

DINAMIKA PEGAWAI PERUSAHAAN KERETA API DI JAWA TAHUN 1945-1965

Arfita Meifiana Setiono¹⁾
Gayung Kasuma²⁾

Abstrak

Penelitian ini membahas tentang dinamika pegawai kereta api pada tahun 1945-1965. Perusahaan kereta api mengalami berbagai macam peristiwa sejak masa pasca kemerdekaan hingga nasionalisasi, dalam periode tersebut perusahaan kereta api mengalami banyak perubahan diantaranya pergantian nama perusahaan, pergantian kepemilikan dan perubahan kebijakan yang diterapkan pemilik perusahaan. Perubahan yang terjadi dalam perusahaan kereta api maupun kebijakan-kebijakannya mempengaruhi kehidupan para pegawai kereta api yang menimbulkan adanya suatu dinamika pegawai. Pada kenyataannya kebijakan-kebijakan yang diterapkan oleh perusahaan kereta api ternyata terlalu berat bagi para pegawai dan menjadikan pegawai tidak sejahtera sehingga banyak terjadi penyimpangan untuk memperoleh kedudukan dan penghasilan yang lebih tinggi. Hal ini terus berlangsung sejak masa Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) hingga Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) dan bahkan hingga sekarang.

Kata kunci: dinamika pegawai, perusahaan kereta api, tahun 1945-1965.

Abstract

This study discusses the dynamics of railways employees in 1945-1965. Railway companies have a wide from the time of independence until the nationalization of the Companies in the period, a train is experiencing many changes such as change of company name, change of ownership and changes to the policies that are applied to owners of the company. The changes that occur within the railway companies nor their policies affect the lives of the employees of the railway led to the existence of a dynamic employees. In fact the policies applied by the railroad company proved too heavy for the officers and employees do not make peace so much happening the deviation to obtain the position and a higher income. This has continued since the time of Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) to Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) and even up to now.

Keywords: dynamics employees, railway company, 1945-1965.

Pendahuluan

Seiring dengan perkembangan zaman menyebabkan perubahan cara berfikir masyarakat. Perubahan cara berpikir ini menyebabkan peningkatan pada kebutuhan hidup masyarakat sehingga untuk memenuhi kebutuhan yang semakin meningkat, maka

diperlukan suatu sistem transportasi yang dapat memenuhi kebutuhan serta penambahan sarana untuk meningkatkan daya angkut. Pengangkutan darat merupakan sarana transportasi yang paling vital di Indonesia khususnya di Pulau Jawa. Sarana transportasi darat yang mampu menampung kebutuhan

1) Mahasiswa Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Airlangga

2) Dosen Jurusan Ilmu Fakultas Ilmu Budaya Universitas Airlangga

masyarakat dalam jumlah massal adalah kereta api. Keberadaan sarana transportasi kereta api tidak dapat terlepas dari perusahaan kereta api yang mengatur dan menggerakannya. Perusahaan kereta api sendiri merupakan suatu perusahaan yang bergerak dibidang jasa. Sehingga yang menjadi tolak ukur perusahaan kereta api atas kemajuan perusahaannya adalah tingkat kepuasan konsumen yang telah menggunakan jasa mereka.

Pada mulanya perusahaan kereta api di Indonesia terbagi menjadi dua, yaitu perusahaan milik negara dan perusahaan milik swasta. Perusahaan kereta api swasta milik golongan swasta Bangsa Belanda di Jawa yaitu *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) yang didirikan pada tahun 1862 (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997 : 62). Disusul dengan pendirian Perusahaan kereta api negara milik pemerintah kolonial Belanda yaitu *Staatsspoorwegen* (SS) yang didirikan pada tahun 1875, perusahaan ini merupakan perusahaan pertama yang membangun jalur kereta api di wilayah Jawa bagian timur (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997 : 53). Pada perkembangan-perkembangan selanjutnya mulai muncul perusahaan kereta api yang lain seperti, *Oost Java Stoomtram Maatschappij* (OJS) (Nasution, 2006 : 76). Namun, perkembangan kereta api ini terhenti ketika masa kependudukan Jepang.

Pada masa kependudukan Jepang dinas kereta api diambil alih dan mengalami berbagai perubahan di dalamnya. Banyak jalur kereta api yang dialih fungsikan untuk kepentingan perang. Pada masa pendudukan Jepang perusahaan-perusahaan kereta api di tanah Jawa dijadikan menjadi satu perusahaan menjadi *Rikuyu Sokyoku* (Kereta Api, 1943 : 5). Memasuki masa kemerdekaan, pada tahun 1945 terjadi perebutan dinas kereta api oleh Bangsa Indonesia dari pihak Jepang dan dilakukan perubahan nama dinas kereta api menjadi Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI)

(Peraturan Pemerintah No. 61, 1957). Kesulitan pembiayaan revitalisasi infrastruktur serta kurangnya tenaga ahli menyebabkan DKARI bergabung dengan *Staatspoorwegen/Verenigd Spoorwegbedrijf* (SS/VS) dan berganti nama menjadi Djawatan Kereta Api (DKA). Pasca masa nasionalisasi pada tahun 1959 banyak perusahaan-perusahaan asing yang dinasionalisasikan. Perusahaan kereta api juga mengalami nasionalisasi pada tahun 1963, ditandai dengan perubahan nama yang sebelumnya DKA menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) (Perpu No. 19, 1960).

Perubahan nama dinas kereta api menyebabkan perubahan struktur kepemimpinan maupun struktur gaji pegawai di dalamnya. Perubahan perusahaan kereta ini membawa dampak pada kehidupan para pegawainya sehingga, penelitian ini ingin membahas lebih lanjut mengenai dinamika pegawai perusahaan kereta api pada periode tahun 1945 hingga 1965 yang saat itu mengalami banyak kendala setelah pergantian kekuasaan mulai dari masa kemerdekaan hingga nasionalisasi serta struktur kepegawaian di dalamnya.

Perusahaan Kereta Api Pada Masa Kemerdekaan Hingga Nasionalisasi

Perusahaan kereta api pada masa pasca kemerdekaan masih dapat dibilang belum stabil akibat terlalu banyak peperangan yang terjadi. Pada masa pasca kemerdekaan Bangsa Indonesia melakukan perebutan dinas kereta api dari pihak pemerintahan Jepang. Setelah perebutan, maka dinas kereta api mulai diubah nama menjadi Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI). Setelah dilakukan perubahan nama, mulai dibentuk struktur kepemimpinan di dalam DKARI. Pada masa DKARI masih belum ada peraturan gaji pegawai yang tetap dan belum ada pakaian dinas yang sudah ditentukan. Peraturan gaji pegawai yang berlaku pada masa DKARI masih menggunakan peraturan gaji milik

pemerintah kolonial Belanda yaitu *Indische Comptabiliteitswet* (ICW) (Head Office DKA, 1950-1956, 6). Namun, peraturan gaji tersebut menyebabkan adanya tuntutan dari pihak pegawai DKARI yang menginginkan adanya perbedaan gaji antara gaji pegawai berkebangsaan Indonesia dan non-Indonesia. Peraturan gaji tersebut menyebabkan pegawai menuntut untuk dibentuk suatu peraturan gaji tersendiri. Akibat tuntutan tersebut ICW mulai digantikan dengan peraturan gaji sementara yang mengacu pada Peraturan Pemerintah No. 2 Tahun 1950. Pada tahun 1948 mulai digunakan peraturan gaji tetap yaitu PGP 1948 (Head Office DKA, 1950-1956, 5). Banyaknya infrastruktur yang rusak menyebabkan DKARI kesulitan biaya untuk merevitalisasi infrastruktur yang rusak akibat peperangan dan kurangnya tenaga ahli kereta api, DKARI memutuskan untuk bergabung dengan *Staatspoorwegen/Verenigd Spoorwegbedrijf* (SS/VS) dan terjadi perubahan nama kembali menjadi Djawatan Kereta Api (DKA) (Pengumuman Menteri Perhubungan, Tenaga dan Pekerjaan Umum No. 2, 1950).

Pada masa DKA, Menteri Perhubungan, Tenaga, dan Pekerjaan Umum memberi tugas kepada pimpinan DKA untuk segera menyelenggarakan pendidikan untuk mencetak ahli kereta api (Surat Keputusan No. 3212/Ment, 1950). Beberapa pendidikan yang diselenggarakan diantaranya adalah, Sekolah Ahli Teknik Kereta Api (SATKA), Sekolah Opseter Kereta Api (SOKA), dan Akademi Djawatan Kereta Api (ADKA), kursus Dinas Lalu Lintas (kursus DL), dan kursus Dinas Administrasi (kursus DA) (Panitia Penyusun PT. Kereta Api Indonesia, 1970 : 83). Selain kebijakan menyelenggarakan pendidikan, dikeluarkan pula kebijakan rencana lima tahun 1955-1959 di dalamnya dicantumkan rancangan pembangunan dan tidak dimasukkan

rencana-rencana rutin (Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. Db 3/1/22, 19 Djanuari 1954). Tujuannya untuk merehabilitasi lintasan Jakarta-Bandung-Tasikmalaya-Banjar dan lintas Surabaya-Malang, lokomotif dan railcars, kereta penumpang dan gerbong barang, bangunan-bangunan jembatan, terowongan-terowongan, rumah-rumah dinas, bangunan-bangunan lainnya, jalanan (bagian bawah), jalanan (bagian atas) dan emplasemen, inventaris (mesin-mesin), telekomunikasi, dan sinyal. Pada masa DKA terjadi perubahan gaji pegawai dalam periode 1950-1959 yang terjadi sebanyak 4 kali yang pertama terjadi pada tanggal 1 Juli 1950 dilakukan perubahan skala gaji terhadap semua pegawai DKA yang bukan berbangsa Belanda (Peraturan Pemerintah No. 16, 1950). Perubahan gaji pegawai diubah kembali pada tanggal 1 Mei 1952 (Peraturan Pemerintah No. 25, 1952). Diberlakukan peraturan gaji baru Peraturan Gaji Pegawai Negeri 1955 (PGPN 1955) mulai tanggal 1 Oktober 1955 dan perubahannya mulai diterapkan pada tanggal 1 Januari 1959 (Peraturan Pemerintah No. 7, 1959). Pada masa DKA juga mulai muncul organisasi buruh yang dibentuk oleh para pegawai kereta api dengan tujuan agar para pegawai lebih mudah menyampaikan aspirasi mereka kepada pimpinan DKA. Organisasi yang terbentuk diantaranya, yaitu Serikat Buruh Kereta Api (SBKA) di bawah naungan partai PKI, Persatuan Buruh Kereta Api (PBKA) di bawah naungan Majelis Syura Muslimin Indonesia (Masyumi), Kesatuan Buruh Kereta Api (KBKA) di bawah naungan partai PNI, dan Serikat Buruh Muslimin Seluruh Indonesia (SARBUMUSI) di bawah naungan partai NU (Wawancara Soedjoni, 15 Maret 2014, di Malang).

Pada tahun 1959, memasuki masa nasionalisasi banyak perusahaan-perusahaan asing di Indonesia yang dinasionalisasi oleh pemerintah Indonesia. Perusahaan kereta api juga

mengalami nasionalisasi pada tahun 1963, ditandai dengan perubahan nama yang sebelumnya Djawatan Kereta Api (DKA) kemudian diubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) (Lembaran Negara Republik Indonesia No. 22, 1963). Struktur kepemimpinan pada periode ini masih menggunakan peraturan yang lama sesuai dengan struktur organisasi tahun 1959, hanya terjadi pergantian istilah yang semula disebut kepala, diubah menjadi direktur dan pergantian beberapa personil. Pada tanggal 31 Mei 1963, mulai dibentuk Dewan Perusahaan Pada Perusahaan Negara Kereta Api (Surat Keputusan Menteri Perhubungan Darat, Pos, Telekomunikasi dan Pariwisata No. A. 5/2/4). Mulai tanggal 1 Januari 1961 berlaku peraturan gaji baru yaitu PGPN 1961 dan pada mulai tanggal 1 Januari 1964 berlaku peraturan gaji tersendiri untuk pegawai-pegawai PNKA yaitu, Gaji Pegawai Perusahaan Negara Kereta Api 1964 (GAPPENKA 1964) (Peraturan Pemerintah No. 14, 1962).

Peraturan gaji yang selalu mengalami perubahan tersebut pada kenyataannya tidak mengubah kesejahteraan para pegawai kereta api. Hal tersebut yang menyebabkan para pegawai selalu menuntut dilakukan perubahan gaji namun, perubahan gaji yang ditetapkan tidak dapat mencukupi keinginan para pegawai kereta api. Selain dilakukan perubahan gaji secara terus menerus, perusahaan kereta api sejak periode DKA hingga PNKA juga memberikan berbagai macam tunjangan bagi para pegawainya. Tunjangan-tunjangan selalu mengalami perubahan pada setiap periode, tunjangan yang berlaku pada periode DKA diantaranya, yaitu tunjangan keluarga, tunjangan anak, tunjangan kemahalan setempat, tunjangan kemahalan umum, tunjangan tanggung jawab keuangan, tunjangan perwakilan, tunjangan ujian dinas, tunjangan jabatan dan uang pengganti, tunjangan bahaya, dan tunjangan lain-lain seperti, rumah dinas, asuransi kesehatan, pendidikan, THR,

dana pensiun, dan *rewards* (DKA, 1956 : 17-22). Tunjangan tersebut mengalami perubahan pada periode PNKA, tunjangan yang berlaku pada periode PNKA diantaranya, yaitu tunjangan keluarga, tunjangan kemahalan umum, tunjangan perusahaan, tunjangan perusahaan tambahan, tunjangan ujian, tunjangan lain-lain sama seperti DKA namun, terdapat tambahan antara lain tunjangan kemahalan setempat, tunjangan merangkap jabatan, tunjangan perumahan, dan tunjangan kecelakaan (PNKA, 1965 : 9-12). Tunjangan-tunjangan yang diberikan oleh perusahaan kereta api kepada para pegawai memang terlihat banyak dan apabila dilihat kehidupan para pegawai kereta api sangat sejahtera. Namun, tunjangan tersebut tidak dapat diperoleh oleh seluruh pegawai kereta api hanya pegawai yang memiliki pangkat tertentu yang memperoleh tunjangan-tunjangan tersebut. Tunjangan tersebut hanya diberikan kepada para pegawai yang menduduki golongan gaji A2 dan di atasnya (wawancara Ari Sabando, 15 Maret 2014, di Malang). Sehingga tunjangan tersebut tidak dapat diperoleh pegawai di bawah golongan A2. Hal ini menimbulkan kesenjangan diantara pegawai kereta api karena, untuk memperoleh kenaikan pangkat atau golongan gaji, pegawai yang bersangkutan harus melalui sebuah ujian dinas yang diselenggarakan oleh perusahaan kereta api.

Ujian dinas tersebut tidak mudah bagi para pegawai dan tidak sedikit pegawai yang tidak mampu melalui ujian tersebut. Ujian dinas yang diberikan bermacam-macam tergantung dari dinas pegawai yang bersangkutan. Ujian dinas yang ada terdiri dari 22 ujian dinas diantaranya, ujian *Tl.1* merupakan ujian yang harus dilalui pegawai untuk memperoleh pangkat djuru kereta listrik (B2/II) dan djuru api (BB2/II), ujian *Tl.2* ujian pengangkatan bagi djuru kereta listrik tingkat I (B2/III), ujian mengenai

reglemen 19 (peraturan lintas cabang) dan *reglemen 3* (*seinreglement*) merupakan ujian pengangkatan untuk memperoleh pangkat dinas lalu lintas trem (B2/II) sedangkan bagi pangkat kondektur (B2/III) akan ditambahkan ujian mengenai *reglemen 22* (pertanggung jawaban karcis-karcis kondektur), ujian A2 (administrasi umum) dan ujian P2 (bagian pemeriksaan) merupakan ujian pengangkatan bagi pangkat perakit tata usaha (C1/III), ujian A1, ujian P1, dan ujian L5 (administrasi telegrap) merupakan ujian pengangkatan bagi djuru tata usaha tingkat 1 (B1/III), ujian A3, ujian A4, ujian P3 atau dapat menggunakan ijazah SOKA merupakan ujian pengangkatan bagi pengatur tata usaha (D1/II), ujian kepandaian menyelenggarakan langsir dan alamat langsir merupakan ujian pengangkatan bagi juru rangkai (B2/II), ujian kepandaian menangani pesawat blok, alamat langsir, dan kereta api merupakan ujian pengangkatan bagi djuru rumah sinjal (B2/III), ujian *Tl.1, Tv.1* atau *Ttw.1* (dinas traksi) merupakan ujian dinas pengangkatan bagi djuru tata teknik (BB1/II), ujian *De.1, Dt.1, Ds.1* atau *Dkd.1* (dinas djalan dan bangunan) atau ujian *Tv.1* (dinas traksi) merupakan ujian pengangkatan bagi djuru teknik (BB2/II), ujian dinas *De.2, Dt.2, Ds.2* atau *Dkd.2* (dinas djalan dan bangunan), ujian *Tl.5, Tv. 2, Tel.1, Tvm.1, Twh.1, Twi.1* atau *Ttw.2* merupakan ujian pengangkatan bagi seorang perakit tata teknik (CC1/II) sedangkan bagi pangkat perakit tata teknik tingkat 1 menggunakan ujian *Tl.6, Tv.3, Tel.2, Tvm.2, Twh.2, Twi.2* atau *Ttw.3*, ujian dinas *De.2, Dt.2, Ds.2* atau *Dkd. 2* (dinas djalan dan bangunan), ujian dinas *Tv.2, Tel.1, Tvm.1, Twh.1* (dinas traksi) merupakan ujian pengangkatan bagi seorang pengamat teknik (CC2/II), ujian dinas *Tv.3, Tel.2, Tvm.2, Twh.2* atau *Twi.2* (dinas traksi) merupakan syarat pengangkatan bagi pengamat teknik tingkat 1 (CC2/III), ujian *De.3 Dt.3 Ds.3* atau *Dkd.3* (dinas djalan dan bangunan),

ujian *Tl.8/I, Tv.5/I, Tel.4/I, Tvm.4/I, Twh.4/I, Twi.4/I* atau *Ttw.5/I* (dinas traksi) ini merupakan syarat pengangkatan bagi pengatur tata teknik (D1/II) yang tidak memiliki ijazah SOKA, sedangkan bagi yang memiliki ijazah SOKA harus melalui ujian *Tl.7, Tv.4, Tel.3, Tvm.3, Twh.3, Twi.3* atau *Twh. 4* (dinas traksi), ujian dinas *Tl.8/II, Tv.5/II, Tel.4/II, Tvm.4/II, Twi.4/II* atau *Twi.5* merupakan ujian pengangkatan bagi pengatur tata teknik 1 (D1/III) (DKA, 1956 : 40-104). Ujian-ujian tersebut merupakan ujian yang harus dilalui oleh seluruh pegawai kereta api apabila menginginkan kenaikan pangkat serta gaji. Ujian ini hanya dilaksanakan sebanyak dua kali dalam satu tahun, yaitu pada pertengahan tahun kedua (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997 : 154).

Ujian dinas merupakan syarat untuk pengangkatan pangkat pegawai. Sedangkan, bagi syarat untuk menjadi pegawai kereta api juga berbeda-beda berdasarkan periode masanya. Pada masa DKA syarat pengangkatan awal pegawai kereta api golongan A1 dan A2 hanya sebatas dapat membaca menulis dan tidak dibutuhkan adanya ijazah sekolah dasar. Bagi golongan B1, B2, BB1 dan BB2 dibutuhkan adanya ijazah sekolah dasar. Golongan selanjutnya C1 dan C2 dibutuhkan adanya ijazah sekolah lanjutan tingkat pertama, dan untuk golongan D1 dan D2 dibutuhkan ijazah sekolah tingkat atas, sedangkan untuk golongan DD1 dan DD2 dibutuhkan ijazah sekolah tingkat atas yang ditambah dengan ijazah pendidikan kejuruan khusus sekurang-kurangnya satu tahun, untuk golongan E1 dan E2 dibutuhkan syarat sekurang-kurangnya telah pernah lulus ujian persiapan lengkap sekolah tinggi, dan bagi golongan F harus memiliki ijazah sekolah tinggi (DKA, 1956 : 50-106). Namun, peraturan tersebut berubah ketika memasuki masa PNKA. Bagi golongan A1/I syarat awal pengangkatan hanya sebatas mampu membaca menulis, golongan A2/I-A3/I dan B1/I-B3/I harus berijazah sekolah dasar, golongan C1/I-

C3/I harus memiliki ijazah sekolah lanjutan pertama atau pengetahuan sederajat, sedangkan bagi golongan A2/II-A3/II harus berijazah sekolah lanjutan atas. Bagi golongan B1/II-B3/II harus memiliki ijazah sarjana muda, sedangkan golongan terakhir yaitu golongan A1/III-A3/III, B1/III-B3/III, C/III, D/III, dan E/III harus memiliki ijazah perguruan tinggi (PNKA, 1965 : 4).

Dinamika Pegawai Perusahaan Kereta Api Tahun 1945-1965

Dinamika memiliki arti gerakan yang secara terus menerus menimbulkan perubahan dalam tata hidup seseorang yang bersangkutan, sehingga dinamika pegawai adalah gerakan yang terus menerus menimbulkan perubahan dalam kehidupan pegawai yang bersangkutan yang disebabkan oleh adanya perkembangan dari suatu perusahaan (Agusmidah, 2010 : 9). Dinamika yang terjadi di dalam perusahaan kereta api juga sama halnya dengan pengertian tersebut. Perubahan di dalam perusahaan kereta api mempengaruhi kehidupan para pegawainya. Diantaranya perubahan nama perusahaan yang menyebabkan dilakukan perubahan personil di dalam struktur kepemimpinan perusahaan, perubahan gaji pegawai yang dilakukan setiap terjadi perubahan nama perusahaan, perubahan syarat pengangkatan awal pegawai, perubahan tunjangan-tunjangan yang diberikan oleh perusahaan kepada para pegawainya. Perubahan-perubahan telah terjadi sejak pasca kemerdekaan diawali dari perubahan peraturan gaji yang bermula dari PGP 1948 menjadi PGPN 1955 dan GAPPENKA 1964. Di dalam peraturan gaji tersebut selalu dilakukan perubahan dalam hal kenaikan skala gaji. Namun, perusahaan kereta api tidak hanya memberikan kenaikan gaji saja melainkan ditambah dengan perubahan tunjangan bagi para pegawai. Kenaikan gaji dan tunjangan yang diberikan oleh perusahaan kepada para pegawainya tidak diberikan

merata kepada seluruh pegawai. Namun, hanya diberikan kepada para pegawai yang mampu melalui ujian dinas yang telah ditetapkan oleh perusahaan. Sedangkan, ujian dinas yang diberikan oleh perusahaan kepada para pegawai tidaklah mudah. Hal ini yang menyebabkan munculnya kesenjangan di dalam kalangan pegawai kereta api. Tidak sedikit pegawai yang tidak mampu melalui ujian dinas yang menyebabkan mereka harus selalu berada di posisi pangkat mereka tanpa memperoleh kenaikan pangkat maupun gaji. Banyak dari pegawai yang tidak lulus ujian dinas mencoba mencari penghasilan lain dengan cara lain bahkan banyak pegawai yang mengundurkan diri dari jabatannya (wawancara Soedjoni, 15 Maret 2014, di Malang).

Dinamika pegawai perusahaan kereta api tidak hanya terjadi pada pangkat dan gaji pegawai. Namun, juga terjadi pada penetapan pakaian dinas. Setelah pasca kemerdekaan para pegawai kereta api belum memiliki pakaian dinas yang tetap, mereka hanya menggunakan kemeja lengan panjang saat berdinas. Namun, memasuki masa DKA tahun 1950, para pegawai kereta api sudah memiliki peraturan tersendiri mengenai pakaian dinas yang tercantum pada Reglemen 6. Pakaian dinas yang digunakan oleh para pegawai berbeda-beda tergantung pada pangkat pegawai yang bersangkutan. Pakaian dinas ini diberikan pada waktu tertentu dengan jumlah terbatas dan apabila pakaian dinas pegawai yang bersangkutan tanpa atau dengan sengaja rusak maka, pegawai tersebut harus mengganti biaya ganti rugi yang dipotong dari gaji bulanan mereka. Hal ini yang menyebabkan muncul pemikiran dari para pegawai kereta api bahwa bekerja pada perusahaan kereta api terlalu banyak kebijakan dan peraturan yang mengekang para pegawainya.

Selain masalah-masalah di atas, masih ada konflik lain di dalam kalangan

pegawai kereta api yang bahkan konflik tersebut berlangsung hingga sekarang, yaitu konflik mengenai keberadaan rumah dinas. Rumah dinas merupakan salah satu tunjangan yang diberikan kepada para pegawai kereta api yang memiliki golongan gaji A2 dan di atasnya. Rumah dinas hanya dapat dihuni oleh para pegawai kereta api maupun keluarganya namun, hanya selama mereka menjabat dan setelah pegawai bersangkutan pensiun, mereka harus meninggalkan rumah dinas tersebut. Namun, pada kenyataannya banyak para pegawai kereta api yang tetap menetap bahkan tidak ingin meninggalkan rumah dinas tersebut. Konflik ini berlanjut hingga sekarang, hal ini menyebabkan direktur kereta api mengeluarkan sebuah kebijakan tambahan untuk memberikan uang sewa bagi para pegawai baru yang seharusnya memperoleh hak atas rumah dinas. Direktur memberikan uang sewa rumah agar para pegawai dapat menyewa rumah lain. Adanya masalah mengenai rumah dinas ini semakin memperparah keadaan kesenjangan antara kalangan pegawai kereta api. Para pegawai baru sering merasa bahwa direktur kereta api tidak tegas dalam mengatasi masalah tersebut.

Adanya hal tersebut membuat para pegawai kereta api memiliki usul untuk membentuk suatu organisasi pegawai agar para pegawai dapat dengan mudah untuk menyampaikan aspirasinya kepada para pimpinan perusahaan. Namun, dengan adanya organisasi pegawai kereta api yang menyebabkan adanya konflik dan perpecahan di dalam kalangan pegawai. Pada tahun 1950 organisasi yang pertama kali terbentuk adalah Serikat Buruh Kereta Api (SBKA) dan Persatuan Buruh Kereta Api (PBKA). SBKA sebenarnya sudah ada sejak masa pemerintah kolonial Belanda dengan nama *Vereeniging van Spooren Tramweg Personeel* (VSTP) namun, pada akhirnya organisasi ini harus berubah nama menjadi SBKA akibat gerakan organisasi mereka

beraliran komunis. Setelah berganti nama menjadi SBKA organisasi ini berada kendali PKI, sedangkan PBKA berada di bawah kendali Masyumi. Sebagian besar pegawai DKA tergabung di dalam organisasi SBKA (Panitia Penyusun PT. Kereta Api Indonesia, 1970 : 92). Hal ini kemudian menyebabkan adanya perpecahan, SBKA melaporkan bahwa organisasi PBKA tidak layak untuk dipertahankan karena PBKA non-partai. Sehingga dewan perusahaan kereta api memutuskan untuk membekukan seluruh aktivitas organisasi PBKA. Hal ini menyebabkan SBKA semakin berkuasa namun, pada tahun 1965 kegiatan organisasi SBKA yang menyimpang mulai diketahui. SBKA terbukti banyak terlibat dalam kasus G30S/PKI sehingga sejak tahun 1965 SBKA dinyatakan terlarang dan dihapuskan. Sedangkan bagi pegawai yang terlibat di dalamnya dipensiunkan secara dini. Setelah pembubaran SBKA maka dewan perusahaan memutuskan untuk mengaktifkan kembali organisasi PBKA. Banyaknya pegawai yang tergabung ke dalam organisasi SBKA sebenarnya juga merupakan dampak dari kebijakan perusahaan yang memberatkan pegawai. SBKA menawarkan kepada para pegawai untuk memperoleh kenaikan pangkat dan gaji dalam waktu yang cepat, mereka dapat bergabung dalam organisasi SBKA. Hal tersebut memang terbukti namun, cara yang ditempuh menggunakan cara yang menyimpang.

Kesimpulan

Keberadaan sarana transportasi kereta api merupakan sarana transportasi yang penting dan fungsi utama dari kereta api sempat dialihkan pada masa kependudukan Jepang yang menyebabkan banyak kerusakan infrastruktur. Kerusakan infrastruktur diperparah akibat serangan agresi militer Belanda I dan II. Namun, kerusakan-kerusakan tersebut dapat ditangani setelah DKARI bergabung dengan SS/VS dan lebih mengalami

kemajuan setelah masa nasionalisasi. Setelah kerusakan infrastruktur teratasi, mulai muncul kerusakan lain yaitu kerusakan di dalam kalangan pegawai perusahaan kereta api sendiri karena, banyak pegawai yang merasa tidak puas dengan kebijakan-kebijakan yang diterapkan oleh direktur kereta api dan mengalami puncaknya ketika, banyak pegawai kereta api yang tergabung dalam organisasi SBKA bentukan PKI. Kerusakan dari dalam ini diperparah ketika terjadinya peristiwa G30S/PKI yang menyebabkan sebagian besar pegawai dipensiunkan secara dini sehingga perusahaan kereta api kekurangan pegawai. Dinamika perusahaan kereta api tahun 1945-1965 mengalami pasang dan surut berkali-kali, yang menarik adalah dinamika ini terjadi karena beberapa peristiwa bersejarah yang berkaitan dengan kemerdekaan Bangsa Indonesia dan juga akibat dari kebijakan-kebijakan perusahaan yang menyulitkan bagi para pegawai.

DAFTAR PUSTAKA

Arsip dan Publikasi Resmi

Api, Karet. *Pemberi Tahoe Pembesar Bala Tentara Nippon No. 1 Perusahaan Kereta Api di Tanah Jawa*. Bandung, 1944

Djawatan Kereta Api. *Peraturan Gadji Pegawai Negeri Sipil Republik Indonesia (P.G.P.N. 1955)*. 1956

Head Office DKA. *Indonesia State Railways*. Bandung: Djawatan Kereta Api, 1950

Lembaran Negara No. 22, 1963.

Pengumuman Menteri Perhubungan, Tenaga, dan Pekerjaan Umum No. 2, 1950

Peraturan Pemerintah No. 7, Tahun 1959, No. 14, Tahun 1962, No. 16, Tahun 1950, No. 25, Tahun, 1952, No. 61, Tahun 1957

Perpu No. 19, 1960

Perusahaan Negara Kereta Api. *Peraturan Gadji Pegawai Perusahaan Negara Kereta Api (GAPPENKA 1964)*. 1966

Surat Keputusan Menteri No. A 5/2/4

Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. Db3/1/22. 1954

Surat Keputusan No. 3212/Ment. 1950

Buku :

Agusmidah. 2010. *Dinamika hukum ketenagakerjaan di Indonesia*. Medan: USU Press.

Nasution. 2006. *Ekonomi Surabaya Pada Masa Kolonial (1830-1930)*. Surabaya: Intelektual.

PT. Kereta Api Indonesia, Panitia Penyusun. 1970. *Sekilas Lintas 25 Tahun Perkeretaapian*. Bandung: PT. Kereta Api Indonesia.