok. Ringkasan tesis tersebut dapat dijumpai lewat tulisannya dalam buku berupa kumpulan tulisan yang berjudul *Dekolonisasi Buruh Kota dan Pembentukan Bangsa* (2013). Dalam buku yang sama, Fauzi juga mengulas sejarah buruh kereta api di Jakarta.

Berdasarkan pengamatan penulis, ada beberapa poin menarik terkait representasi buruh pelabuhan Tanjung Priok dalam studi Fauzi. *Pertama*, buruh pelabuhan Tanjung Priok merupakan komunitas yang beragam berdasarkan asal daerah. Pasalnya, buruh tidak hanya berasal dari daerah Banten, yang merupakan buruh mayoritas ketika itu tetapi terdapat juga buruh yang datang dari Karawang. Bahkan ada juga orang Bugis yang menjadi buruh pelabuhan Tanjung Priok. Sebelum dibukanya pelabuhan, orang Bugis sendiri telah menetap di Tanjung Priok setidaknya sejak 1880-an dan memiliki mata pencaharian sebagai nelayan.

Kedua, terdapat tiga faktor yang mendorong terbentuknya kelas pekerja (*working class*) di pelabuhan Tanjung Priok. Faktor-faktor itu antara lain: (1) intensitas kerja yang semakin meningkat akibat penggunaan teknologi pemindahan barang dalam jumlah besar yang disebut “derek”; (2) penggunaan perahu motor juga menjadi pemicu bekerja para buruh pelabuhan; (3) pemanfaatan alat dorong atau lori. Ketiga faktor inilah yang saling terkait satu sama lain dan kemudian menciptakan kelas pekerja industri di pelabuhan Tanjung Priok. Selanjutnya poin *ketiga*, dekade 1950-an dan 1960-an adalah fase kebebasan bagi buruh pelabuhan bersama Serikat Buruh Pelabuhan dan Pelayaran (SBPP) untuk membangun dunia baru, yaitu pemerataan kesempatan kerja yang dikelola oleh organisasi buruh yang diharapkan dapat memperjuangkan hak-hak dan pekerjaan tetap bagi buruh pelabuhan (Razif 2013, 210).

Akhirnya, kajian buruh pelabuhan Tanjung Priok semakin bertambah dan beragam perspektif dengan hadirnya studi

Arjan Veering (2015). Tidak jauh berbeda dengan dua karya sejarawan sebelumnya, Veering mengulas buruh pelabuhan Tanjung Priok dalam periode kolonial, yakni sejak 1917 hingga 1949. Namun demikian, karyanya lebih berfokus pada persoalan *Unie Kampoeng* dan relasinya terhadap modernisasi buruh pelabuhan Tanjung Priok. Karya Veering ini cukup menarik. Lewat tulisannya, ia mencitrakan kondisi tempat tinggal buruh pelabuhan Tanjung Priok di masa kolonial, yaitu permukiman buruh sebelum dan setelah berdirinya *Unie Kampoeng* pada 1919.

Berdasarkan penjelasannya, sebelum dibangunnya *Unie Kampoeng* kondisi permukiman buruh pelabuhan secara umum begitu memprihatinkan, yang pada masa itu kebanyakan tinggal di Batavia atau di sekitar kawasan Tanjung Priok. Kondisi itu pada gilirannya turut mempengaruhi kesehatan para buruh. Terlebih lagi ketika hujan sepanjang malam yang membuat banjir permukiman mereka, sehingga seringkali buruh tidak hadir di pelabuhan pada keesokan harinya. Itulah mengapa ketersediaan buruh pelabuhan merupakan salah satu faktor yang cukup krusial ketika itu.

Lebih lanjut, Veering juga mengakui bahwa pendirian *Unie Kampoeng* tidak terlepas dari landasan politik etis dan motif ekonomi, terutama kepentingan perusahaan-perusahaan yang beroperasi di pelabuhan ketika itu. Selain itu, bagi buruh pelabuhan, pembangunan *Unie Kampoeng* membawa dampak positif, di satu sisi. Seperti misalnya, terjaminnya fasilitas tempat tinggal, makanan, dan sarana kesehatan. Di lain sisi, tidak sedikit pula buruh yang tidak tertarik dengan berbagai tawaran menarik di *Unie Kampong*, sebab memilih untuk menetap di *Unie Kampoeng* sama halnya dengan menggadaikan kebebasan mereka (Veering 2015, 244).

Selain karya Ingelson, Razif, dan Veering, kajian Fauzi dapat pula dikategorikan sebagai salah satu historiografi mengenai buruh pelabuhan Tanjung Priok. Studinya merupakan karya tesis di Universitas Indonesia dengan judul *Jagoan Jakarta dan Penguasaan di Perkotaan, 1950-1966* (2010). Sekalipun

fokus spasialnya mencakup Jakarta, namun Fauzi juga banyak menyinggung fenomena jagoan yang tampak pada buruh pelabuhan Tanjung Priok. Menurutnya, di antara para jagoan yang menonjol saat itu salah satunya ialah Haji Tjitra yang berasal dari daerah Pandeglang. Ia dikenal oleh para buruh sebagai jagoan sejak 1930-an. Selain sebagai jagoan, Tjitra juga bekerja sebagai mandor pelabuhan. Ia sangat disegani dan ditakuti oleh banyak buruh pelabuhan. Di samping itu, Fauzi juga menyebutkan adanya jagoan lain, yaitu Lagoa yang berasal dari daerah Bugis, Sulawesi Selatan (2010, 33–34). Kedua jagoan itulah yang pada dekade 1950-an saling berkompetisi untuk berebut pengaruh, baik diantara para buruh pelabuhan maupun di area Tanjung Priok. Dengan demikian, melalui studinya, Fauzi mencoba untuk mencitrakan kondisi sosial buruh pelabuhan Tanjung Priok saat itu yang dibumbui kontestasi para jagoan.

Patut diakui disini bahwa, perkembangan historiografi buruh pelabuhan Tanjung Priok juga tidak terlepas dari penggunaan sejarah lisan di Indonesia. Sejarah lisan telah mengubah sejarah Indonesia yang sebelumnya hanya terpukau pada sejarah politik pemerintah pusat (pendekatan istanasentris). Sejarah lisan, seiring transisi politik dari rezim Orde Baru ke era Reformasi, memungkinkan untuk menjamah suara korban kekerasan, suara kaum miskin, suara orang biasa atau mereka yang terpinggirkan (Roosa dan Ratih 2013, 177). Dengan kata lain, dalam istilah Paul Thompson (2012, 10), sejarah lisan telah membuat “sejarah menjadi lebih demokratis”.

Perspektif seperti itu tampak dalam historiografi buruh pelabuhan Tanjung Priok. Jika karya Ingelson dan Veering hanya bertumpu pada dokumen, maka Razif, selain menggunakan arsip, juga menggunakan wawancara lisan dengan para buruh pelabuhan. Dari hasil wawancaranya, ia berhasil memperoleh keterangan mengenai kondisi buruh pelabuhan semasa pendudukan Jepang. Informasi itu mungkin saja akan sulit ditemui jika hanya mengandalkan sumber arsip.

Kehadiran sejarah lisan juga telah mendorong munculnya proyek sejarah lisan

yang dilakukan oleh berbagai pihak. Salah satu ialah upaya dari ISSI (Institut Sejarah Sosial Indonesia). Di bawah komando John Roosa, lembaga ini telah merekam berbagai pengalaman orang-orang biasa di masa lalu. Seperti misalnya, komunitas tionghoa, organisasi perempuan, sejarah preman, dan komunitas buruh. (Anonim <https://sejarahsosial.org>). Dari beragam kelompok yang telah diwawancarai tersebut, buruh pelabuhan Tanjung Priok adalah salah satu diantaranya. Sampai saat ini, ISSI telah memiliki koleksi arsip suara sebanyak 390 wawancara. Sebagian besar koleksi itu telah didigitalisasikan dan dapat diakses oleh masyarakat umum.

Representasi Buruh Pelabuhan dalam Museum

Museum Maritim Indonesia adalah salah satu museum yang berada di daerah Jakarta Utara, Provinsi DKI Jakarta. Museum ini berlokasi di kawasan Pelabuhan Tanjung Priok, tepatnya di Jalan Pasoso No.1, Pelabuhan Tanjung Priok. Museum itu secara resmi mulai beroperasi pada 7 Desember 2018 dan didirikan oleh *International Port Corporation* (IPC) Cabang Tanjung Priok. Saat ini pengelolaan museum tersebut berada di bawah penanganan PT. PMLI (Pendidikan Maritim & Logistik Indonesia), yang merupakan salah satu anak perusahaan dari IPC Cabang Tanjung Priok. Sebelum adanya museum tersebut, jumlah museum yang ada di Provinsi DKI Jakarta, yaitu sebanyak 60 museum dengan beragam tema (Shahab 2019). Oleh karena itu, selain memperkaya sarana pembelajaran sejarah di luar kelas, kehadiran Museum Maritim Indonesia juga menambah jumlah museum yang ada di ibu kota negara.

Tujuan utama Museum Maritim Indonesia ialah melestarikan budaya, sejarah, cerita, dan bukti kejayaan bahari dari masa lalu, masa sekarang, dan masa yang akan datang. Di samping itu, museum ini juga bertujuan sebagai sarana pembelajaran kepada publik mengenai pelabuhan. Sebagaimana dituturkan oleh salah seorang staf museum berikut ini :

“Jadi tujuan museum ini untuk memperkenalkan secara luas kepada masyarakat mengenai pelabuhan. Masyarakatkan selama ini mengenal pelabuhan itu kotor, tidak terbuka untuk umum. Nah, pendirian museum ini merupakan salah satu cara dari pihak pelabuhan untuk memperkenalkan pelabuhan kepada masyarakat umum” (Wawancara, Nabila Khoirunnisa, 12 November 2019)

Pernyataan di atas pada dasarnya memperkuat asumsi bahwa pengembangan sejarah dewasa ini tidak lagi dimonopoli oleh sejarawan akademik. Justru masyarakat secara luas, baik secara individu maupun kolektif (lembaga), ikut terlibat langsung dalam upaya tersebut. Sebagaimana halnya upaya IPC Cabang Tanjung Priok lewat museum maritimnya.

Sementara itu, bangunan museum pada awalnya merupakan gedung perkantoran yang digunakan oleh PT. Pelabuhan Indonesia II Cabang Tanjung Priok. Berdasarkan plakat yang terpajang di gedung museum, bangunan itu diresmikan pada 21 Agustus 1958. Ketika itu bangunan museum difungsikan sebagai Gedung Direksi Pelabuhan Tanjung Priok. Adapun jadwal operasional museum, yaitu setiap hari Selasa hingga hari Minggu (Pukul 09.00-16.00). Pada waktu *weekday* (Selasa-Jum'at), kebanyakan pengunjung museum adalah kalangan pelajar. Berbeda dengan *weekday*, pada waktu *weekend* tamu museum berasal dari beragam kalangan, mulai dari pelajar, komunitas mobil dan motor, *food traveller*, keluarga pegawai pelabuhan, dan berbagai kalangan lainnya (Wawancara, Nabila Khoirunnisa, 12 November 2019).

Sebelum mendeskripsikan representasi buruh pelabuhan dalam museum, penulis terlebih dahulu memperjelas kedudukan Museum Maritim Indonesia dalam tipologi museum berdasarkan perspektif historis. Menurut Noerhadi Magetsari (2011), Guru Besar Arkeologi Universitas Indonesia, ada tiga bentuk perkembangan museum sejauh ini, yaitu Museum Tradisional, Museum Modern, dan Museum Pascamodern. Apabila Museum Tradisional menekankan koleksi sebagai

obyeknya untuk pengetahuan, Museum Modern menghadirkan koleksi tidak semata-mata untuk dipamerkan, tetapi juga disertai narasi, interpretasi, dan identitas. Meski mengalami perubahan, namun keduanya masih beranjak dari cara pandang yang sama, bahwa museum memiliki otoritas untuk mencerdaskan masyarakat dan meningkatkan atau memperhalus kepekaan masyarakat (Magetsari 2011, 4–5).

Sementara itu, Museum Pascamodern merupakan bentuk museum yang dituntut untuk menyesuaikan dengan perilaku dan minat masyarakat yang semakin berkembang seiring perkembangan teknologi informasi dan komunikasi. Sebagai konsekuensi logisnya, operasional museum menjadi kompleks dan terbagi menjadi dua, yakni kegiatan museum murni (manajemen koleksi, penyelenggaraan pameran dan bangunan museum) dan kegiatan yang bersifat penunjang. Yang disebut terakhir terbagi lagi menjadi dua, yaitu di dalam dan di luar museum. Jika di dalam museum meliputi masalah pengunjung dan pengaturan alur yang seharusnya dilalui ketika pengunjung mengelilingi museum (*proxemic*), maka di luar museum mencakup penyediaan sarana café, toko souvenir, dan fasilitas toilet (Magetsari 2011, 9–10).

Berdasarkan pembagian tersebut di atas, Museum Maritim Indonesia disini dapat diidentifikasi sebagai Museum Pascamodern. Hal itu terlihat dari fasilitas yang terdapat di museum tersebut. Di museum, pengunjung dapat menjumpai toko café yang berada di bagian belakang gedung museum yang berhadapan dengan taman dan gedung yang sekarang digunakan sebagai kantor IPC Cabang Pelabuhan Tanjung Priok. Sementara itu, toko souvenir berada di dalam gedung museum. Etalase toko terletak di sebelah kiri setelah melewati pintu masuk museum. Di sana, beberapa produk diperjualbelikan, seperti baju, topi bermerk ‘Museum Maritim Indonesia’, dan miniatur kapal Pinisi. Bahkan buku bertema sejarah Jakarta pun menjadi jualan, misalnya, buku karangan Adolf Heuken yang berjudul *Menteng: Kota Taman Pertama di Indonesia* (2001) dan *Historical Sites of*

Jakarta (2007). Di lantai dua gedung museum terdapat sebuah ruangan bioskop untuk memfasilitasi pengunjung yang datang secara rombongan.

Selanjutnya, penulis akan mendeskripsikan apa saja yang disajikan dalam museum berdasarkan kunjungan pada 12 November 2019. Koleksi museum dapat ditemukan dalam ruang pameran museum. Ruang ini terbagi menjadi dua bagian. *Pertama*, Ruang Pamer Sayap Barat (*Western Display Room*). Pada dasarnya ruang ini berupaya menampilkan narasi sejarah maritim Indonesia di masa sebelum kemerdekaan. Ruang pameran itu terdiri atas sembilan tema, antara lain: (1) Area Cikal Bakal Pelayaran Nusantara; (2) Kerajaan Sriwijaya; (3) Kerajaan Mataram Kuno; (4) Kerajaan Majapahit; (5) Kerajaan Islam; (6) Tradisi Pelayaran Nusantara; (7) Kedatangan Bangsa Eropa; (8) Pelabuhan Masa VOC; (9) Pelabuhan Masa Kolonial.

Memasuki tema ‘Area Cikal Bakal Pelayaran Nusantara’, pengunjung langsung berhadapan dengan sebuah peta Asia Tenggara yang berukuran 3×3 meter. Peta itu menunjukkan persebaran migrasi Austronesia. Narasi tersebut hendak menegaskan kepada pengunjung terkait asal usul nenek moyang bangsa Indonesia yang berasal dari Yunan, Tiongkok Selatan. Selain itu, objek lain yang ditampilkan ialah gerabah, batu obsidian, dan replika Gendang Perunggu. Tidak ketinggalan pula sebuah maket yang memperlihatkan sekelompok pedagang yang melakukan tawar-menawar rempah-rempah di Pulau Banda. Kemudian, tema ‘Kerajaan Sriwijaya’. Di tema atau galeri ini menampilkan sebuah maket pelabuhan Sriwijaya dan replika Prasasti Telaga Batu, yang dinarasikan sebagai bukti keberadaan Kerajaan Sriwijaya di masa lalu.

Bagian berikutnya ialah galeri ‘Kerajaan Majapahit’. Sebagai simbol kejayaan maritim Nusantara di masa lalu, tema ini menampilkan miniatur Kapal Jung Jawa. Artefak yang pernah ditemukan di Situs Trowulan, Jawa Timur juga disajikan dalam bentuk replika, seperti misalnya, replika terakota, celengan berbentuk babi, uang gobog, dan uang kepeng Cina. Narasi sejarah yang ditampilkan pada

galeri 'Kerajaan Islam', yaitu berupa peta pelabuhan utama di Nusantara. Mulai dari abad ke-13 hingga abad ke-16. Ada juga koleksi komoditas perdagangan yang laku ketika itu seperti Keramik Cina, Kain Katun, Logam, dan Kapas. Tema selanjutnya, yaitu 'Tradisi Pelayaran Nusantara'. Galeri ini menyajikan peta pelayaran Nusantara yang menggambarkan cakupan pelayarannya, mulai dari Makassar hingga ke Australia Utara. Narasi tradisi maritim nusantara lainnya ialah deskripsi Orang Bajo, komoditas teripang, gerabah, dan miniatur Kapal Pinisi. Ada juga diorama rekaan serpihan Kapal Tek Sing yang disebut sebagai Titanik dari Timur. Konon kapal ini disebut demikian karena volumenya termasuk ukuran kapal besar di awal abad ke-19, yaitu memiliki panjang 50meter dan lebar 10 meter.

Dua tema berikutnya yaitu 'Kedatangan Bangsa Eropa' dan 'Pelabuhan Masa VOC'. Kedua galeri ini menampilkan obyek seperti infografis, lukisan, dan replika rempah-rempah. Pada dasarnya benda-benda itu ditampilkan sebagai narasi bagaimana nusantara selama berada di bawah kendali VOC dan dilanjutkan dengan pemerintah kolonial Hindia Belanda. Yang mungkin cukup menarik perhatian adalah replika rempah-rempah. Bukan hanya karena obyek tersebut ditampilkan menyerupai aslinya, melainkan juga pengunjung dapat membayangkan bagaimana rempah-rempah di masa lalu menjadi magnet yang menarik kedatangan bangsa Eropa ke Nusantara. Di galeri terakhir ialah 'Pelabuhan Masa Kolonial'. Pada tema ini pengunjung dapat melihat langsung sebuah diorama yang cukup besar dan menampilkan aktivitas bongkar muat kapal yang bersandar di dermaga pelabuhan Tanjung Priok. Diorama itu juga menampilkan tiga buruh pelabuhan yang sedang sibuk membongkar barang dari kapal, dimana seorang buruh berada di atas kapal dan dua orang lainnya tampak sedang menanti barang yang diturunkan dari kapal untuk kemudian dibawa ke gudang. Seorang pengawas perusahaan pengapalan juga terlihat sedang mengawasi aktivitas tersebut.

Kedua, Ruang Pamer Sayap Timur (*Eastern Display Room*). Ruang ini menceritakan dunia pelabuhan secara tematis. Ketika mulai memasuki ruang ekshibisi tersebut, pengunjung akan disuguhkan infografis yang bertema 'Pelabuhan dan Pelayaran Masa Awal Kemerdekaan 1945-1961'. Yang menarik, pada tema ini juga terdapat Patung Djuanda Kartawidjaja. Sebagaimana umum diketahui, tokoh nasional ini dikenal sebagai perintis Deklarasi Djuanda yang dicetuskan pada 13 Desember 1957. Atas inisiatifnya, Indonesia diakui sebagai negara kepulauan (*Archipelagic State*). Tidak hanya itu tetapi wilayah laut diantara pulau-pulau Indonesia juga bukan lagi kawasan bebas yang sebelumnya wilayah Indonesia hanya berpatokan pada 3 mil dari garis pantai. Pada tema selanjutnya, yakni 'Sejarah PT. Pelabuhan Indonesia II 1950-2008'. Galeri ini menampilkan obyek yang sama berupa infografis, yaitu narasi perjalanan Pelindo II secara kronologis.

Tema berikutnya ialah 'Pelabuhan Belawan'. Pelabuhan ini berlokasi di Sumatera Utara. Galeri tersebut tidak hanya menampilkan lukisan pelabuhan Belawan di masa lalu tetapi juga dapat ditonton melalui video. Selanjutnya ialah tema 'Pelabuhan Teluk Bayur dan Tambang Batu Bara Ombilan'. Bagian ini pengunjung disuguhkan koleksi berupa foto pelabuhan dari atas udara, peta jalur kereta *Trans Sumatera Spoorweg* dan dua buah foto, yaitu foto tambang batu bara dan foto dua wanita Belanda. Namun, ada juga papan informasi berisi deskripsi pelabuhan dan tambang batu bara. Di depan tema atau galeri ini, terdapat tema 'Pelabuhan Tanjung Priok'. Pada galeri ini tampak sebuah lukisan yang menggambarkan aktivitas bongkar barang dari sebuah kapal yang berlabuh di dermaga dan terlihat pula beberapa buruh pelabuhan yang sedang sibuk mengangkat barang. Bagian ini juga dilengkapi dengan narasi sejarah pelabuhan Tanjung Priok.

Galeri selanjutnya ialah 'Pendirian Batavia oleh VOC'. Tema ini menyuguhkan informasi berupa infografis dan beberapa lukisan seperti pejabat VOC, seorang tionghoa,

dan seorang lagi yang seolah-olah merepresentasikan tokoh si Pitung dengan menggenggam sebilah golok. Di sebelah tema ini, terdapat sebuah maket yang menampilkan deretan Kapal Pinisi di dermaga pelabuhan Sunda Kelapa. Beberapa mobil truk tampak sedang membongkar barang. Sementara itu, terlihat pula para buruh pelabuhan yang sedang sibuk melakukan bongkar muat. Selanjutnya di sebelah tema ini, pengunjung dapat menikmati narasi sejarah pelabuhan Makassar di Abad ke-17 yang disajikan dalam bentuk audio. Sayangnya, suara yang ditimbulkan cukup keras sehingga akan terdengar di seluruh ruang pameran timur. Tiga tema berikutnya, yaitu Pelabuhan Cirebon, Pelabuhan Tanjung Emas, dan Tanjung Perak pada dasarnya menampilkan obyek yang sama, yaitu koleksi berupa infografis dan video bermuatan sejarah pelabuhan masing-masing. Di samping itu, kecuali Pelabuhan Tanjung Emas, kedua pelabuhan lainnya juga menampilkan beberapa potret pelabuhan tempo dulu.

Nuansa kekinian pelabuhan akan sangat terasa pada tema-tema berikutnya. Seperti misalnya, tema 'Pelabuhan sebagai Pertahanan'. Pada tema ini, koleksi yang dipajang ialah video dan papan narasi beserta peta yang menunjukkan lokasi Komando Armada Angkatan Laut Indonesia. Ada juga lukisan yang menggambarkan sekelompok anggota TNI Angkatan Laut yang sedang berbaris. Di belakang barisan itu, tampak sebuah Kapal Perang Republik Indonesia yang berlabuh di dermaga pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya. Bagian tema berikutnya ialah koleksi museum berupa peralatan pelabuhan modern, seperti pelampung, kapal karet dan miniatur roda kemudi kapal. Bahkan koleksi miniatur kapal yang digunakan di pelabuhan Tanjung Priok juga dapat disaksikan pengunjung. Jenis kapal itu antara lain Kapal Tongkang Air, Pilot Boat, Mooring Boat, dan Tug Boat. Selanjutnya ialah tema 'Pelabuhan sebagai Penghubung Nusantara'. Bagian ini tampak ingin menegaskan kembali peran pelabuhan di masa lalu, masa kini, dan masa mendatang. Selain peta yang berisi lokasi pelabuhan-pelabuhan yang ada di Indonesia, galeri ini juga menyajikan tiga buah

miniatur kapal milik PT. PELNI. Yang agak menarik perhatian pengunjung ialah tema terakhir di ruang ekshibisi timur. Di sana, pengunjung akan mendapati sebuah ruangan berupa alat simulasi kapal yang dibentuk sedemikian rupa sehingga melalui koleksi itu, pengunjung layaknya sedang mengemudi kapal secara sungguhan.

Analisis Representasi Buruh Pelabuhan dalam Museum

Berdasarkan gambaran ruang pameran museum di atas, dapat disimpulkan bahwa kedua ruang ekshibisi menampilkan bentuk penyajian yang berbeda. Apabila ruang pameran barat disusun secara kronologis, maka ruang pameran timur disajikan secara tematis. Kita bisa melihat bagaimana ruang pameran barat menyajikan narasi sejarah maritim Indonesia sebelum kemerdekaan, mulai dari masa awal hingga masa pemerintahan kolonial Hindia Belanda. Penyajian itu tentu saja sangat membantu pengunjung untuk memahami perjalanan sejarah bangsa Indonesia dalam bingkai sejarah maritim, meskipun masa penjajahan Jepang absen dalam narasi tersebut.

Ruang pameran barat menampilkan berbagai koleksi museum secara konsisten dalam rangkaian perjalanan waktu, ruang pameran timur yang disusun secara tematis terkesan tidak konsisten. Hal ini dapat dilihat dalam tata-pameran yang disajikan di ruang tersebut. Di ruang pameran itu tidak hanya menampilkan pelabuhan-pelabuhan yang berada dalam wilayah kerja PT. Pelabuhan Indonesia II (Pelindo II) yang berpusat di Jakarta, tetapi juga mengulas pelabuhan yang berada di luar wilayah kerja Pelindo II, seperti Pelabuhan Tanjung Perak dan Pelabuhan Tanjung Emas (pelabuhan yang dikelola oleh Pelindo III yang berpusat di Surabaya). Bahkan narasi sejarah kejayaan Pelabuhan Makassar di Abad ke-17 juga ikut ditampilkan dalam ruang pameran itu. Bukan hanya itu, ruang ekshibisi timur juga menyajikan replika Prasasti Tugu yang berasal dari masa Kerajaan Tarumanegara, yang dibuat pada masa pemerintahan Raja Purnawarman (395-434). Selain itu, ada juga infografis yang menceritakan masa pendirian

awal Batavia oleh VOC. Berbagai penyajian itu tentu saja menunjukkan adanya tumpang-tindih antara ruang pameran barat dan timur.

Selanjutnya pembahasan beralih ke analisis representasi buruh pelabuhan Tanjung Priok dalam museum. Pada dasarnya, sebagaimana telah disinggung sebelumnya, representasi 'buruh pelabuhan secara umum' dapat ditemukan di kedua ruang pameran museum. Di ruang ekshibisi timur, buruh pelabuhan terlihat dalam maket pada tema 'Pelabuhan Sunda Kelapa' dan lukisan pada tema 'Pelabuhan Tanjung Priok'. Sementara itu, di ruang ekshibisi barat, representasi buruh pelabuhan dapat diamati dalam tema 'Pelabuhan Masa Kolonial'.



Gambar 1. Sebuah maket di Museum Maritim Indonesia yang merepresentasikan buruh pelabuhan di Pelabuhan Sunda Kelapa.

Sumber: Dokumentasi Penulis, 12 November 2019

Berbagai koleksi yang tersaji dalam museum, tidak terdapat satu pun tema yang secara khusus menampilkan buruh pelabuhan Tanjung Priok, baik di ruang pameran timur maupun barat. Perwujudan buruh pelabuhan Tanjung Priok juga hanya ada dua. Satu dalam tema Pelabuhan Masa Kolonial di ruang pameran barat. Satunya lagi berada di ruang pameran timur pada lukisan dermaga dalam tema Pelabuhan Tanjung Priok. Itupun terkesan hanya menjadi pelengkap dalam menarasikan pelabuhan Tanjung Priok di masa kolonial Hindia Belanda. Selain itu, penampilan buruh pelabuhan juga hanya terlihat dalam aktivitas bongkar muat. Bahkan tidak terdapat satu kalimat pun dalam deskripsi tema Pelabuhan

Tanjung Priok di ruang pameran timur yang menyinggung soal buruh pelabuhan.



Gambar 2. Diorama yang menampilkan buruh pelabuhan Tanjung Priok dalam Museum Maritim Indonesia

Sumber: Dokumentasi Penulis, 12 November 2019

Representasi tersebut sangat jelas menunjukkan adanya marginalisasi peran buruh pelabuhan. Tentu saja bahwa representasi yang minim itu akan berdampak pula terhadap pengetahuan yang diperoleh pengunjung museum mengenai buruh pelabuhan Tanjung Priok. Perwujudan itu juga seakan-akan menyederhanakan realitas kehidupan buruh pelabuhan Tanjung Priok di masa lampau, yang *notabene* hanya ditampilkan pada kegiatan bongkar muat saja. Padahal, sama halnya dengan masyarakat lainnya, dimensi kehidupan komunitas buruh di masa lalu juga kompleks dan dinamis. Lagipula, jika berkaca pada sejarah, buruh pelabuhan tidak hanya memainkan peran penting dalam konteks sejarah pelabuhan Tanjung Priok tetapi juga dalam konteks sejarah bangsa Indonesia. Seperti halnya terlihat pada aksi nasionalisasi perusahaan-perusahaan asing pada Desember 1957 (Razif 2013; Sulistyono 2003).

Terdapat beberapa faktor yang kiranya menjadi alasan mengapa buruh pelabuhan 'teralienasi' dalam koleksi Museum Maritim Indonesia. *Pertama*, faktor warisan Orde Baru. Terutama dalam hal ini ingatan sosial (*collective memory*). Seperti diketahui bahwa selama rezim Orde Baru berlangsung, berbagai upaya dilakukan oleh Soeharto demi

melanggengkan kekuasaannya selama kurang lebih 32 tahun. Kebijakan-kebijakan itu seringkali didasari atas kehendak menjaga 'Keamanan dan Ketertiban'. Sebagai contoh, ingatan Gerakan 30 September 1965 yang terus dihidupkan, misalnya, melalui monumen, upacara, film, buku-buku sejarah. Sebaliknya, pembunuhan massal terhadap anggota dan simpatisan PKI pada 1965-1966 berusaha ditutup serapat-rapatnya. Kondisi ini lazim dipahami sebagai 'politik memori'. Bukan hanya melalui ingatan, melainkan juga melalui kebijakan-kebijakan. Mulai dari ketetapan MPR melalui TAP MPRS XXV/1996 berisi instruksi pembubaran PKI dan pelarangan penyebaran Marxisme-Leninisme hingga kebijakan diskriminatif terhadap keluarga kaum komunis, seperti pelarangan bekerja di sektor publik yang dianggap strategis oleh pemerintah (Roosa et al. 2004, 17).

Sebagai komunitas yang berpotensi mengganggu stabilitas ekonomi dan politik negara, buruh dan beragam organisasinya, yang sejak 1950-an tumbuh subur bersama afiliasinya dengan partai politik, turut menjadi sasaran sepanjang rezim Orde Baru. Dalam hal ini, terutama SOBSI (Sentral Organisasi Buruh Seluruh Indonesia) bersamaan dengan ditumpasnya kekuatan PKI. Di samping itu, pemerintah Orde Baru pun melemahkan kekuatan buruh dengan pendirian FBSI pada 1973 yang diikuti pengakuan pemerintah sebagai satu-satunya organisasi buruh yang resmi. Phobia buruh semakin tampak ketika pemerintah mengeluarkan kebijakan untuk mengganti istilah 'buruh' menjadi 'pekerja', melalui usul Sudomo, selaku Menteri Tenaga Kerja, dalam Kongres II FBSI pada November 1985. Tidak sampai disitu, melalui kebijakannya pula, Soeharto memperkenalkan doktrin Hubungan Perburuhan Pancasila, dimana negara, buruh, dan pengusaha diibaratkan sebagai keluarga yang harmonis dan saling menolong (Rudiono 1992). Dalam teori politik, berbagai kebijakan itu dikenal sebagai *state corporatist policies*, yakni suatu upaya untuk menyingkirkan buruh sebagai aktor politik di Indonesia (Subono 2007, 17-18).

Berbagai upaya tersebut, bisa dikatakan bahwa buruh praktis tidak lagi berada di posisi strategis sebagaimana pada masa sebelumnya, baik dalam kepentingan politik maupun tawar-menawar buruh dengan para manajemen perusahaan. Tidak jarang tuduhan subversi atau PKI akan disematkan kepada setiap buruh yang melakukan aksi mogok dan mendirikan serikat buruh tandingan. Atas dasar itu, hal inilah yang terus dilestarikan sepanjang Orde Baru dan diingat oleh sebagian besar publik. Dalam konteks penelitian ini, ingatan kolektif itu sangat terlihat jelas melalui tata-pamer museum yang disajikan oleh pihak pengelola, yang terkesan tetap menyampingkan eksistensi buruh pelabuhan Tanjung Priok.

Kedua, masih berkaitan dengan faktor pertama, minimnya representasi buruh pelabuhan memperlihatkan adanya sikap skeptis dari pihak pengelola museum. Tidak dipungkiri bahwa transisi politik dari Orde Baru ke era Reformasi memang sedikit mengurangi pembatasan ruang gerak buruh melalui kebebasan berorganisasi dan mendirikan serikat buruh. Era Reformasi juga memungkinkan setiap individu dan kelompok untuk kembali menggali sejarah melalui penelitian sejarah lisan. Kecenderungan itu tidak hanya menjamah sejarah yang dianggap kontroversial, tetapi juga telah menghasilkan historiografi orang-orang kecil atau mereka yang terpinggirkan. Hal inilah yang memungkinkan hadirnya beberapa historiografi buruh pelabuhan Tanjung Priok, sebagaimana telah dijelaskan di bagian awal.

Patut disayangkan bahwa pihak pengelola terkesan enggan memanfaatkan produk historiografi tersebut. Karya itu sebenarnya dapat dijadikan pedoman dalam rangka merepresentasikan buruh pelabuhan dalam museum. Itulah mengapa, melalui koleksi museum, buruh pelabuhan Tanjung Priok hanya disajikan secara sederhana, yaitu aktivitas bongkar muat. Padahal, jika meninjau dimensi kehidupan buruh pelabuhan Tanjung Priok di masa lalu, hal itu jauh lebih kompleks dan dinamis. Terkait kondisi tersebut, Ashton dan kawan-kawan (2012, 100-101) telah menegaskan bahwa sejarah publik di Indonesia

saat ini berada di persimpangan jalan. Dalam artian bahwa, sejarah publik di masa kini dan masa mendatang akan menjadi negosiasi yang keruh antara pihak yang didukung oleh negara di era Orde Baru dan pihak yang menginginkan bentuk yang lebih demokratis.

Faktor *ketiga* ialah tidak dilibatkannya elemen buruh pelabuhan, baik dalam hal perencanaan, pengoperasian maupun pengelolaan museum. Tidak mengherankan apabila para buruh umumnya tidak mengetahui akan keberadaan Museum Maritim Indonesia, yang *notabene* terletak di dalam area pelabuhan Tanjung Priok. Atau hanya tiga kilometer dari lokasi pangkalan buruh pelabuhan setiap harinya di pos 8 pelabuhan Tanjung Priok.

Keterlibatan buruh pada kegiatan museum, sekurang-kurangnya peluang pengembangan museum dalam hal pengetahuan, pameran, dan penelitian akan semakin terbuka lebar. Seperti misalnya dalam bidang penelitian, kolaborasi pihak pengelola museum dan buruh sangat memungkinkan diadakannya proyek sejarah lisan (*oral history project*) dengan tujuan mengungkap dimensi kehidupan buruh di masa lalu. Dalam konteks buruh pelabuhan Tanjung Priok, hal itu dapat dilakukan dengan bermitra bersama, misalnya, Serikat Tenaga Kerja Bongkar Muat (STKBM) Pelabuhan Tanjung Priok. Hasil proyek itu kemudian dapat ditanskrip dan sangat mungkin untuk direpresentasikan di museum dalam bentuk audio atau dicetak dalam bentuk buku, misalnya.

Kolaborasi dengan buruh juga akan memudahkan pengumpulan barang-barang milik buruh yang kemudian dapat dijadikan sebagai koleksi museum. Seperti misalnya, album foto keluarga, baju seragam, dokumen, atau buku harian mereka. Benda-benda itulah yang kemudian dipilah dan dapat disajikan sebagai koleksi museum. Dalam konteks museologi, tahap ini dikenal sebagai proses 'musealisasi' (*musealisation*), yaitu proses dimana benda mengalami pemberian makna dan informasi (Pamuji 2010, 16). Tentu saja hal tersebut tidak hanya memperkaya pengetahuan dan koleksi museum tetapi kegiatan itu juga telah menyentuh esensi

sejarah publik, dimana sejarah direkonstruksi dari, oleh, untuk, dan dengan publik.

Berkenaan kerja sama antara komunitas buruh dan pihak pengelola museum, Greg Koos dan Mike Matejka telah memperlihatkan pengalamannya dalam artikel yang berjudul *Labor and Museum Partnership: Joining Together to Reclaim the Past*. Menurutnya bahwa pengikutsertaan buruh dalam pengelolaan *Mclean County Museum of History* (Museum Sejarah Daerah Mclean), Amerika Serikat, yang mulai berlangsung sejak 1979 telah memungkinkan pengelola museum untuk merefleksikan aspek yang lebih luas terkait sejarah lokal mereka dan sekaligus menciptakan audiensi baru di museum. Bukan hanya itu saja melainkan ia juga menyatakan bahwa pelibatan buruh dapat menyadarkan anggota serikat buruh akan kekayaan tradisi lokal mereka di masa lampau dan untuk kemudian direlevansikan dengan kondisi mereka saat ini. Bahkan upaya itu dapat diteruskan ke anggota serikat buruh di masa yang akan datang (Koos dan Matejka 2003, 17). Dengan demikian, kolaborasi antara pihak pengelola museum dan buruh pada hakikatnya mencerminkan hubungan simbiosis mutualisme di antara kedua belah pihak.

Terdapat banyak aspek kehidupan buruh apabila hendak direpresentasikan secara otonom dalam museum. Salah satu contoh yang mungkin menarik dan cukup rinci dalam pameran *material culture* buruh ialah Museum Pekerja di Kopenhagen, Denmark (Ludvigsen 2009). Melalui koleksinya, museum yang didirikan sejak 1982 ini memperlihatkan kondisi kehidupan buruh yang tidak hanya mencakup domain publik, tetapi juga, sekaligus penting, domain privat mereka, seperti foto ruang keluarga yang ditampilkan apa adanya. Pada gilirannya hal-hal itulah yang akan lebih mendekatkan pengunjung museum pada sejarah buruh. Bukan hanya itu, dengan melihat secara apa adanya kondisi keseharian buruh di masa lalu, pengunjung juga akan membayangkan kondisi keseharian mereka dalam perspektif sejarah (Ludvigsen 2009, 53).

Menyimak kehidupan dalam konteks buruh pelabuhan Tanjung Priok, hal tersebut dapat dimulai dengan menampilkan lingkungan

dan kondisi kehidupan buruh di dalam dan di luar aktivitas pelabuhan. Misalnya, pameran buruh dengan menampilkan baju seragam buruh dari masa ke masa, kondisi perumahan buruh (*Unie Kampong*), bagaimana buruh mengisi waktu senggang, dan bahkan kondisi kehidupan dari keluarga buruh pelabuhan Tanjung Priok. Sebagai tambahan, agar *display* menjadi lebih menarik, representasi buruh bisa disajikan secara diakronis, baik berupa media foto, lukisan, diorama maupun audio-visual. Dengan menghadirkan representasi buruh di museum secara komprehensif, pada gilirannya hal tersebut akan memberikan pengetahuan dan informasi yang proporsional kepada pengunjung museum mengenai aspek kepelabuhan umumnya dan buruh pelabuhan Tanjung Priok khususnya.

PENUTUP

Sebagai bentuk sejarah publik, hadirnya Museum Maritim Indonesia cukup tepat sebagai sarana edukasi kepada pengunjung museum seiring kebijakan pemerintah untuk mengembalikan identitas bangsa Indonesia sebagai bangsa maritim. Namun, ketika ditujukan untuk mengenalkan dunia pelabuhan kepada publik, museum tampaknya belum menampilkan secara proporsional. Sebagaimana halnya terlihat pada representasi buruh pelabuhan Tanjung Priok di museum. Dari beragam tema dan obyek yang ditampilkan di ruang ekshibisi, perwujudan buruh pelabuhan sangat minim dan hanya menjadi komplementer dari koleksi yang ada. Lagipula gambaran itu terkesan mereduksi realitas buruh pelabuhan di masa lalu. Padahal komunitas buruh pelabuhan Tanjung Priok merupakan salah satu elemen penting, baik dalam konteks sejarah pelabuhan Tanjung Priok maupun sejarah bangsa Indonesia. Dengan demikian, kurangnya representasi buruh pelabuhan dalam museum merupakan bentuk marginalisasi peran buruh pelabuhan di masa lalu.

Stigma buruh yang lekat dengan pemahaman kiri, sebagaimana yang telah dikonstruksi sejak rezim Orde Baru, menjadi faktor utama dari marginalisasi tersebut. Sejak

era Reformasi bergulir, beberapa produk historiografi buruh pelabuhan Tanjung Priok telah dihasilkan oleh para sejarawan sehingga pada dasarnya dapat menjadi rujukan bagi pengelola museum. Oleh karena itu, minimnya representasi buruh juga menunjukkan adanya sikap keraguan dari pihak pengelola museum, kalau bukan keengganan. Tidak dilibatkannya buruh pelabuhan dalam perencanaan dan pengelolaan museum juga menjadi salah satu faktor dari kondisi tersebut.

Sebagai saran terhadap pihak pengelola museum, terdapat banyak aspek yang bisa dihadirkan ketika buruh hendak direpresentasikan secara otonom di ruang pameran, seperti koleksi foto, baju seragam, catatan harian, dan arsip. Bahkan melalui proyek sejarah lisan, pengalaman buruh pelabuhan sehari-hari dapat disajikan dalam bentuk audio-visual ataupun buku berupa hasil transkrip wawancara. Hal-hal itulah yang pada gilirannya kemudian tidak hanya memperkaya koleksi dan memberikan ruang bagi buruh pelabuhan di museum, tetapi juga menyajikan pengetahuan mengenai dunia pelabuhan Tanjung Priok secara komprehensif dan proporsional kepada pengunjung museum.

DAFTAR PUSTAKA

1. Artikel, Buku, Makalah dan Tesis

- Arainikasih, Ajeng Ayu. 2018. *“Representasi Pendudukan Jepang di Museum-museum Singapura: Sebuah Catatan Perjalanan dan Opini”*. *Museografia*, Vol. XIII No. 1 Tahun 2018.
- Ashton, Paul, Kresno Brahmantyo, dan Jaya Keaney. 2012. *“Renewing the New Order?: Public History in Indonesia.”* *Public History Review* 19: 86–103.
- Fauzi, Muhammad. 2010. *Jagoan Jakarta dan Penguasaan di Perkotaan, 1950-1966*. Tesis. Depok: Universitas Indonesia.
- Franco, Barbara. 1997. *“Public History and Memory: A Museum Perspective.”* *The Public Historian* 19 (2): 65–67.

- Horn, T. C. R., dan H. Ritter. 1986. "Interdisciplinary History: A Historiographical Review." *The History Teacher* 19 (3): 427–48.
- Ichimura, S. 1975. "Interdisciplinary Research and Area Studies." *Journal of Southeast Asian Studies* 6 (2): 112–20.
- Ingleson, John. 2013. *Perkotaan, Masalah Sosial, dan Perburuhan di Jawa Masa Kolonial*. Depok: Komunitas Bambu.
- Kirana, Ayu Dipta. 2019. "Reproduksi Narasi Tentang Kepahlawanan Soeharto: Studi Representasi di Museum H.M. Soeharto." *Gadjah Mada Journal of Humanities* 3 (2): 120–40.
- Koos, Greg, dan Mike Matejka. 2003. "Labor and Museum Partnerships: Joining Together to Reclaim the Past." *History News* 58 (3): 15–17.
- Ludvigsen, Peter. 2009. "History of the Workers' Museum in Denmark." *International Labor and Working-Class History* 76 (1): 44–53.
- Magetsari, Noerhadi. 2011. *Museum di Era Pascamodern, Makalah dalam Seminar Towards Indonesia Postmodern Museums*, Depok, 3 Maret 2011.
- Pamuji, Kuku. 2010. *Komunikasi dan Edukasi di Museum Istana Kepresidenan Jakarta*. Tesis. Depok: Universitas Indonesia.
- Razif. 2013. "Buruh Pelabuhan Tanjung Priok." dalam *Dekolonisasi Buruh Kota dan Pembentukan Bangsa*, diedit oleh Erwiza Erman dan Ratna Saptari, 209–56. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Roosa, John., Ayu. Ratih, Hilmar. Farid. 2004. *Tahun yang Tak Pernah Berakhir : Memahami Pengalaman Korban 65 : Esai-esai Sejarah Lisan*. Jakarta: Lembaga Studi dan Advokasi Masyarakat (ELSAM) bekerja sama dengan Tim Relawan Untuk Kemanusiaan [dan] Institut Sejarah Sosial Indonesia.
- Roosa, John, dan Ayu Ratih. 2013. "Sejarah Lisan di Indonesia dan Kajian Subjektivitas." dalam *Perspektif Baru Penulisan Sejarah Indonesia*, diedit oleh Henk Schulte Nordholt, Bambang Purwanto, dan Ratna Saptari, 177–200. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Sayer, Faye. 2015. *Public History : A Practical Guide*. London: Bloomsbury.
- Shahab, Yasmine Zaki. 2019. *Mohammad Hoesni Thamrin: Merekam Prestasi Mengukir Representasi*. Depok: Rajawali Press.
- Subono, Nur Iman. 2007. "Demokrasi dan Buruh: Kajian Teoritis dan Komparatif." *Politeia* 1 (1): 1–20.
- Sulistyono, Singgih Tri. 2003. "The Java Sea Network: Patterns in the Development and Process of National Economic Integration in Indonesia, 1870s-1970s." Leiden: Universiteit Leiden.
- Thompson, Paul. 2012. *Suara dari Masa Silam: Teori dan Metode Sejarah Lisan*. Yogyakarta: Ombak.
- Veering, Arjan. 2015. "Breaking the Boundaries." dalam *Cars, Conduits, and Kampongs*, diedit oleh Freek Colombijn dan Joost Coté, 213–48. The Modernization of the Indonesian City, 1920-1960. Brill.

2. Internet, Majalah dan Sumber Informan

- Anonim. "Tentang ISSI", diakses dari <https://sejarahsosial.org>, Tanggal 13 November 2019, Pukul 19.15 WIB
- Atoy (66 tahun). 2019. Buruh Pelabuhan Tanjung Priok. *Wawancara*, Tanjung Priok, 14 November 2019.
- Hadiz, Vedi R. 1994. "Gerakan Buruh dalam Sejarah Politik Indonesia." *Prisma* (10), 1994.

Nabila Khoirunnisa (23 tahun). 2019. Staf Kurator Museum Maritim Indonesia. *Wawancara*, Tanjung Priok, 12 November 2019.

Rudiono, Danu. 1992. "Kebijakan Perburuhan Pasca Boom Minyak." *Prisma XXI* (1): 61–80.