

**OTB (ORGANISASI TANPA BENTUK) : HUBUNGAN PATRON KLIEN
DALAM KASUS SENGKETA TANAH DI TEMANGGUNG TAHUN
2013**

Wahyu Setyaningsih
wahyusetyaningsih@iainsalatiga.ac.id
IAIN Salatiga

Artikel info

Keywords:

OTB, patron, klien, sengketa tanah, temanggung

Abstrak. Temanggung merupakan salah satu kawasan yang sepanjang jalan dilalui oleh jalur kereta api pada zaman Pemerintahan Belanda. Namun, setelah kemerdekaan jalur-jalur kereta api tersebut beralih fungsi menjadi tanah-tanah yang dihuni oleh para penduduk. Maka, tujuan dalam penulisan ini adalah *pertama*, mengetahui kondisi Status Tanah di Secang, Paraan, Temanggung; *kedua*, hubungan patron klien yang terjadi dalam OTB di Kabupaten Temanggung. Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan adalah metode sejarah kritis. Langkah-langkahnya meliputi heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi. Hasil dalam penelitian ini adalah banyak kondisi tanah di Secang, Paraan, dan Temanggung yang notabane merupakan tanah jalur kereta api mengalami banyak perubahan alih fungsi lahan, seperti banyak bangunan permanen yang digunakan sebagai tempat tinggal dan bahkan usaha. Ada pabrik-pabrik yang berdiri, ada juga bengkel, ada juga toko. Masih ada sisa-sisa rel kereta api yang masih kokoh, seperti di atas Sungai Elo. OTB merupakan bentuk patron klien yang ada di kabupaten Temanggung dalam hal kasus sengketa tanah milik PT KAI dengan masyarakat Temanggung. Patron mempunyai kekuatan dan kekuasaan yang luar biasa karena mampu menggerakkan massa dan klien merasa terlindungi dengan keberadaan patron, maka ada sinergisitas antara patron dan klien.

Abstract. *Temanggung is one of the areas that along the road was traversed by the railroad during the Dutch government era. However, after independence the railway lines were converted into lands inhabited by residents. So, the purpose of this paper are, first to find out the condition of the Land Status in Secang, Paraan, Temanggung. second, patron-client relationships that occur in OTB in Temanggung Regency. The research method used in writing is the critical historical method. The results of this study are that many soil conditions in Secang, Paraan, and Temanggung which in fact are railroad tracks have undergone many changes in land use, such as many permanent buildings used as residences and even businesses. There are*

factories that stand, there are also workshops, there are also shops. There are still remnants of railroad tracks that are still solid, such as above the Elo River. OTB is a form of client patronage in Temanggung district in the case of a land dispute between PT KAI and the Temanggung community. Patrons have extraordinary power and power because they are able to move the masses and clients feel protected by the presence of patrons, so there is synergy between patrons and clients.

Corresponden author:

Email: wahyusetyaningsih@iainsalatiga.ac.id

Pendahuluan

Berbicara masalah agraria, maka tidak lepas dari tanah, petani, sewa tanah, pedesaan, jenis tanaman yang ditanam, pajak, kemiskinan, dan lain-lain. Bahkan, persengketaan pun tidak terhindarkan. Permasalahan agraria di Indonesia tidak bisa melepaskan diri dari pemerintah Kolonial, yaitu *cuulturstelsel* atau sistem tanam paksa (STP) tahun 1830, kemudian adanya Undang-Undang Agraria (*Agrarische Wet*) tahun 1870 sebagai warisan Kolonial yang telah meletakkan dasar-dasar hukum bagi para penguasa Kolonial dalam memfasilitasi akumulasi modal perusahaan-perusahaan Eropa yang berinvestasi di Hindia Belanda dengan membentuk perkebunan-perkebunan kapitalis untuk memproduksi komoditi-komoditi ekspor. Yang menarik dari adanya Undang-Undang Agraria ini adalah posisi petani yang notabane sebagai pemilik tanah, tidak mempunyai hak milik untuk menggarap tanah, mengapa hal itu bisa terjadi?

Melihat potensi tanah yang sangat penting bagi Kolonial, maka berbagai politisasi tanah diatasnamakan negara guna mencapai tujuan untuk menguasai tanah tersebut. UU Agraria yang disusun oleh de Waal berisi dua hal yang pokok, yaitu memberikan kesempatan kepada perusahaan-perusahaan swasta untuk berkembang di Indonesia, di samping “melindungi” hak-hak rakyat Indonesia atas tanahnya. Maka, dikenallah hak *erfpacht* (hak kepada pemilik modal

untuk menggunakan tanah seluas maksimum 1500 *bahu*/350 ha dengan jangka waktu maksimal 75 tahun dengan membayar *canon*/sewa maksimum f 5 setiap *bahu* setiap tahun). Hal inilah yang membuat secara drastis struktur agraria yang menyangkut tanah milik para pangeran sehingga petani menjadi rugi, karena banyaknya jenis sewa tanah yang membebankan petani. Misalnya, sistem pajeg, sistem gלבגאן, dan sistem bengkok. Kebutuhan ekspor tanaman-tanaman hasil perkebunan dan pertanian menyebabkan berbagai lahan semakin menyempit, sehingga pemerintah Kolonial pun melakukan transmigrasi ke daerah luar Jawa, semakin banyak buruh yang tidak mendapatkan upah, maka kesengsaraan semakin meningkat sehingga banyak kritik yang ditujukan kepada pemerintah Kolonial seperti van de Putte. Bagaimanakah nasib petani selanjutnya?

Pada tahun 1909 pemerintah memutuskan untuk menata kembali struktur agraria tanah milik pangeran. Tujuannya adalah menghilangkan sistem tanah hadiah bersyarat, penyerahan hak agraria yang lebih memadai kepada petani Jawa, pembentukan masyarakat desa dan perbaikan sistem perpajakan. Untuk mendapatkan semua itu, petani harus membayar dengan menunggu selama 50 tahun sebagai ganti dari haj konversi, yaitu hak untuk memperoleh pelayanan tenaga kerja biasa atau tanpa upah. Hal ini diperparah lagi dengan Jepang yang menduduki Indonesia, tanah menjadi

semakin rusak. Banyak petani di desa-desa yang dimobilisasi untuk menduduki tanah partikelir, perkebunan milik asing, dan tanah hutan yang kemudian menggarap tanah-tanah tersebut menjadi lahan pertanian. Dengan adanya hak konversi tersebut, maka timbullah berbagai aksi protes para petani. Berdirilah organisasi-organisasi petani, seperti BTI (Barisan Tani Indonesia), STTI (Sarekat Tani Islam Indonesia), dan lain-lain. Apa yang diajukan oleh para petani dinilai oleh panitia Tanah Konversi masuk akal karena bertentangan dengan UUD 1945 pasal 27 dan 33. Hak konversi kemudian dibubarkan dengan keputusan UU Nomor 13 tahun 1948. Pada 21 Mei 1948, Soekarno membentuk Panitia Agraria Yogyakarta yang bertujuan untuk merumuskan program agraria republik. Pada tahun 1958 terjadi peristiwa pengambilan perusahaan-perusahaan swasta Belanda yang ada di Indonesia, termasuk perusahaan-perusahaan perkebunannya yang disebut dengan nasionalisasi perusahaan-perusahaan swasta Belanda.

Pembaharuan Undang-Undang Agraria yang dibentuk di Yogyakarta ini harus selaras dengan hukum yang hidup dalam masyarakat. Namun, pengembangan kebijakan yang jelas dengan masa depan pertanian dan perkebunan menjadi sulit karena adanya pandangan yang sangat berbeda dengan pemimpin Indonesia dengan partai-partai politik yang ada. Kelompok moderat mengakui kedudukan penting perkebunan sebagai pengumpul devisa negara dan mereka cemas akan masa depan perkebunan. Lain halnya dengan kelompok nasionalis sayap kanan yang menentang kehadiran pengusaha perkebunan asing dan menuntut pengusiran mereka dengan ganti rugi yang layak, sedangkan kelompok nasionalis sayap kiri dan khususnya yang berhaluan Marxiz menuntut pengusiran semua pengusaha perkebunan Barat tanpa ganti rugi. Yang menarik dari artikel yang dibagikan adalah banyaknya perbedaan ini,

baik antara para pejabat maupun antartindakan dan intruksi dari Jakarta, ternyata sudah disadari akan menimbulkan kesulitan bagi mereka sendiri dan bahkan dapat dibayar dengan kedudukan mereka. Maka, menurut saya hal ini menandakan bahwa sejak dahulu para pembuat kebijakan sulit sekali untuk memperhatikan nasib rakyat, mereka cenderung “asal penguasa senang”, inilah yang menyebabkan tanah yang notabane milik petani, tidak pernah ada kebijakan yang benar-benar berpihak kepada petani. Jika kita melihat kebijakan Orde Baru dengan program Repelita yang paling menonjol adalah swasembada beras, tetapi kenyataannya tanah itu sebagai politisasi pemerintah, bukan tanah sebagai aset petani untuk kemakmuran, harusnya petani mempunyai hak yang luas dalam mengolah tanahnya, tanpa adanya kebijakan yang merugikan petani.

Dewasa ini jika kita lihat, berbagai masalah tanah menjadi konflik yang tak kunjung selesai, seperti persengketaan tanah di Temanggung, Secang, dan Parakan. Inilah yang menjadi permasalahan, karena tanah milik PT. Kereta Api digunakan sebagai oleh penduduk sebagai bangunan permanen. Banyak bangunan-bangunan yang mendiami tanah di atas milik PT. KAI, padahal sudah ada plang yang menyatakan status tanah tersebut. Beberapa tempat seperti di daerah Temanggung malah digunakan sebagai tempat mengeringkan kayu yang merupakan sisa-sisa pabrik yang tidak difungsikan. Padahal, Landasan pengelolaan pertanahan secara yuridis diatur dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-pokok Agraria. Tanah harus dikuasai dan dimanfaatkan sebaik-baiknya oleh pemilik tanah, apabila tanah tersebut ditelantarkan, maka tanah dapat dikuasai oleh orang lain.

Kabupaten Temanggung merupakan salah satu kawasan yang banyak dilalui oleh rel kereta api pada masa dahulu. Banyak sekali bekas-bekas

bangunan yang tersisa, seperti rel kereta api dan stasiun. Dengan adanya isu mengenai adanya pembukaan kembali jalur kereta api Yogyakarta-Semarang pada tahun 2010an yang lalu oleh Presiden SBY membuat tanah-tanah di sepanjang jalur kereta api mulai diinventarisasi oleh PT. KAI. Hal ini menyebabkan masyarakat yang menempati tanah sepanjang rel kereta api menjadi sensitif, kemudian menjadikan potensi konflik tentang sengketa tanah di Kabupaten Temanggung. Oleh karena itu, ada semacam organisasi non formal yang menyatukan orang-orang yang menempati tanah-tanah PT. KAI, yang oleh penulis disebut dengan OTB singkatan dari organisasi tanpa bentuk.

OTB ini telah ada sejak tahun 1997 yang berada di kabupaten Temanggung. OTB ini merupakan organisasi nonformal yang terbentuk karena perasaan senasib sepenanggungan. Saya tertarik untuk mengkaji OTB ini sebagai salah satu bentuk adanya sistem patron klien yang terjadi dalam masyarakat kabupaten Temanggung. Inilah yang menjadi fokus penulisan saya dalam makalah ini, yang mana ketentuan dalam Undang-Undang No 51 PRP Tahun 1960 tentang Larangan Pemakaian Tanah Tanpa Izin Yang Berhak Atau Kuasanya, yang menyatakan bahwa pemakaian tanah tanpa izin yang berhak atau kuasanya yang sah adalah perbuatan yang dilarang dan diancam dengan hukuman pidana. Akan tetapi, hal tersebut tidak selalu dilakukan tuntutan pidana, atau dapat diselesaikan secara lain dengan mengingat kepentingan pihak-pihak yang bersangkutan dan rencana peruntukan serta penggunaan tanah yang bersangkutan, misalnya rakyat yang mendudukinya dapat dipindahkan ketempat lain atau jika dipandang perlu dapat pula dilakukan pengosongan dengan paksa tanpa perlu adanya perantara atau keputusan pengadilan. Karena persoalannya tidak sama di setiap daerah, maka titik berat kebijaksanaannya diserahkan para penguasa daerah, hingga dapat lebih diperhatikan segi-segi dan coraknya yang khusus sesuai

situasi dan kondisi daerah. Dalam penyelesaian permasalahan yang dihadapi harus diperhatikan kepentingan rakyat pemakai tanah dan PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang bersangkutan, maka terlebih dahulu harus diusahakan supaya dapat dicapai penyelesaian melalui musyawarah dengan pihak-pihak yang bersangkutan.

Isi

A. Kondisi Status Tanah di Secang, Paraan, Temanggung

Pada umumnya motif dan latar belakang penyebab munculnya kasus-kasus Pertanahan tersebut sangat bervariasi, yang antara lain sebagai berikut:¹

1. Kurang tertibnya administrasi pertanahan di masa lampau;
2. Kondisi masyarakat yang semakin menyadari dan mengerti akan kepentingan dan haknya;
3. Masih adanya oknum-oknum Pemerintah yang belum dapat menangkap aspirasi masyarakat ;
4. Adanya pihak-pihak yang menggunakan kesempatan untuk mencari keuntungan materiil yang tidak wajar atau menggunakan untuk kepentingan politik.

Masalah-masalah yang muncul dalam sengketa pertanahan biasanya berupa:

1. Masalah-masalah yang berkaitan dengan hak atas tanah milik rakyat.
2. Masalah okupasi ilegal
3. Masalah pelaksanaan Landreform;
4. Masalah Pelaksanaan Pembebasan Tanah.
5. Masalah pensertipikatan tanah

Mengenai masalah okupasi ilegal pada umumnya terjadi melalui pendudukan, penggarapan dan

¹ Ali Ahmad Chomzah, *Seri Hukum Pertanahan Iii Penyelesaian Sengketa Hak Atas Tanah Dan Seri Hukum Pertanahan Iv Pengadaan Tanah Instansi Pemerintah*, (Jakarta : Prestasi Pustaka, 2003), hal 21-26

penghunian tanah kehutanan, perkebunan, PJKK sekarang berubah PT KAI dan tanah negara lainnya yang dilakukan oleh rakyat golongan ekonomi lemah untuk memperoleh tanah garapan di pedesaan. Pengaturan mengenai tata cara penyelesaian masalah okupasi ilegal tersebut dilakukan melalui pengosongan tanah. Ketentuan hukumnya dapat digunakan UU No 51 PRP Tahun 1960 dan pengosongan tanah baru dapat dilakukan dengan mendapat persetujuan Menteri dalam Negeri No 6 Tahun 1986 tentang Pengosongan Tanah. Apabila terjadi sengketa pertanahan maka penyelesaiannya dapat melalui Instansi Badan Pertanahan Nasional dapat juga melalui Pengadilan.

Tanah merupakan aset yang tidak tergantikan oleh apa pun juga. Sekitar tahun 2009 wacana mengenai akan diaktifkannya kembali jalur perkeretaapian di Magelang-Yogyakarta-Semarang. Jalur kereta api Magelang-Yogyakarta resmi dioperasikan oleh perusahaan kereta api NIS (*Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij*) pada 1 Juli 1899. Kemudian, Magelang-Secang diresmikan pada 15 Mei 1905, Secang-Ambarawa pada 1 Februari 1900. Secang-Temanggung pada 3 Januari 1914, Temanggung-Paraan pada 1 Juli 1914.² Wacana ini menjadikan warga di sekitar Temanggung-Paraan dan Secang yang mendiami tanah-tanah di sepanjang jalur kereta api menjadi sangat sensitif karena takut kalau terkena gusuran. Pada waktu saya melakukan wawancara dan pengamatan di lintasan jalur kereta api Secang-Paraan-Temanggung, semua tanah-tanah milik kereta api didiami oleh warga sekitar dengan bangunan

permanen, ada juga untuk tempat usaha, dan sebagainya.

Berdasarkan hasil pengamatan yang saya peroleh, sepanjang jalan Secang-Payaman hampir sudah tidak ada bekas-bekas besi-besi tua yang dahulunya bekas rel. Selain itu, di Temanggung yang dahulunya bekas stasiun sekarang ditempati oleh Pak Karim dan keluarganya. Berdasarkan wawancara dengan beliau, ternyata dahulu jalur kereta api memang menjadi sarana transportasi utama. Beliau juga mengajak saya untuk melihat bekas jalur kereta api. Di sepanjang jalan, meskipun sudah ada plang-plang yang menyatakan tanah milik PT. KAI Persero, tetapi dari para warga belum ada keinginan untuk pindah, sebelum ada penggusuran. Alasannya, agar mereka dapat ganti rugi. Bahkan, ketika tahun 2009 lalu belum ada bangunan di sepanjang jalan kereta api di Temanggung, yang dekat dengan stasiun Kranggan dengan bangunan permanen.

Kondisi tanah di Paraan pun tidak banyak perubahan dengan kondisi tanah di Temanggung, yang mana justru banyak bangunan-bangunan permanen yang digunakan sebagai tempat tinggal dan bahkan usaha. Ada pabrik-pabrik yang berdiri, ada juga bengkel, ada juga toko. Masih ada sisa-sisa rel kereta api yang masih kokoh, seperti di atas Sungai Elo.

Ketika saya melakukan penelusuran jalur kereta api sepanjang Secang-Magelang, ada masih puing-puing bekas rel kereta api yang masih tersusun. Ada yang dimanfaatkan sebagai jembatan alternatif di Desa Sidogede, Kecamatan Grabang. Selain itu, ada stasiun di Candi Umbul yang tinggal puing-puing saja.

Ketika kami melakukan pengamatan di lapangan, banyak warga sekitar yang enggan dimintai keterangan mengenai keberadaan mereka. Mereka memilih untuk diam.

² Data dari Indonesian *State Railways Central Region*.

Ketika melihat rel-rel yang masih ada pun para warga menaruh curiga. Berarti potensi konflik antara PT. KAI dan warga masyarakat sangat besar. Namun, jika melihat status hukum yang dimiliki oleh PT. KAI seharusnya para warga masyarakat sadar untuk tidak menempatinnya.

B. Hubungan Patron Klien yang Terjadi Dalam OTB Di Kabupaten Temanggung

OTB merupakan sebuah kumpulan yang bersifat non-formal yang terdiri dari orang-orang atau masyarakat Kabupaten Temanggung yang menempati tanah-tanah milik PT. KAI (klien) dan seorang patron. OTB ini terbentuk pada tahun 1977. Hubungan antara patron dan klien terjalin begitu kuat, meskipun bersifat informal. Menurut Scoot hubungan patron klien terdiri dari tiga ciri, yaitu terdapat ketidaksamaan (*inequality*); adanya sifat tatap muka (*face-to-face-character*); sifatnya yang luwes dan meluas (*diffuse flexibility*).³ Ciri-ciri tersebut ada dalam OTB, maka OTB menurut penulis tidak lain merupakan salah bentuk patron klien yang ada di Kabupaten Temanggung.

Berdasarkan hasil wawancara yang penulis peroleh dengan seorang patron yang sangat disegani (dalam hal ini narasumber tidak mau disebutkan namanya) bahwa hubungan mereka terjadi begitu kuat karena merasa mempunyai satu tujuan yang sama, merasa senasib sepenanggungan. Teori yang dikemukakan oleh Scoot adalah benar, hubungan patron yang terjadi di Kabupaten Temanggung karena antara patron lebih tinggi daripada klien, si klien merasa terlindungi dengan

keberadaan patron, maka hubungan mereka sangat kuat sekali. OTB ini beranggotakan kurang lebih 200-300 orang. Mereka mengangkat seorang patron dengan latar belakang pendidikan dan wawasan yang luas, ternyata seorang patron yang mereka pilih itu adalah seorang penggiat kereta api, mengetahui politik, LSM, dan masih banyak lagi sehingga disegani oleh para masyarakat Kabupaten Temanggung.⁴

Berdasarkan data yang saya peroleh di lapangan, bahwa ternyata masyarakat yang menempati tanah-tanah di atas rel kereta api telah membayar sewa kepada pihak PT. KAI dan kepada pajak bumi dan bangunan (PBB). Mereka menempati tanah tersebut dengan tenang karena mereka beranggapan pihak pemerintah tidak akan melakukan penggusuran di tanah-tanah milik PT KAI itu karena berdasarkan pada UUPA tahun 1960 pasal 20 yang berbunyi: “(1) Hak milik adalah hak turun-temurun, terkuat dan terpenuh yang dapat dipunyai orang atas tanah, dengan mengingat ketentuan dalam pasal 6. (2) Hak milik dapat beralih dan dialihkan kepada pihak lain.” Hal inilah yang menyebabkan mereka tenang karena mereka menganggap tanah-tanah yang mereka tempati adalah tanah waris dari leluhur mereka dan tanah-tanah milik kereta api sudah lama terbengkelai dan tidak dipelihara oleh pemerintah hanya berupa tanah-tanah belukar.

Selain itu, mereka juga telah membayar pajak kepada PT. KAI dan berdasarkan temuan penulis bahwa jika tanah itu milik PT KAI kenapa izin mendirikan bangunan (IMB) begitu mudahnya diperoleh. Maka, jika terjadi penggusuran lahan PT. KAI akan berhadapan langsung dengan pihak pemerintah sendiri. Hal lain, mereka merasa bahwa jalur kereta api

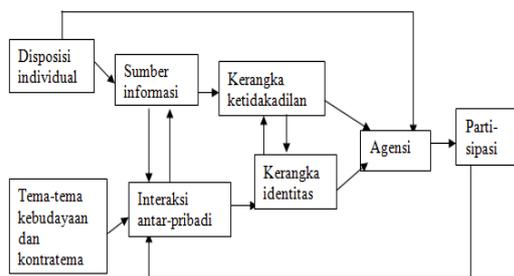
³ Heddy Shri Ahimsa Putra, 1988, *Minangwang: Hubungan Patron Klien di Sulawesi Selatan*, Yogyakarta: UGM Press, h. 3.

⁴ Wawancara

Yogyakarta-Magelang-Semarang tidak akan difungsikan kembali karena banyak bangunan-bangunan milik pemerintah yang juga menempati lahan-lahan di atas rel kereta api.⁵

Bukti lain bahwa OTB merupakan bentuk dari sistem patron klien adalah jika pihak PT. KAI meminta pajak sewa kepada para pengguna lahan tersebut, para anggota masyarakat melapor kepada pihak patron untuk menangani masalah tersebut. Alhasil, para penarik pajak itu diajak ke rumah patron untuk menyelesaikan masalah sewa tanah tersebut, dan apa yang diperintah oleh patron itu sangat disegani dan ditaati.

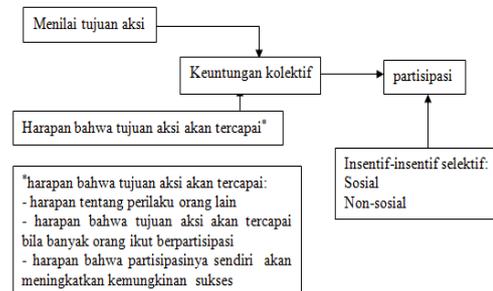
Banyak sekali insiden yang terjadi ketika pihak PT KAI menarik pajak mereka tidak berhasil untuk menarik pajak tersebut. Pernah terjadi sebuah dialog antara kepala pajak dengan patron agar mengkoordinasikan kepada para kliennya agar membayar pajak, dan apa yang terjadi hal ini berhasil. Maka, jelaslah bahwa kunci utama adalah patron, patron sebagai *key person* yang mampu menggerakkan klien-kliennya. Inilah salah satu gerakan sosial kolektif dapat terjadi:



Gambar 1: Proses Pembentukan Kerangka Aksi Kolektif⁶

Partisipasi dari berbagai pihak terjadi karena adanya interaksi antar-pribadi yang menghasilkan ketidakadilan, identitas, dan agensi. Setiap individu mempunyai motivasi tersendiri. Gerakan yang terjadi di Kabupaten Temanggung karena adanya komando dari patron jika sewaktu-waktu terjadi kasus

pengusuran tanah di lahan milik PT. KAI. Gerakan kolektif ini karena perasaan senasib sepenanggungan yang mereka alami. Adapun harapan atau motivasi untuk melakukan partisipasi tergambar dalam bagan sebagai berikut:



Gambar 2: Motivasi untuk Berpartisipasi⁷

Dalam melakukan aksi gerakan sosial di Temanggung yang dilakukan oleh masyarakat Temanggung untuk mempertahankan tanah mereka dari pengusuran PT. KAI. Apa yang dilakukan masyarakat Mesuji tidak terlepas dari komitmen afektif dan partisipasi, yang mana keduanya saling menguatkan: komitmen yang lebih tinggi akan memperkuat partisipasi dan partisipasi yang kuat akan menghasilkan komitmen yang lebih tinggi serta senantiasa begitu selama partisipasi dianggap saling menguntungkan. Motivasi untuk berpartisipasi tidak lepas dari peran dari patron yang begitu kuat dalam kehidupan masyarakat Temanggung. Apa yang dilakukan patron telah dirasakan oleh para klien, seperti rasa aman ketika pihak PT KAI baik yang berseragam atau tidak ingin menarik sewa dengan adanya patron mereka terlindungi, begitu juga patron merasa membutuhkan klien juga. Jadi hubungan mereka semakin kuat. Patron mampu menggerakkan massa karena kharismanya yang begitu kuat.⁶

Penutup

OTB (Organisasi Tanpa Bentuk) merupakan salah satu bentuk hubungan

⁵ Wawancara

⁶ Wawancara

patron klien yang terjadi di Kabupaten Magelang dengan satu tujuan yang sama, yaitu mempertahankan tanah mereka yang telah mereka duduki bertahun-tahun, yang baru tahun 2010 ketika Presiden SBY ingin mengaktifkan jalur kereta api dari Yogyakarta-Magelang-Semarang. Namun, ternyata para pengguna lahan tersebut sudah membayar sewa ke PT KAI dan membayar PBB kepada pemerintah daerah. OTB ini terbentuk sejak tahun 1997 dan mempunyai anggota kurang lebih 200-300 orang dengan seorang patron yang begitu kuat. Maka, penulis simpulkan bahwa hubungan patron klien yang terjadi secara informal begitu sangat kuat dan klien itu justru lebih patuh daripada bentuk patron klien yang terjadi formal seperti antara pemerintah dan rakyat, karena rakyat sudah merasa tidak aman lagi dan apa yang menjadi kebutuhan rakyat sebagai klien tidak dipenuhi oleh pemerintah yang bertindak patron. Maka, selagi ada patron yang berkuasa di kabupaten Temanggung tidak ada pengusuran yang dilakukan PT KAI penulis rasa tidak akan efektif karena massa lebih banyak dan sudah siap secara fisik jika memang terjadi konflik terbuka. Jadi, jelas bahwa OTB merupakan bentuk patron klien yang ada di kabupaten Temanggung dalam hal kasus sengketa tanah milik PT KAI dengan masyarakat Temanggung. Patron mempunyai kekuatan dan kekuasaan yang luar biasa karena mampu menggerakkan massa dan klien merasa terlindungi dengan keberadaan patron, maka ada sinergisitas antara patron dan klien.

Daftar Pustaka

Arsip dan Surat Kabar

Indonesia State Railways Central Region, Brief Description.

Suara Medeka, 23 sampai 31 Oktober 2009 dan 2 November 2009.

Suara Kedu, 6 sampai 12 Oktober 2009 dan 22 Oktober 2009.

PT Kereta Api (Persero) sub Divisi Properti dan Periklanan. 2007. *Penjelasan Singkat Tentang Kepemilikan Tanah PT. Kereta Api (Persero)*. Seksi Properti 6 Yogyakarta.

Chomzah, Ali Achmad, 2002. *Hukum Pertanahan Seri Hukum Pertanahan I dan II*, Prestasi pustaka, Jakarta

_____, 2003. *Hukum Pertanahan Seri Hukum Pertanahan III Penyelesaian Sengketa Hak Atas Tanah Dan IV Pengadaan Tanah Instansi Pemerintah*, Prestasi Pustaka, Jakarta.

Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1990. *Kamus besar Bahasa Indonesia*. Balai Pustaka, Jakarta.

Emerzon, Joni, *Alternatif Penyelesaian Sengketa Di Luar Pengadilan*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.

Hadikusuma, Hilman, 1995. *Metode pembuatan kertas kerja atau skripsi ilmu hukum*, .Mandar Maju, Jakarta.

Harahap, M.Yahya. 1997. *Beberapa Tinjauan Mengenai Sistem Peradilan Dan Penyelesaian Sengketa*, PT.Citra Bhakti, Bandung.

Murad, Rusmadi. 1991. *Penyelesaian Sengketa Hukum Atas Tanah*, Mandar maju, Bandung.

Pusat Pendidikan Dan Pelatihan Badan Pertanahan Nasional, 2004. *Mediasi Dibiidang Pertanahan*, Badan Pertanahan Nasional, Jakarta.

Rachmadi, Usman, 2003. *Pilihan Penyelesaian Sengketa Diluar Pengadilan*, Citra Aditya Bakti, Bandung.

Sentosa, Sembiring, 2004. *Hukum Dagang*, Citra Aditya, Bandung.

Sitorus, Oloan dan Sierrad, H.M.Zaki, 2006. *Hukum Agraria Di Indonesia Konsep Dasar Dan Implementasi*, Mitra Kebijakan Tanah Indonesia, Jogjakarta.

Soekamto, Suryono dan Mamuji, Sri, 1985. *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Rajawali Press, Jakarta.

Soemartono, Gatot, 2006. *Arbitrase dan mediasi di Indonesia*, Gramedia pustaka umum, Jakarta.

Subekti dan Tamara, 1990. *Kumpulan Putusan Mahkamah Agung*, Gunung Agung, Jakarta.

Sutrisno Hadi, 2000. *Metodologi Research*, Universitas Gajah Mada, Jogjakarta.

Tinjauan Undang-Undang No 40 Tahun 2004 Tentang Perseroan Terbatas Undang-Undang No 19 Tahun 2003 Tentang Badan Usaha Milik Negara

Peraturan Pemerintah No 19 Tahun 1998 mengenai Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api Menjadi Perusahaan Perseroan (Persero).

Peraturan Pemerintah No 40 tahun 1996 tentang Hak Guna Usaha, Hak Guna Bangunan Dan Hak Pakai Atas Tanah

Permeneg Agraria / Kepala BPN No 3 Tahun 1999 tentang Pelimpahan Kewenangan Dan Pembatalan Keputusan Pemberian Hak Atas Tanah Negara.

Wawancara

Bapak Wagimin eks kepala kereta Api Temanggung pada 6 Juli 2013
Patron yang dalam hal ini tidak mau disebutkan namanya pada 18 Juli 2013.

Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang No 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 tahun 1992 tentang Perusahaan

Umum Kereta Api Undang-Undang Nomor 40 tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas

Undang-Undang No 51 PRP Tahun 1960 tentang Larangan Pemakaian Tanah Tanpa Izin Yang Berhak Atau Kuasanya.