BAB II

GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

UNIT PELAKSANA TEKNIS PERPUSTAKAAN UNIKOM

2.1 Sejarah singkat PT. Kereta Api (Persero) Bandung

a. Masa sebelum kemerdekaan

Kereta api telah dikenal di Indonesia sejak abad ke 19 yaitu atas usul seorang Raja (diperkirakan adalah Raja Mataram) yang dengan surat Raja di Jawa No. 270 tanggal 28 Mei 1842, mengusulkan kepada Pemerintah Hindia Belanda agar membangun jaringan kereta api. Setelah melalui proses yang cukup panjang, akhirnya pada tahun 1871, Gubernur Jenderal Hindia Belanda menyusun Rancangan Undang-Undang pembuatan jalan kereta api pemerintah di Jawa, yang disyahkan pada tanggal 6 April 1875.

Sedangkan secara de-fakto, jalan kereta api Indonesia dibangun oleh perusahaan swasta, N.V Nederlandsch Indische Spoorweg Mij (NISM) dan pertama kali dijalankan pada tanggal 17 Juni 1868, antara Semarang/Kemijen dan Tanggung dengan jarak 26 Km. pencangkulan pertama untuk pemasangan lintasan dilakukan Gubernur Jenderal Sloet Van Beele di Semarang pada tanggal 17 Juni 1864. pemasangan lintasan ini bersifat komersial, karena sekitar daerah itu dikenal sebagai daerah agraris, sehingga diperlukan diperlukan adanya alat pengangkut untuk membawa hasil bumi Indonesia.

Atas dasar keberhasilan mengoperasikan kereta api pada lintasan tersebut, N.V Nederlandsch Indische Spoorweg Mij (NISM) makin memperluas jaringan

operasinya dengan memasang dan membuka untuk lintasan umum selanjutnya, seperti:

1. Lintasan Semarang sampai Gundih, yang selesai dibangun pada tanggal 18 Februari 1870.
2. Lintasan Surakarta sampai Lempuyung, selesai dibangun pada tanggal 18 Februari 1873.
3. Lintasan Jakarta sampai Bogor, selesai dibangun pada tahun 1873.
4. Lintasan Semarang sampai Surabaya, selesai dibangun pada tahun 1907.

Perusahaan-perusahaan kereta api pada masa pemerintahan Hindia Belanda yang dikelola oleh pemerintah Hindia Belanda adalah Staats Spoorwagen (SS). Disamping Staats Spoorwagen (SS) terdapat 11 perusahaan kereta api swasta (partikulir) di pulau Jawa dan satu di pulau Sumatera, yaitu:

1. N.V. Nederlandsch Indische Spoorweg Mij (NIS)
2. N.V. Semarang Cheribon Stoomtram Mij (SJS)
3. N.V. Sarajoe Dal Stoomtram Mij (SDC)
4. N.V. Semarang Joana Stoomtram Mij (SCS)
5. N.V. Oost java Stoomtram Mij (OJS)
6. N.V. Kediri Stoomtram Mij (KSM)
7. N.V. Modjokerto Stoomtram Mij (MdSM)
8. N.V. Malang Stoomtram Mij (MSM)
9. N.V. Pasuruan Stoomtram Mij (PsPm)
10. N.V. Probolinggo Stoomtram Mij (PbSM)
11. N.V. Madoera Stoomtram Mij (Mad SM)

Perusahaan-perusahaan kereta api Hindia Belanda ini meraih masa-masa keemasannya ketika perang dunia II berkecamuk, hingga sampai dengan tiba waktunya wilayah Hindia Belanda diduduki oleh angkatan perang Jepang pada tahun 1942.

Pada tanggal 18 maret 1942 pemerintah Hindia Belanda menyerah tanpa syarat kepada angkatan perang Jepang. Oleh pemerintah tentara pendudukan Jepang, pengusahaan jaringan jalan rel disatukan di bawah kekuasaan tentara pendudukan, dengan kantor pusatnya bernama *Staats Spoorwagen (SS)* yang berada di Bandung. Oleh karena pulau Jawa dan Madura ada dibawah kekuasaan angkatan darat, sedangkan di pulau Sumatera ada di bawah kekuasaan angkatan laut pendudukan Jepang, maka perusahaan angkutan kereta api di kedua pulau itu diselenggarakan secara terpisah.

Sehubungan dengan adanya penyatuan perusahaan kereta api, maka pembagiaan wilayah perusahaan diatur kembali, di pulau Jawa yang sebelumnya hanya memiliki 2 (dua) wilayah eksploitasi ini dibentuk menjadi 2 (dua) wilayah eksploitasi perusahaan, yaitu eksploitasi tengah dengan kantor pusat di Semarang dan eksploitasi timur dengan kantor pusat di Surabaya.

Wilayah eksploitasi barat meliputi 3 daerah inspeksi yaitu :

1. Inspeksi 1 (satu) berpusat di Jakarta.
2. Inspeksi 2 (dua) berpusat di Bandung.
3. Inspeksi 3 (tiga) berpusat di Cirebon.

Wilayah eksploitasi tengah meliputi 4 daerah inspeksi yaitu :

1. Inspeksi 4 (empat) berpusat di Purwokerto.
2. Inspeksi 5 (lima) berpusat di Semarang.
3. Inspeksi 6 (enam) berpusat di Yogyakarta.
4. Inspeksi 7 (tujuh) berpusat di Surakarta.

UNIT PELAKSANA TEKNIS PERPUSTAKAAN UNIKOM

Wilayah eksploitasi timur meliputi 4 daerah inspeksi, yaitu :

1. Inspeksi 8 (delapan) berpusat di Madiun.
2. Inspeksi 9 (sembilan) berpusat di Surabaya.
3. Inspeksi 10 (sepuluh) berpusat di Malang.
4. Inspeksi 11 (sebelas) berpusat di Jember.

Di Sumatera terdapat tiga wilayah eksploitasi, yaitu Sumatera Selatan berpusat di Palembang, Sumatera Barat berpusat di Padang, dan Sumatera Utara berpusat di Medan. Eksploitasi Sumatera Utara meliputi lintas-lintas bekas milik *N.V Deli Spoorweg Mij (DSM)* dan eksploitasi Aceh milik *Staats Spoorwagen (SS)*.

Selama pendudukan tentara Jepang semua dana digunakan untuk keperluan perang. Kesulitan bahan batu bara yang didatangkan dari Sumatera untuk bahan bakar diganti dengan kayu bakar pegawai-pegawai bangsa Belanda diganti dengan tenaga dari bangsa Jepang yang militeristik, hanya sedikit pegawai bangsa Belanda-Indo yang dipekerjakan, itupun para pegawai menduduki jabatan penting.

Sedangkan untuk pengoprasian kereta api dijalankan oleh tenaga-tenaga bangsa Indonesia walaupun dalam pelaksanaannya banyak mengalami kesulitan. Pengoperasian kereta api darat dapat diselenggarakan dengan lancar berkat adanya

tenaga-tenaga pelaksana bangsa Indonesia yang telah memiliki pengalaman yang cukup. Semua itu adalah sebagai warisan dari jaman sebelum pendudukan Jepang dan tentunya karena disertai dengan semangat serta disiplin yang tinggi.

Semasa pendudukan Jepang, semua kereta api milik pemerintah Hindia Belanda maupun milik pemerintah swasta diambil oleh pihak Jepang. Kemudian penguasaanya diserahkan kepada angkatan perang Jepang yaitu :

1. Angkatan darat (*Rikugun*) yang menguasai seluruh perkereta-apian di Jawa dengan *Rikyu Kyoku*, yang berubah menjadi *Tetsudo Kyoku* dan membagi daerah operasinya sebagai berikut :
   a. Shei-Bu (Jawa Barat) dengan kantor pusat di Bandung.
   b. Chu-Bu (Jawa Tengah) dengan kantor pusat di Semarang.
   c. To-Bu (Jawa Timur) dengan kantor pusat di Surabaya.
2. Angkatan laut (Kaigun) yang menguasai perkeretaapian di pulau Sumatera dengan nama Tetsudo-Tai yang berkantor pusat di Bukit Tinggi.

b. Masa sesudah kemerdekaan

Sejalan dengan perjalanan sejarah, berkat rahmat Allah SWT dan perjuangan rakyat Indonesia, masa pemerintahan tentara Jepang berakhir dan ditandai dengan tentara Jepang menyerah tanpa syarat kepada sekutu pada tanggal 15 Agustus 1945. Pada saat itu dikarenakan tentara Inggris tidak dapat segera melakukan tugasnya, sehingga terjadilah kekosongan dalam pemerintahan. Kekosongan kekuasaan tersebut dimanfaatkan sebaik mungkin oleh bangsa Indonesia untuk

memproklamasikan kemerdekaan bangsa Indonesia tepatnya pada tanggal 17 Agustus 1945 yang menjadi harapan besar bagi seluruh rakyat Indonesia.

Kemudian diikuti oleh pengambil alihan (nasionalisasi) secara resmi perusahan-perusahan penjajah oleh bangsa Indonesia yang dilakukan dengan segera oleh bangsa Indonesia, peresmian tersebut dilakukan di Balai Besar Bandung tepatnya pada tanggal 28 September 1945. Peristiwa tersebut dilakukan oleh pegawai-pegawai senior Bangsa Indonesia dan didukung oleh ratusan pegawai di Balai Besar Bandung lainnya. Dengan nasinalisasi tersebut, maka berdirilah perusahaan kereta api pemerintah dengan bentuk perusahan Djawatan Kereta Api Indonesia (DKARI) sebagai milik Bangsa Indonesia, yang dipimpin oleh Direktur Djendral Kepala Djawatan Kereta Api (DDKA), Ir. Muchammad Efendi Shaleh. Oleh karena itu pada tanggal 28 September dijadikan sebagai Hari Kereta Api. Dan kemudian disusul dengan pengambilalihan eksploitasi Sumatera Barat dan eksploitasi Sumatera Utara.

Dan untuk selanjutnya Djawatan Kereta Api Indonesia (DKRI) dijadikan alat untuk kepentingan operasi militer Tentara RI serta mencanangkan kereta api khusus sebagai kereta api komando.

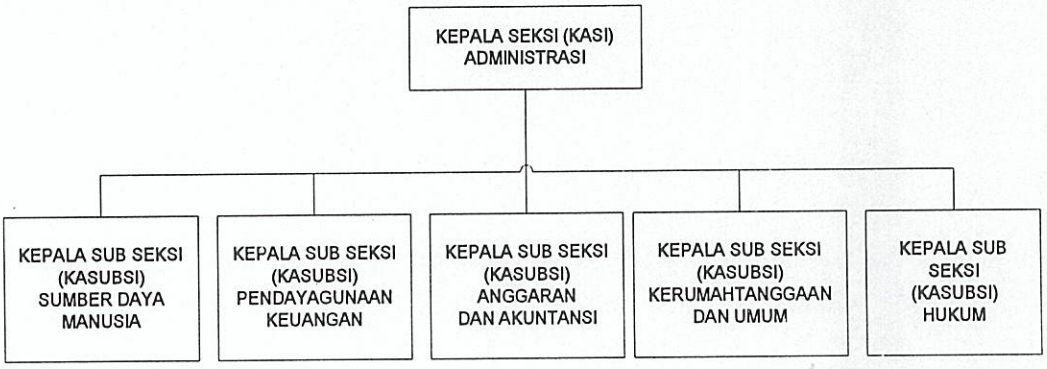
c. Pengalihan Bentuk Usaha Perusahan Kereta Api

PT Kereta Api (Persero) dalam perjalanan sejarahnya telah mengalami berbagai perubahan bagi perusahaan yang bergerak di bidang jasa angkutan dan pelayanan umum masyarakat di Indonesia. Secara kronologisnya perkembangan perkeretaapian Indonesia yaitu :

1. Pembangunan perkeretaapian ditandai dengan pembangunan rel kereta api sepanjang 26 Km antara Kemijen-Tanggung (Jateng) pada tanggal 17 Juni 1864 dan mulai dioperasikan 17 Juni 1868.
2. Tanggal 28 September 1945, perkeretaapian di Indonesia diambil alih oleh pemerintah RI dengan sebutan Djawatan Kereta Api Republik Indonesia, yang dipimpin oleh Ir.Muchamad Efendi Shaleh sebagai Direktur Djenderal Kepala Djawatan Kereta Api (DDKA).
3. Setelah berjalan hampir 8 tahun kepemimpinan tersebut digantikan oleh Ir. R.Prayitno bentuk perusahaan berubah menjadi Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKA), hingga akhirnya pada tahun 1963 berdasarkan peraturan pemerintah Nomor 22/1963 status perusahaan berubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Karena situasi politik pada tahun 1965 hingga 1967 cukup genting dengan pecahnya pemberontakan PKI, maka kepemimpinan dipegang oleh ABRI yang dipimpin oleh Brigjen Sentot Iskandardinata yang kemudian digantikan oleh Ir. R. Somelai.
4. Tahun 1971 berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) No. 61/1971, status perusahaan kembali mengalami perubahan PNKA diganti menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) yang berturut-turut pimpinan PJKA dijabat oleh Ir. Pantiarso (1978-1981), Ir. Sordjono Kramadibrata (1981-1986), Ir. Suharso (1986-1989), Ir.Harbani (1989-1991) dan Drs. Anwar Suprijadi, Msc dengan sebutan Kepala Perusahaan Jawatan Kereta Api (Keperjanka).

5. Pada tanggal 2 Januari 1991 dengan ditandai dengan pembacaan ikrar karyawan karyawati status perusahaan berubah lagi menjadi Perusahaan Umum Kereta Api berdasarkan PP No 57/1990 dengan direktur utamanya Drs. Anwar Suprijadi, Msc (1991-1995), kemudian tahun 1995 Direktur Perumka dipimpin oleh Ir. Soemino Eko Saputro (1995-1998). Pada tanggal 31 Juli Dirut Perumka digantikan oleh Dr. Edie Haryoto.
6. Pada masa kepemimpinan Drs. Edie Haryoto ini status perusahaan kembali mengalami perubahan dari bentuk Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) berdasarkan PP No. 19/1998, terhitung tanggal 1 Juni 1999 menjadi Persero dengan sebutan Pt Kereta Api (Persero). Kemudian pada tahun 2001 jabatan Direktur Utama (Dirut) PT Kereta Api Beralih ke Drs. Bandar Zaeni dan tahun 2002 posisi Dirut digantikan oleh Ir.Oemar Berto sampai sekarang.

2.2 Struktur organisasi



2.3 Deskripsi Jabatan

a. Kepala seksi Administrasi :

mempunyai tugas pokok menyusun program pengelolaan dan evaluasi kinerja Sumber Daya Manusia (SDM), pendayagunaan keuangan, penyusunan rencana kerja tahunan Daerah Operasi dan akuntansi, serta melaksanakan kegiatan kerumahtanggaan dan umum.

b. Sub Seksi Sumber Daya Manusia :

mempunyai tugas pokok melaksanakan perencanaan kebutuhan, administrasi dan sistem informasi SDM, serta melaksanakan pengendalian, pembinaan, pelatihan, sertifikat dan evaluasi kinerja SDM.

c. Sub Seksi Pendayagunaan Keuangan :

Mempunyai tugas pokok melaksanakan pengelolaan administrasi keuangan, pengesahan pembayaran gaji pegawai dan non pegawai, pengesahan pembayaran kepada pihak ketiga, serta penyelesaian dokumentasi analisa dan tata usaha keuangan.

d. Sub Seksi Anggaran dan Akuntansi :

Mempunyai tugas pokok menyusun rencana kerja anggaran tahunan daerah operasi, melaksanakan rencana dan mengendalikan pelaksanaan anggaran belanja dan pendapatan, proses akuntansi biaya, persediaan dan aktiva tetap beserta vertifikasinya, penyelenggaraan buku besar, serta penyusunan laporan keuangan daerah operasi.

e. Sub Seksi Kerumahtanggaan dan Umum :

Mempunyai tugas pokok melaksanakan kegiatan protokoler, tata usaha, pengadaan alat perlengkapan dan keperluan kantor dan alat tulis kantor, pencatatan barang –barang inventaris, serta pengarsipan surat – menyurat dan peraturan- peraturan perkeretaapian.

f. Sub Seksi Hukum :

Mempunyai tugas pokok melaksanakan pertimbangan dan bantuan hukum.

2.4. Aspek Kegiatan Perusahaan

Kedudukan Kantor PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi 2 Bandung dipimpin oleh Kepala daerah Operasi yang ada dalam lingkungan Departemen Perhubungan dan merupakan unit organisasi PT. Kereta Api di pulau Jawa dan bertanggungjawab kepada Direksi.

Berdasarkan SK Direksi PT. Kereta Api (persero) Nomor: KEP. U/OT.003/1/4/KA.2001 tanggal 2 Januari 2001, bahwa yang dimaksud dengan Daerah Operasi adalah satuan organisasi di lingkungan PT. Kereta Api (Persero) yang berada di bawah Direksi PT. Kereta Api (Persero) yang berada di bawah Direksi PT. Kereta Api (Persero) dan terdiri dari:

1. Daerah Operasi 1 (satu) berpusat di Jakarta
2. Daerah Operasi 2 (dua) berpusat di Bandung
3. Daerah Operasi 3 (tiga) berpusat di Cirebon
4. Daerah Operasi 4 (empat) berpusat di Semarang

5. Daerah Operasi 5 (lima) berpusat di Purwekorto
6. Daerah Operasi 6 (enam) berpusat di Yogyakarta
7. Daerah Operasi 7 (tujuh) berpusat di Madiun
8. Daerah Operasi 8 (delapan) berpusat di Surabaya
9. Daerah Operasi 9 (sembilan) berpusat di Jember.

Kantor PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi 2 Bandung bertugas untuk menyelenggarakan pengusahaan angkutan kereta api, serta merumuskan dan menyusun program pembinaan dan pengendalian pelaksanaan angkutan dan atau barang di wilayah Daerah Operasi.

Sebagaimana daerah Operasi lainnya kantor PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi 2 Bandung mempunyai tugas pokok sabagai berikut:

1. Melaksanakan pembinaan dan pengendalian pelaksanaan tata administrasi personalia, keuangan dan umum.
2. Melaksanakan pembinaan dan pengendalian pelaksanaan pembangunan rehabilitasi sinyal dan bangunan.
3. Melaksanakan pembinaan dan pengendalian pelaksanaan pembangunan rehabilitasi sinyal dan telekomunikasi.
4. Melaksanakan pembinaan dan pengendalian pelaksanaan operasi dan pengamanan operasi.
5. Melaksanakan pembinaan dan pengendalian traksi
6. Melaksanakan pembinaan teknis pengawasan

7. Mengawasi dan mengendalikan unit pelaksanaan teknis atas pelaksanaan tugas pokok sesuai dengan kebijaksanaan yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan serta perundang-undangan yang berlaku.