Bab III

PROFIL PERUSAHAAN

3.1. Sejarah Perusahaan

Kehadiran kereta api di Indonesia ditandai dengan pencangkulan pertama pembangunan jalan KA didesa Kemijen Jum'at tanggal 17 Juni 1864 oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr. L.A.J Baron Sloet van den Beele. Pembangunan diprakarsai oleh "Naamlooze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij" (NV. NISM) yang dipimpin oleh Ir. J.P de Bordes dari Kemijen menuju desa Tanggung (26 Km) dengan lebar sepur 1435 mm. Ruas jalan ini dibuka untuk angkutan umum pada Hari Sabtu, 10 Agustus 1867.

Keberhasilan swasta, NV. NISM membangun jalan KA antara Kemijen - Tanggung, yang kemudian pada tanggal 10 Februari 1870 dapat menghubungkan kota Semarang - Surakarta (110 Km), akhirnya mendorong minat investor untuk membangun jalan KA didaerah lainnya. Tidak mengherankan, kalau pertumbuhan panjang jalan rel antara 1864 - 1900 tumbuh dengan pesat. Kalau tahun 1867 baru 25 km, tahun 1870 menjadi 110 km, tahun 1880 mencapai 405 km, tahun 1890 menjadi 1.427 km dan pada tahun 1900 menjadi 3.338 km.



Gambar 3.1. Foto Kereta Api Tahun 1984

Selain di Jawa, pembangunan jalan KA juga dilakukan di Aceh (1874), Sumatera Utara (1886), Sumatera Barat (1891), Sumatera Selatan (1914), bahkan tahun 1922 di Sulawasi juga telah dibangun jalan KA sepanjang 47 Km antara Makasar - Takalar, yang pengoperasiannya dilakukan tanggal 1 Juli 1923, sisanya Ujungpandang - Maros belum sempat diselesaikan. Sedangkan di Kalimantan, meskipun belum sempat dibangun, studi jalan KA Pontianak - Sambas (220 Km) sudah diselesaikan. Demikian juga di pulau Bali dan Lombok, juga pernah dilakukan studi pembangunan jalan KA.

Sampai dengan tahun 1939, panjang jalan KA di Indonesia mencapai 6.811 km. Tetapi, pada tahun 1950 panjangnya berkurang menjadi 5.910 km, kurang lebih 901 km raib, yang diperkirakan karena dibongkar semasa pendudukan Jepang dan diangkut ke Burma untuk pembangunan jalan KA disana.

Jenis jalan rel KA di Indonesia semula dibedakan dengan lebar sepur 1.067 mm; 750 mm (di Aceh) dan 600 mm dibeberapa lintas cabang dan tram kota. Jalan rel yang dibongkar semasa pendudukan Jepang (1942 - 1943) sepanjang 473 km, sedangkan

jalan KA yang dibangun semasa pendudukan Jepang adalah 83 km antara Bayah - Cikara dan 220 km antara Muaro - Pekanbaru. Ironisnya, dengan teknologi yang seadanya, jalan KA Muaro - Pekanbaru diprogramkan selesai pembangunannya selama 15 bulan yang memperkerjakan 27.500 orang, 25.000 diantaranya adalah Romusha. Jalan yang melintasi rawa-rawa, perbukitan, serta sungai yang deras arusnya ini, banyak menelan korban yang makamnya bertebaran sepanjang Muaro - Pekanbaru.

Setelah kemerdekaan Indonesia diproklamirkan pada tanggal 17 Agustus 1945, karyawan KA yang tergabung dalam "Angkatan Moeda Kereta Api" (AMKA) mengambil alih kekuasaan perkeretaapian dari pihak Jepang. Peristiwa bersejarah yang terjadi pada tanggal 28 September 1945, pembacaan pernyataan sikap oleh Ismangil dan sejumlah anggota AMKA lainnya, menegaskan bahwa mulai tanggal 28 September 1945 kekuasaan perkeretaapian berada ditangan bangsa Indonesia. Orang Jepang tidak diperkenankan lagi campur tangan dengan urusan perkeretaapian di Indonesia. Inilah yang melandasi ditetapkannya 28 September 1945 sebagai Hari Kereta Api di Indonesia, serta dibentuknya "Djawatan Kereta Api Republik Indonesia" (DKARI).

Tabel 3.1 Ringkasan Sejarah Perkeretaapian Indonesia

PERIODA	STATUS	DASAR HUKUM
TAHUN 1864	Pertama kali dibangun Jalan Rel sepanjang 26 km antara Kemijen Tanggung oleh Pemerintah Hindia Belanda	
1864 s.d 1945	Staat Spoorwegen (SS) Verenigde Spoorwegenbedrijf (VS) Deli Spoorwegen Maatschappij (DSM)	IBW
1945 s.d1950	DKA	IBW
1950 s.d 1963	DKA - RI	IBW
1963 s.d 1971	PNKA	PP. No. 22 Th. 1963
1971 s.d.1991	PJKA	PP. No. 61 Th. 1971
1991 s.d 1998	PERUMKA	PP. No. 57 Th. 1990
1998 s.d	PT.KERETA API(PERSERO)	PP. No. 19 Th. 1998 Keppres No. 39 Th. 1999 Akte Notaris Imas Fatimah

3.2. Zaman hindia belanda

Pada zaman hindia belanda terdapat dua macam perusahaan kereta api di Indonesia yaitu perusahaan kereta api Negara SS dan perusahaan kereta api swasta yang tergabung dalam VS Perusahaan kereta api Negara SS mulai beroperasi sejak tahun 1878 dari Surabaya ke lamongan dan akhirnya meliptui wilayah jawa timur , jawa tengah , daerah istimewa Yogyakarta, Jakarta , jawa barat , aceh , Sumatra barat , sumatera selatan, dan lampung. Perusahaan kereta api negaraSS berkantor pusat di bandung (sekarang menjadi kantor Pusat P>T Kereta api (persero) di jalan Perintis kemerdekaan NO. 1 bandung)

Perusahaan kereta api swasta mulai beroperasi sejak tahun 1867 dari semarang ke tanggung oleh NIS. Kemudian wilayah operasi NIS meluas ke seluruh jawa tengah, daerah istimewa Yogyakarta dan jawa timur. Di Indonesia NIS berkantor pusat di semarang yang sampai sekarang dikenal dengan gedung lawang sewu. Melihat keberhasilan NIS maka selanjutnya bermunculan perusahaan – perusahaan kereta api swasta lainnya yang beroperasi di wilayah jawa tengah, daerahistimewa Yogyakarta, jawa barat, dan jawa timur termasuk Madura. Jumlah perusahaan kereta api swasta itu ada 12 perusahaan, yaitu :

a. N.V.NIS
b. N.V.SJS
c. N.V.SCS
d. N.V.SDS
e. N.V.OJS
f. N.V.Ps SM
g. N.V.KSM
h. N.V.Pb SM
i. N.V.MSM
j. N.V.MS
k. N.V.Mad SM
l. N.V.DSM

3.3. Masa pendudukan jepang

Pada tanggal 8 maret 1942 pemerintah hindia belanda menyerah tanpa syarat kepada jepang. Perusahaan kereta api Negara (SS) dan 12 perusahaan kereta api swasta(vs) pengelolaanya disatukan oleh pemerintah pendudukan jepang dan berkantor pusat di balai besar kereta api di jalan gereja nomor 1 bandung (sekarang jalan perintis kemerdekaan nomor 1 bdg). Kereta api di jawa dikuasai oleh angkatan darat jepang diberi nama RIKUYU SOKYOKU dan dibagi dalam tiga daerah eksploitasi yaitu:

a. Seibu kyoku di jawa barat

b. Chubu kyoku di jawa tengah

c. Tobu kyoku di jawa timur

kereta api di Sumatra dikuasai oleh angkatan laut dan di bagi dalam tiga daerah eksploitasi yaitu:

a. Nanbu sumatora tetsudo di sumatera selatan termasuk lampung

b. Seibu sumatora tetsudo di sumatera barat

c. Kita sumatora tetsudo I aceh dan sumatera utara

3.4. Setelah kemerdekaan

Setelah proklamasi kemerdekaan, pemerintah Indonesia harus segera mengambil alih kekuasaan kereta api dari jepang. Di jawa tengah dan daerah istimewa Yogyakarta pengambil alihan kekuasaan kereta api dari jepang dilakukan pada tanggal 20 agustus 1945.Di Jakarta dan jawa barat dilakukan tanggal 04 september 1945 dan hasil pengambil alihan kekuasaan kereta api di Jakarta dan di jawa barat ini disebar luaskan dengan surat kawat ke seluruh jawa. Pengambilalihan balai besar kereta api di bandung dilakukan tanggal 28 september 1945, kemudian tanggal 28 september 1945 ini di kukuhkan dan diperingati setiap tahun sebagai HARI KERETA API INDONESIA. Di jawa timur dilakukan tanggal 30 september 1945. Di aceh dilakukan tanggal 30 september 1945. Di

sumatera selatan dan lampung dilakukan pada tanggal 01 oktober 1945. Di sumatera barat dilakukan tanggal 01 oktober 1945. Di sumatera utara dilakukan tanggal 03 oktober 1945.

Setelah perusahaan kereta api Negara (SS) dan perusahaan kereta api swasta (VS) diambil allih dari jepang, selanjutnya berdasarkan maklumat kementrian perhubungan republic Indonesia nomor 1/KA tanggal 23 oktober 1946 perusahaan kereta api dikelola oleh djawatan kereta api republic Indonesia.

Pada masa perjuangan revolusi fisik dengan datangnya kembali belanda bersama sekutu, kekuasaan kereta api terpecah dua. Di daerah-daerah yang dikuasai oleh republic, kereta api dioperasikan oleh DKARI. Sedangkan d daerah –daerah yang diduduki kembali oleh belanda, kereta api dioperasikan olehSS dan VS.

Setelah terjadi pengakuan kedaulatan, maka perusahaankereta api dikuasai kembali oleh pemerintahan republic Indonesia. Berdasarkan surat keputusan menteri perhubungan, tenaga dan pekerjaan umum republic Indonesia tanggal 6 januari 1950 DKARI dan SS serta VS digabung menjadi satu djawatan dengan nama djawatan kereta api(DKA). Tempat kedudukan DKA ialah di bandung.

Semua pegawai dan pekerja dari DKARI dan SS/VS , yang pada tanggal 31 desember 1949 masih menjadi pegawai/pekerja dari DKARI atau SS/VS mulai tanggal 1 januari 1950 menjadi pegawai/pekerja dari DKA dan menjadi tanggungan dari DKA. Semua kekayaan, hak" dan kewajiban dari DKARI dan SS/VS mulai tanggal 1 januari 1950 di operasikan oleh DKA.

Pada tahun 1963 berdasarkan peraturan pemerintah republic Indonesia nomor 22 tahun 1963 djawatan kereta api (DKA) di ubah menjadi PERUSAHAAN NEGARA KERETA API (PNKA). Pada tahun 1971 berdasarkan peraturan pemerintahan republic Indonesia nomor 61 tahun 1971 perusahaan Negara kereta api (PNKA) di ubah menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api(PJKA).

Pada tahun 1990 berdasarkan peraturan pemerintah republic Indonesia nomor 57 tahun 1990 perusahaan jawatan kereta api(PJKA) di ubah menjadi perusahaan umum kereta api (PERUMKA).sebagai pengganti peraturan perundang-undangan produk pemerintahan hindia belanda telah dikeluarkan undang-undang no.13 tahun 1992 tentang perkereta apian dan peraturan pemerintah no.69 tahun 1998 tentang prasarana dan sarana kereta api.

Pada tahun 1998 berdasarkan peraturan pemerintah republik Indonesia nomor 19 tahun 1998 perusahaan umum kereta api (PERUMKA) di ubah menjadi PT KERETA API (persero)

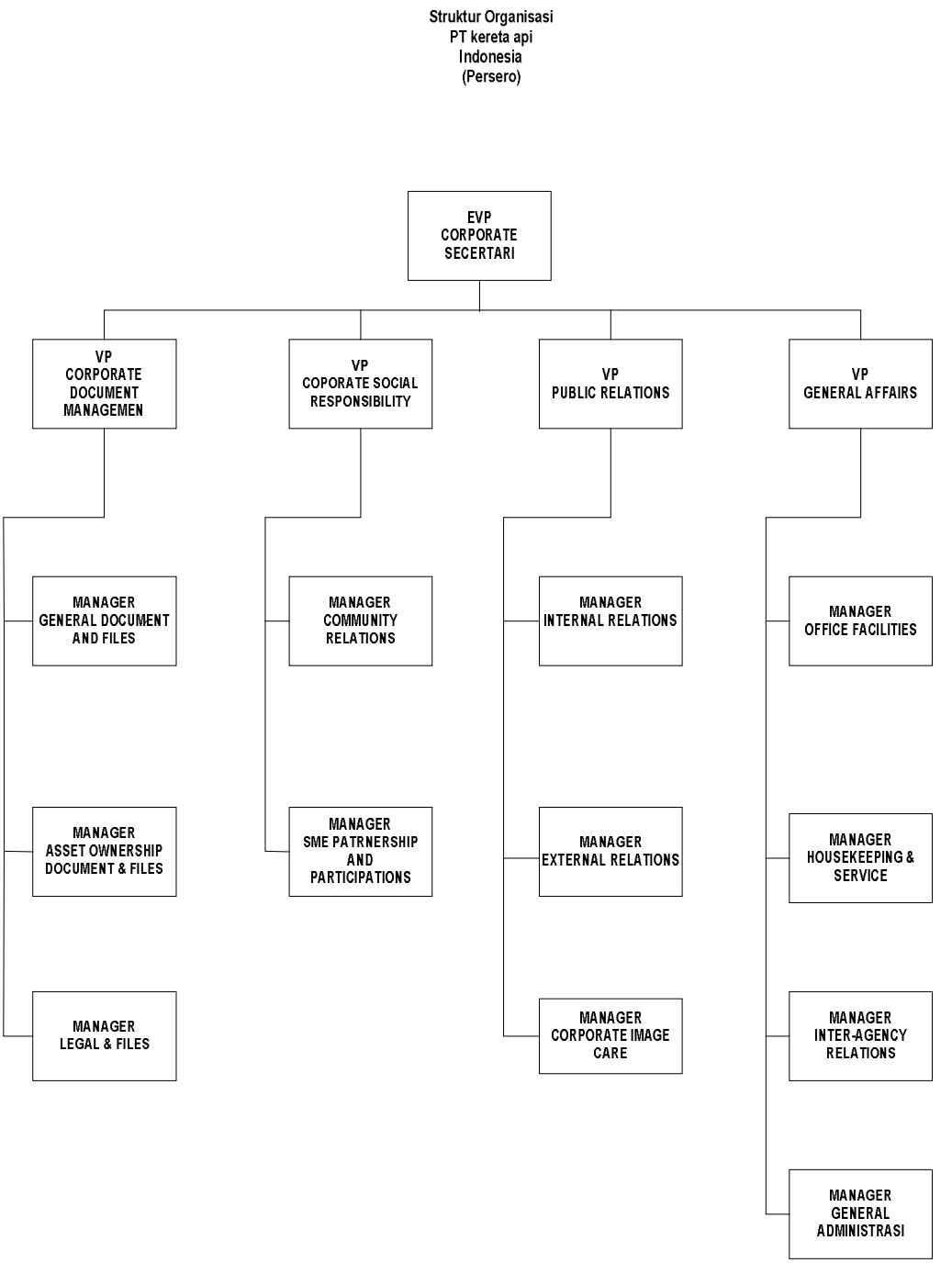
3.5. Bidang Pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan

Dalam pelaksanaan praktek kerja lapangan di PT. Kereta Api (Persero) Kantor Pusat Bandung yang di mulai sejak tanggal 5 juli s/d 31 Juli penulis di tempatkan di bagian dokumen aset.

3.6. Laporan Realisasi Sistem Penyimpanan Dokumen Aset pada PT.Kereta Api Indonesia(Persero).

Dalam membuat laporan realisasi system penyimpanan aset Pada PT.Kereta Api(Persero) melalui proses penyusunan sebagai berikut:

1. Mengumpulkan dokumen Grondkaart dari banker.
2. Memasukan Grondkaart kedalam mesin laminating
3. Grondkaart yang akan di digitasi di scan terlebih dahulu
4. Grondkaart yang sudah di scan dalam bentuk raster (jpg) lalu di digitasi menggunakan software Autocad Map
5. Hasil di digitasi di overlay sampai terbentuk peta digital lintas tanah aset PT. Kereta Api (Persero).



Gambar 3.1 Struktur Organisasi PT. Kereta Api (Persero) Kantor Pusat Bandung

3.7. Pembagian Tugas Pegawai UNIT BERKAS DAN DOKUMEN KEPEMILIKAN ASET

1. Memperhatikan Tupoksi Manager dan Dokumen Kepemilikan Aset sesuai SK Direksi No. Kep.U/OT.003/VI/1/KA-2009,tanggal 05 Juni 2009.
2. Mengingat sudah lengkapnya formasi jabatan di unit kerja berkas dan dokumen kepemilikan asset maka perlu pengaturan kembali tuygas pokok masing – masing pegawai dimaksud.

Adapun pembagian tugas sebagai berikut :

a. Yunior Manager Dokumen Tanah (Suryadi).

   Menata arsip dokumen – dokumen yang berkaitan dengan bukti kepemilikan asset tanah.

b. Yunior Managaer Bangunan (Yayat Suyatna).

   Menata arsip dokumen-dokumen yang berkaitan dengan bukti kepemilikan banguynan(rumah dinas dan bangunan dinas).

c. Yunior Manager Dokumen Prasarana Jalan Rel dan jembatan (Mujiono).

   Menata arsip dokumen-dokumen yyang berkaitan dengan kepemilikan asset jalan rel dan jembatan.

d. Yunior Manager Dokumen Sarana dan Sintelis (Irwan).

   Menata arsip Dokumen-dokumen yang berkaitan dengan sarana dan sintelis.

e. Staf Yanuarso Suprayogi

   Membantu tugas – tugas Manager dan semua Yunior Manger di bidang administrasi yang bersifat teknis.

f. Staf Ida Kodariah

   Membantu tugas – tugas Manager dan semua Yunior Manager du bidang administrasi yang bersifat umum dan berumahtanggaan.