

BAB III

BENGKEL KERETA API PENGOK PADA MASA JEPANG

A. Perubahan Peran Kereta Api Pada Masa Jepang

Adanya perubahan-perubahan yang begitu cepat di daratan Eropa sewaktu pecahnya Perang Dunia II, perkembangan selanjutnya tidak saja semata-mata berpengaruh terhadap masalah pertahanan keamanan di Hindia Belanda, tetapi berpengaruh pula terhadap transportasi di Hindia Belanda khususnya yang berkaitan dengan perkeretaapian. Sebelum pecahnya Perang Dunia II kereta api berusaha keras mencari muatan, maka sewaktu dimulainya Perang Dunia II pada 1939 maka masyarakat justru dianjurkan untuk mengurangi berpergian dengan kereta api.¹

Dalam laporan tahunan (*jaarverslag*) yang dikeluarkan SS tahun 1941, tercantum berbagai kemunduran yang dialami perkeretaapian terutama yang menyangkut bidang peralatan dan suku cadang. Untuk itu Kepala Laboratorium Penelitian Bahan-Bahan, Prof. Ir. Van Alpen de veer, menyarankan untuk mengganti besi lapis pada jembatan-jembatan kereta api, peremajaan bantalan, serta mengadakan perbaikan tubuh jalan rel.²

Menanggapi laporan itu, pimpinan SS kemudian segera menyusun program kerja, berupa rencana perbaikan untuk jangka waktu 10 tahun, dari tahun 1941

¹Hal ini sebagai akibat beralih fungsinya pabrik-pabrik pembuat alat angkutan jalan raya menjadi mesin perang yang menghasilkan senjata dan mesiu. Sehingga dapat mengancam keselamatan para penumpang dalam berpergian.

²Departemen Perhubungan Jawatan Kereta Api, *op.cit.*, hlm. 159.

hingga 1950. Tujuan penyusunan ini untuk menghindari kemunduran perkeretaapian, baik dari segi teknis maupun ekonomis. Upaya lain yang dilakukan perusahaan kereta api ditengah masa sulit adalah berupa dimulainya penempatan golongan pribumi pada beberapa pos penting, sekalipun dalam jumlah terbatas.

Ditengah upaya SS untuk memperbaiki kembali citra perkeretaapian, Pemerintah Hindia Belanda dikejutkan dengan serangan tentara Jepang diberbagai wilayah yang dikuasi mereka. Kekuatan Jepang berhasil memaksa Belanda untuk menyerah tanpa syarat pada tanggal 8 maret 1942 di Kalijati, Subang. Dengan ini secara otomatis menghentikan upaya pekerjaan perbaikan sarana perkeretaapian yang sudah disusun dalam 10 tahun.

Setelah Jepang berkuasa di Hindia Belanda, keluarlah struktur baru tentang pemerintah pendudukan, yang penjabarannya didasarkan pada dua dokumen pokok tentang *Nampo Senryochi Gyosei Jisshi Yoryo* (Asas-asas mengenai pemerintahan di wilayah yang diduduki) dan *Nampo Senryochi Gyosei Jisshi Ni Kansuru Riku-Kaigun Chuo Kyotei* (Persetujuan pokok antara angkatan darat dan angkatan laut mengenai pemerintahan militer di wilayah-wilayah yang diduduki). Untuk wilayah Sumatera dan Jawa masuk wewenang angkatan darat, sementara Kalimantan, Sulawesi, Maluku, dan Papua masuk wewenang angkatan laut.³

Sejalan dengan perubahan struktur pemerintahan di atas, pada masa penjajahan Jepang di Hindia Belanda, seluruh jaringan kereta api dikuasai oleh Jepang. Kegiatan perkeretaapian tersebut dimaksudkan untuk mendukung peperangan dan kepentingan politik, banyak jaringan jalan kereta api dibongkar dan diangkut ke

³*Ibid.*, hlm. 162.

Thailand sehingga kondisi perkeretaapian saat itu mengalami kemunduran dan bahkan mengalami kehancuran. Di Sumatera dibawah pimpinan Angkatan Darat Jepang dengan nama *Tetsudotai* yang berkantor pusat di Bukittinggi. Perkeretaapian Sumatera dimasukkan kedalam wilayah Singapura, sehingga hubungannya dengan pulau jawa menjadi terputus. Adapun pembagian wilayah didalam pulau Sumatera sendiri secara garis besar dibagi dalam tiga wilayah, yaitu⁴

1. *Nambu Sumatora Tetsudo* di Sumatera Selatan termasuk Lampung
2. *Seibu Sumatora Tetsudo* di Sumatera Barat;
3. *Kita Sumatora Tetsudo* di Aceh dan Sumatera Utara.

Sedangkan pulau Jawa perkeretaapian dikuasai oleh Jepang yang kemudian diberi nama *Nikuyu Kyoko* yang kemudian berubah menjadi *Tetsudo Kyoko* yang berkantor pusat di Bandung dibawah pimpinan Angkatan Darat Jepang. Sehingga pembagian wilayah perusahaan dibagi menjadi 3 wilayah Eksploitasi, antara lain;

1. Wilayah Eksploitasi *Seibu Kyoku* di Jawa Barat meliputi 3 daerah inspeksi, yaitu :
 - a. Inspeksi 1 berpusat di Jakarta
 - b. Inspeksi 2 berpusat di Cirebon
 - c. Inspeksi 3 berpusat di Bandung
2. Wilayah Eksploitasi *Chubu Kyoku* di Jawa Tengah meliputi 4 daerah inspeksi, yaitu
 - a. Inspeksi 4 berpusat di Purwokerto
 - b. Inspeksi 5 berpusat di Semarang

⁴*Ibid.*, hlm. 162.

c. Inspeksi 6 berpusat di Yogyakarta

d. Inspeksi 7 berpusat di Solo

3. Wilayah Eksploitasi *Tobu Kyoku* di Jawa Timur meliputi 4 daerah inspeksi, yaitu :

a. Inspeksi 8 berpusat di Madiun

b. Inspeksi 9 berpusat di Surabaya

c. Inspeksi 10 berpusat di Malang

d. Inspeksi 11 berpusat di Jember⁵

Sesuai dengan sifat pemerintahannya, penggunaan angkutan kereta api lebih diprioritaskan bagi kepentingan militer Jepang, dengan tujuan guna memenangkan melawan sekutu. Akibatnya, perjalanan kereta api tidak mengikuti jadwal yang pasti, sehingga sering mengecewakan penumpang. Sementara pilihan lain di luar kereta api, berupa angkutan jalan raya praktis terhenti sama sekali. Sistem perkeretaapian peninggalan kolonial Belanda yang terdiri atas perusahaan milik negara (SS) dan perusahaan milik swasta (NIS, SCS, SJS, OJS, dan KSM), pengelolaannya disatukan dengan kantor pusat (Balai Kereta Api) di Bandung.⁶

Selain mengadakan perubahan-perubahan seperti yang telah diuraikan diatas, Pemerintah pendudukan militer Jepang juga banyak melakukan penghapusan beberapa lintas lama dan pembangunan lintas baru. Dalam bidang instalasi tetap, banyak rel pada sepur-sepur simpang dan sepur ganda di emplasmen-emplasemen

⁵Pembagian wilayah ini setelah kemerdekaan Indonesia berubah nama dari Inspeksi menjadi Daerah Operasi.

⁶Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid II*, (Bandung: CV. Angkasa, 1997), hlm. 10.

yang dibongkar. Pada lintas-lintas yang sepenuhnya telah dibongkar, operasi kereta apinya pun secara otomatis ditutup. Baik penghapusan lintas lama maupun pembangunan lintas baru dalam pelaksanaannya dilapangan sebagian besar dikerjakan oleh para *romusha*.

Pemerintahan Jepang secara terang-terangan kurang memperhitungkan nilai-nilai sosial dan kultural penduduk pribumi. Daerah-daerah membentuk Panitia Penyerahan *Romusha* (PPR) yang berkewajiban untuk menyerahkan tenaga romusha berdasarkan laporan sementara atau daftar sementara. Penyerahan romusha ada yang karena kehendak sendiri untuk menjadi *romusha* tetapi ada juga yang karena paksaan. Putra-putra petani juga ada yang mendaftarkan diri sebagai Haiho, atau pembantu serdadu Jepang. Penyerahan padi kepada pemerintah tentara pendudukan mengakibatkan bertambahnya kesengsaraan rakyat. Tidak hanya dikalangan para pegawai instansi pemerintah yang bekerja pada masa Kolonial, penduduk pribumi dan rakyat kecilpun juga dipaksa mengikuti *Romusha*, Tekanan untuk menjadi *Romusha* di kota tidak begitu berat seperti di desa, meskipun juga terdapat kemelaratan dan kesengsaraan.⁷

Semua jalur rel milik perusahaan kereta api swasta yang tidak menggunakan lebar rel 1.067 mm dibongkar, karena militer Jepang menggunakan kereta api dengan lebar rel 1.067 mm. Adapun beberapa lintas lama yang dihapus atau dibongkar jalan relnya antara lain adalah milik NIS, SS, SCS, SJS, OJS, dan KSM.

NIS dengan lebar rel 1.435 mm dibongkar Lintasan NIS yang dihapus yaitu:

⁷Jepang mengundang para pemuda untuk menjadi *Romusha* dengan bayaran 40 sen dan 250 gram beras. Lihat Selo Soemardjan, *Perubahan Sosial di Yogyakarta*, (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1990), hlm. 45.

1. Brumbung-Semarang Tawang, 15 km dibongkar tahun 1942.
2. Palbapang- Srandakan-Sewugalur, 15 km dibongkar tahun 1943.
3. Ngabean-Pundong, 27km dibongkar tahun 1943.

Sebagian rel dan jembatan keretea api yang dibongkar serta perlengkapan kereta api lainnya (lokomotif dan lain-lain) serta ribuan *Romusha* ddiangkut keluar negeri, seperti ke Thailand dan Burma untuk membangun transportasi perang di negara tersebut. Hal tersebut nantinya merupakan salah satu kendala bagi Jawatan Kereta Api Republik Indonesia pada awal Kemerdekaan.

B. Peran Bengkel Kereta Api Pengok Pada Masa Pemerintahan Jepang

Pada masa pendudukan Jepang, Bengkel Kereta Api Pengok dipimpin oleh seorang Mayor bernama Saito, dan wakilnya bernama Motoki. Bengkel Kereta Api Pengok pada waktu itu memiliki peralatan yang lengkap dan modern sehingga dianggap penting oleh Jepang untuk membantu perbaikan dan perawatan lokomotif dan membuat bahan pembuat senjata dari besi lokomotif.⁸ Bengkel Kereta Api Pengok inipun masih dijadikan sebagai bengkel pusat perbaikan lokomotif bekas NIS, sama seperti saat masa Kolonial.

Bengkel-bengkel kereta api dibebani pekerjaan militer, disamping tugas rutin memperbaiki armada angkutan. Demikian pula halnya dengan gedung-gedung

⁸Jerman juga ikut berperang dalam Perang Dunia ke-II melawan sekutu sama seperti Jepang. Pabrik-pabrik lokomotif di Jerman beralih fungsi menjadi pabrik Tank. Hal ini membuat Jepang tidak bisa mengimpor suku cadang untuk perbaikan lokomotif, sehingga terjadi kanibalisme antar lokomotif dalam usaha memperbaiki di Bengkel Kereta Api. Komponen-komponen dari lokomotif NIS 1.435 mm yang masih bisa digunakan, dicopot dan dipindahkan untuk memperbaiki lokomotif NIS 1.067 mm.

persediaan pembuat kertas merang dan alat-alat kantor, pemakainnya sudah tidak lagi diperuntukkan bagi perkeretaapian semata.⁹

Pada masa Jepang, Semua lokomotif milik NIS dengan lebar rel 1.435 mm di pulau Jawa dipensiunkan dan dipindah tugaskan ke Burma dan Thailand beserta jalur rel kereta api. Sebagian lokomotif yang masih tersisa dari 1.435 mm, dipotong-potong di Bengkel Kereta Api Pengok. Setelah lokomotif dipotong menjadi bagian-bagian kecil, bahan tersebut kemudian dibawa menuju tempat pembuatan peralatan militer.

Cara membaca lokomotif uap di Hindia Belanda pada saat Kolonial berbeda dari penomoran pada jaman Jepang. Sebelum militer Jepang masuk ke Hindia Belanda, pembacaan nomor seri lokomotif uap mengacu pada sistem Eropa. Pembacaan dilakukan berdasarkan nomor lokomotif perusahaan maskapai yang bersangkutan. Pada era penjajahan Jepang, sistem nomor seri diubah berdasarkan jenis lokomotif dan total jumlah roda penggerak. Penggabungan seluruh perusahaan maskapai kereta api di Hindia Belanda juga dilakukan oleh militer Jepang yang bertujuan untuk mempermudah pengaturan sistem operasional kereta api secara menyeluruh.

Sistem yang diterapkan oleh militer Jepang adalah dengan mengenali model lokomotif terlebih dahulu. Huruf didepan angka seri lokomotif adalah jumlah total roda penggerak yang terhubung dengan silinder, sedangkan angka awalan 2 dan 3 merupakan lokomotif tanpa gerbong *tender*. Angka awalan 5 adalah lokomotif yang memiliki gerbong *tender* terpisah. Kelanjutan dari angka tersebut adalah register

⁹Tim Telaga Bakti, *op.cit.*, hlm. 10.

lokomotif. Sisa angka satuan dan puluhan adalah nomor urutan lokomotif berdasarkan catatan inventarisasi.¹⁰

Berikut ini contoh cara membaca nomor seri lokomotif uap. Seri C5301 dapat dibaca sebagai berikut. Huruf C menandakan bahwa lokomotif tersebut memiliki total 3 as roda penggerak yang terhubung dengan sepasang silinder, angka 5 adalah kode lokomotif bergerbong *tender*¹¹, angka 3 adalah seri urutan lokomotif, dan angka 01 adalah nomor urut dari seri lokomotif tersebut. Contoh lain adalah B2502, B menandakan bahwa lokomotif tersebut memiliki total ada 2 as roda penggerak yang terhubung dengan sepasang silinder, 2 adalah lokomotif tanpa gerbong *tender*, angka 5 adalah seri urutan lokomotif, angka 02 adalah nomor urut dari seri lokomotif tersebut.

Untuk lokomotif uap dengan penggerak ganda bersistem *mallet*¹² seperti CC5001 juga memiliki penomoran yang sama, hanya saja huruf CC menunjukkan penggerak ganda dari sistem lokomotif tersebut dikarenakan lokomotif *mallet* memiliki sistem penggerak ganda. Sepasang masing-masing silinder menggerakkan

¹⁰Yoga Bagus Prayogo, *op. cit.*, hlm. 27.

¹¹*Tender* merupakan sebuah kotak atau berobak yang berisi bahan bakar lokomotif. Pada umumnya lokomotif kecil dan buatan sebelum tahun 1900 adalah lokomotif *tender*, sedangkan setelah tahun 1900 dan berukuran besar umumnya dengan gandengan *tender*.

¹²*Mallet* adalah merupakan sebuah sistem penggerak dalam lokomotif uap. Cara kerja sistem ini yaitu kalau artikulasi roda peenggerak berada dibawah tungku dan roda penggerak depan mendapat tekanan uap yang tinggi, kemudian disalurkan ke roda pengerak yang dibelakangnya, dan juga roda penggerak depan dapat berbelok arah sesuai dengan kurva belokan rel. Sistem ini banyak dipakai di Eropa, Amerika, dan juga Hindia Belanda.

3 as roda, angka 5 adalah lokomotif dengan gerbong *tender*, angka 0 adalah seri urutan lokomotif, angka 1 adalah nomor urut dari seri lokomotif tersebut.

Bengkel Kereta Api Pengok juga masih memiliki tugas untuk memperbaiki lokomotif bekas milik NIS yang memiliki lebar rel 1.067 mm. Berikut daftar lokomotif yang masih diperbaiki di Bengkel Kereta Api Pengok pada masa Jepang

Tabel 4
Lokomotif NIS 1.067 mm Yang Diperbaiki Di Bengkel Kereta Api Pengok Pada Masa Jepang.

Seri Lokomotif Lama	Seri Lokomotif Baru	Tahun Pembuatan	Pabrik	Tahun Perawatan
NIS 336	B1101	1884	Beyer Peacock	1944
NIS 337-339	B1102-04	1898-9	Beyer Peacock	1943
NIS 306-314	B2201-09	1898	Hartmann	1943
NIS 315-325	B2210-20	1900-1	Hartmann	1945
NIS 231-233	B2501-03	1902	Esslingen	1942
NIS 250	C1601	1899	Hartmann	1944
NIS 258	C1604	1908	Hartmann	1943
NIS 260-262	C1605-07	1908	Hartmann	1943
NIS 251	C1701	1899	Hartmann	1944
NIS 256-257	C1704-05	1902	Hartmann	1942
NIS 259	C1801	1908	Hartmann	1943
NIS 351-356	C2001-06	1903	Hartmann	1943
NIS 357-360	C2007-10	1912	Hartmann	1942
NIS 263	C2301	1908	Hartmann	1943
NIS 271-280	C2401-10	1909	Werkspoor	1944
NIS 281-285	C2411-15	1911-2	Werkspoor	1942
NIS 371-380	C5101-10	1913	Beyer Peacock	1943

Sumber: *De Stoomtractie op Java en Sumatra* by J.J.G. Oegema *PNKA Power Parade* by A. E. Durrant, reproduced with corrections in *Incredible Indonesia*, by Rob Dickinson, 1972.

Lokomotif di atas merupakan bekas milik NIS yang masih diperbaiki di Bengkel Kereta Api Pengok pada masa Jepang. Bengkel Kereta Api Pengok pada masa Jepang masih hanya memperbaiki lokomotif peninggalan milik NIS. Semua lokomotif di Hindia Belanda nomor serinya sudah dirubah pada masa Jepang, termasuk lokomotif bekas milik SS, SJS, OJS, SCS, dll.

Ada beberapa perubahan rute pada masa Jepang untuk lokomotif NIS ini. NIS 336 yang awalnya melayani rute *Batavia-Buitenzorg*, dipindahkan menuju Gundih. NIS 231—233 yang awalnya melayani Ambarawa-Bedono-Semarang, diubah sedikit menjadi Ambarawa-Gundih. Sisanya lokomotif-lokomotif tersebut masih sama dengan rute yang lama pada masa Kolonial.

Ada 1 lokomotif NIS yang dirubah lebar relnya dari 1.435 mm menjadi 1.067 mm yaitu NIS 209, dulunya nomor lokomotif ini NIS 103. Perubahan lebar rel ini dilakukan di Bengkel Kereta Api Pengok. Lokomotif bekas milik NIS ini semuanya dipergunakan untuk kepentingan militer Jepang, terutama untuk distribusi pertambangan batubara yang pada waktu itu merupakan sumber daya utama.

Ada beberapa lokomotif 1.067 mm yang juga dipindah tugaskan keluar negeri, yang juga merupakan daerah jajahan militer Jepang. Berikut keterangannya:

Tabel 5
Daftar Lokomotif NIS 1.067 mm Yang Dipindahkan Ke Luar Negeri
Pada Masa Jepang

Seri Lokomotif	Tahun Pembuatan	Pabrik
NIS 381-385	1919	Werkspoor
NIS 391-395	1923	Werkspoor
NIS 396-400	1922	Beyer Peacock

Sumber: *De Stoomtractie op Java en Sumatra by J.J.G. Oegema PNKA Power Parade by A. E. Durrant, reproduced with corrections in Incredible Indonesia, by Rob Dickinson, 1972.*

1. Lokomotif nomor seri NIS 381-400, dirubah nomor lokomotifnya menjadi seri C52 dan dirubah lebar bannya menjadi 1 meter. Lokomotif NIS 384, 385, 387-389, 391, 393, 394, 398 dan 400 dipindahkan ke Malaysia..
2. Seri NIS 382, 383, 392, 395-397 dan 399 dipindahkan ke Thailand sementara lokomotif NIS 381 dan 386 ke Vietnam.

3. Terakhir lokomotif NIS 390 dihancurkan dan dijadikan besi cair untuk keperluan militer.

Lokomotif NIS 381-400 ini pada masa Jepang sudah dilengkapi dengan teknologi *Superheater*. Dengan teknologi ini, kecepatan lokomotif NIS mampu mencapai kecepatan 75km/jam. Jumlahnya yang cukup banyak sekitar 20 lokomotif, membuat Jepang memutuskan lokomotif seri ini untuk dikirim ke Malaya, Vietnam dan Thailand.

Ada juga lokomotif NIS 1.067 mm yang tidak diperbaiki di Bengkel Kereta Api Pengok pada masa Jepang, karena belum memasuki tahun perawatan dari lokomotif tersebut. Seri NIS 315-325, 331-332, 234-235, 252-255, mengalami perawatan di Balai Yasa Pengok pada 1941.

C. Polisi Militer Di Dalam Bengkel Kereta Api Pengok

Pada tahun 1942 dan 1943 diadakan penerimaan pegawai secara besar-besaran dari lulusan SMTA dan perguruan tinggi. Mereka ini kemudian menjadi tulang punggung dalam kehidupan kereta api selanjutnya. Bagi para pegawai yang diterima diberikan latihan dan kursus. Untuk tingkat rendah disebut *Kyushuzyo*. Sedangkan untuk kursus tingkat menengah disebut *Tyou-Kyushuzyo*. Adapun latihan-latihan yang diberikan termasuk pula didalamnya untuk menghadapi bahaya peperangan seperti *Seinendan*, *Keibodan*, dan *Hatohan*.¹³

Khusus para pegawai pribumi di lingkungan perkeretaapian, boleh dikatakan hampir semuanya tetap mempertahankan keanggotaannya didalam *Societeit*

¹³Departemen Perhubungan Jawatan Kereta Api, *op.cit.*, hlm. 170.

Inheemsche Gemeentelijk Ambtenaren Bond (SIGAB).¹⁴ Atas kesepakatan bersama, termasuk dengan para pegawai pribumi dari instansi lain dalam masa pemerintahan pendudukan militer Jepang, Singkatan SIGAB ini tidak diganti. Karena bila diindonesiakan memiliki bunyi yang hampir sama dengan kata sigap, yang berarti cekatan atau siap sedia.

Dari Yogyakarta yang turut mengikuti pendidikan pelatihan dan kursus serta masuk kedalam anggota SIGAB ini diantaranya yaitu Abdul Sulaiman, Amin Soegiyo, Soerono, dan Soetanto. Setelah menjadi anggota SIGAB, Mereka kemudian bekerja di Bengkel Kereta Api Pengok Yogyakarta .

Pemberian pelatihan dan kursus ini dilakukan militer Jepang guna mengganti tenaga kerja serta pegawai dinas dari Belanda. Termasuk para pegawai Belanda yang bekerja di balai yasa Pengok, mereka semua ditahan dan dijadikan *romusha* oleh militer Jepang. Sementara pegawai Belanda yang masih bertahan, hanya menunggu waktu saja sampai para tenaga ahli baik dari pemerintah Jepang maupun pribumi yang sudah lulus mengikuti pelatihan dan kursus, datang untuk menggantikan jabatan mereka.

Selain memperbaiki lokomotif dan membuat bahan-bahan militer dari besi lokomotif, di Bengkel Kereta Api Pengok serta kantor-kantor penting Jepang memerlukan semacam informan dari salah satu pegawai kantor yang bersangkutan dan dinggap dapat dipercaya. Untuk selanjutnya akan dididik menjadi informan

¹⁴S.I.G.A.B merupakan himpunan pegawai pemerintah dari kalangan pribumi. Anggota dari himpunan ini berasal dari seluruh instansi pemerintah termasuk kereta api dan sudah ada sejak masa Kolonial

Kenpeitai.¹⁵ *Kenpeitai* memiliki kekuasaan yang sangat besar dalam menjaga keamanan daerah-daerah pendudukan di Indonesia. Dalam menjalankan tugasnya, tidak jarang *Kenpeitai* melakukan pemukulan dan penangkapan terhadap orang yang dicurigai sebagai mata-mata musuh atau dianggap memusuhi pemerintahan Jepang. Meskipun orang-orang yang ditangkap ini tidak sepenuhnya bersalah atau sekedar tidak sengaja melakukan hal yang tidak disenangi *Kenpeitai*, penangkapan tetap dilakukan, dan biasanya orang yang ditangkap akan mendapat penyiksaan atas kesalahan yang mereka perbuat, dan tidak jarang pula tewas akibat disiksa. Hal ini adalah salah satu strategi Jepang untuk mencegah timbulnya benih-benih pemberontakan sekecil apapun dan mengamankan jalannya pemerintahan militer Jepang di wilayah jajahannya. Dari Bengkel Kereta Api Pengok yang dipilih sebagai *Kenpeitai* yaitu Abdul Sulaiman. Pemuda ini telah mempunyai kedudukan sebagai Kepala Ketel Uap di Bengkel Kereta Api Pengok.¹⁶

Hal ini menyebabkan munculnya gerakan bawah tanah yang dilakukan oleh orang-orang Indonesia agar tidak ditangkap oleh *Kenpeitai*. Gerakan bawah tanah ini bentuknya hanya berupa tukar-menukar informasi. Pihak-pihak yang menentang pendudukan Jepang banyak yang bekerja di dinas-dinas milik Jepang untuk sekedar memperoleh informasi. Di antara mereka ada yang bekerja untuk *Kenpeitai* untuk memperoleh informasi tentang orang-orang yang dicurigai oleh Jepang. Orang-orang

¹⁵*Kenpeitai* sebagai polisi mata-mata selalu berada di perusahaan, pabrik maupun instansi pemerintah yang dianggap penting bagi Jepang. Sehingga dapat memata-matai seluruh orang pribumi agar tidak ada pemberontakan maupun perlawanan terhadap pemerintah Jepang.

¹⁶Perpustakaan Kereta Api Kantor Pusat, *Resume Mozaik Perjuangan Kereta Api 45*. (Bandung: Perpustakaan Kereta Api, tt), hlm. 130.

dicurigai tersebut kemudian dianjurkan untuk tidak bergerak secara aktif atau berdiam diri. Mereka yang bekerja pada kantor komunikasi Jepang yang menggunakan telepon berhasil memperoleh banyak informasi-informasi penting tentang pembicaraan-pembicaraan pasukan Jepang. Selain itu mereka juga memberi informasi jika ada pejabat atau tokoh yang disadap oleh Jepang untuk selanjutnya diambil langkah. Mereka yang bekerja di kantor radio bisa melaporkan informasi yang tidak boleh disiarkan oleh Jepang secara luas. Para pemuda yang bekerja di *Riyuku Kyoku* juga melaporkan tentang angkutan barang dan tentara Jepang yang menggunakan transportasi kereta api.¹⁷

Selama dalam pendudukan Jepang ini, dalam bidang kepegawaian sering terjadi kejanggalan-kejanggalan, serta banyak menyimpang dari ketentuan yang sudah ada. Sebagai contoh: mengenai kedudukan pegawai, tata cara penggajian, serta pengangkatan sering timbul keanehan yang tidak masuk akal. Peraturan-peraturan yang ada sering tidak diindahkan. Sehingga dalam pelaksanaannya banyak yang mengandalkan pada pendapat pimpinan masing-masing semata. Cara-cara promosi pegawai sering pula menyakitkan hati pegawai lainnya. Mereka yang dihargai kebanyakan adalah yang erat pergaulannya dengan penguasa Jepang, serta mau memata-matai rekan sendiri yang dicurigai sebagai musuh dalam selimut. Seperti yang terjadi pada pegawai pribumi di Bengkel Kereta Api Pengok, Abdul Sulaiman. Abdul memiliki kedekatan dengan penguasa Jepang sehingga mampu

¹⁷Mata-mata Jepang ini menjadi seperti dua sisi mata uang. Disatu sisi memberikan informasi dan membantu Jepang dalam pengamanan pemberontakan, namun juga dapat menjadi informan bagi orang pribumi yang melakukan gerakan bawah tanah mengingat mereka juga sebenarnya merupakan rakyat Indonesia.

menduduki jabatan yang penting di Bengkel Kereta Api Pengok sekaligus menjadi mata-mata dari Jepang, sehingga para pegawai pribumi saling menaruh curiga antar teman sendiri

Menjelang berakhirnya kekuasaan Jepang di Indonesia, pegawai kereta api pribumi sudah mencapai 80.000 orang dan mayoritas menduduki jabatan rendah. Sedangkan jabatan-jabatan pimpinan diisi oleh orang Jepang. Baru memasuki tahun 1945 diangkat wakil-wakil pimpinan Bangsa Indonesia sebagai pendamping.¹⁸



¹⁸Laporan Akhir, Surat Perintah Kerja, *op. cit.*, Hlm. 173