

PERISTIWA KERETA API BINTARO 1987: ANALISIS *HUMAN ERROR* PADA KECELAKAAN.

BINTARO RAIL CRASH ON 1987: THE IMPACT OF HUMAN ERROR ON ACCIDENTS.

Oleh: Singgih Aji Susilo, Prodi Ilmu Sejarah, Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Yogyakarta, singgihajisusilo@gmail.com

ABSTRAK

Pada zaman modern ini, Komite Nasional Kecelakaan Transportasi (KNKT) mengabarkan bahwa selama kurun 2010 hingga 2016 tercatat 35 kecelakaan kereta api di Indonesia dengan korban jiwa sebanyak 55 jiwa dan 240 orang terluka. Melihat dari sejarah perkeretaapian Indonesia, ternyata kecelakaan bukan sesuatu yang baru. Kecelakaan kereta api yang terjadi di Bintaro, Jakarta Selatan, pada 19 Oktober 1987 merupakan salah satu kecelakaan yang terbesar sepanjang sejarah perkeretaapian di Indonesia. Tujuan dari penulisan ini adalah mengetahui faktor-faktor penyebab dan dampak dari kecelakaan kereta api di Bintaro.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa *human error*, kedisiplinan masyarakat dan pegawai PJKA (Perusahaan Jawatan Kereta Api) rendah, serta sarana yang tidak memadai sebagai sebab utama kecelakaan. Peristiwa ini berawal dari kesalahpahaman PPKA Sudimara dengan PPKA Kebayoran Lama. Masinis KA 225 yang awalnya diberi perintah untuk melakukan langsir di Stasiun Sudimara, justru memberangkatkan rangkaian kereta ke Stasiun Kebayoran Lama karena mematuhi perintah sebelumnya. Akibatnya, KA 220 yang sudah berangkat dari Stasiun Kebayoran Lama bertabrakan dengan KA 225 di Pondok Betung Pesanggrahan Bintaro. Total 129 orang meninggal dan 291 mengalami luka dalam kecelakaan ini.

Kata Kunci: *Bintaro, Kecelakaan, Kereta Api*

ABSTRACT

In this modern day, National Transportation Accident Committee reported that during the period of 2010 to 2016 there were 35 railway accidents in Indonesia with 55 died and 240 injured. Looking at the history of Indonesian railways, it turns out that accidents are not something new. The train accident that occurred in Bintaro, South Jakarta, on 19 October 1987 was one of the biggest accidents in the history of railways in Indonesia. The purpose of this paper is to determine the causes and impacts of train accidents in Bintaro.

The results showed that human error that public discipline and employees of the PJKA (Railway Service Company of Indonesia) are low, and the facilities are inadequate as the main cause of accidents. This event began with a misunderstanding of PPKA Sudimara with PPKA Kebayoran Lama. As a result the train 225 engineer, who was initially given the order to do the shunt at Sudimara Station, instead dispatched a series of trains to Kebayoran Lama Station because he obeyed the previous order. As a result, the Railway 220 which had departed from Kebayoran Lama Station collided with the 225 train at Pondok Betung Pesanggrahan Bintaro. This accident resulted in 129 deaths and 291 injuries.

Keywords: *Bintaro, Accident, Train*

PENDAHULUAN

Kecelakaan transportasi adalah peristiwa di jalan raya yang tidak terduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia, kerugian materiil,¹ dan kepadatan lalu lintas.² Kecelakaan didahului situasi ketika seseorang atau kelompok pemakai jalur transportasi gagal mengatasi lingkungan mereka. Kegagalan subjek dalam mengatasi lingkungan karena kecelakaan merupakan peristiwa acak yang didasarkan lokasi dan waktu³ yang tidak bisa ditentukan.

Kecelakaan kereta api merupakan salah satu dari kecelakaan lalu lintas.⁴ Dalam istilah perkeretaapian, kecelakaan dibagi menjadi dua jenis yaitu Peristiwa Luarbiasa (PL)⁵ dan Peristiwa

1Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993, pasal 93.

2 Khisty. J dan Lall., *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi*, (Erlangga: Jakarta, 2005) hlm. 20.

3Peraturan Pemerintah, *op. cit.*

4 Lalu Lintas adalah perhubungan antara sebuah tempat dengan tempat yang lain (dengan jalan pelayaran, kereta api dan sebagainya). Pusat Bahasa, Kamus Besar Bahasa Indonesia, (Departemen Pendidikan Nasional: Jakarta, 2008), hlm. 801.

5PL ialah segala kejadian dan keadaan pada lajur kereta api yang mengalami gangguan dinas yang membahayakan perjalanan kereta

Luarbiasa Hebat (PLH). Dapat disebut PLH jika peristiwa kecelakaan mengakibatkan orang meninggal atau luka parah. Selain itu, PLH menyebabkan kerusakan lajur kereta api sehingga tidak dapat digunakan selama 24 jam, kereta api sebagian atau seluruhnya mengalami tabrakan, atau mengalami percobaan sabotase.⁶

Hasil investigasi termutakhir Komite Nasional Kecelakaan Transportasi (KNKT), selama kurun 2010 hingga 2016 tercatat 35 kecelakaan perkeretaapian di Indonesia dengan korban jiwa sebanyak 55 jiwa dan 240 orang luka-luka. Sebanyak sembilan kecelakaan karena tabrakan antar kereta, sisanya diakibatkan rel anjlok yang menyebabkan rangkaian kereta terguling.⁷ Jika dibandingkan dengan moda transportasi massal lainnya, kereta api masuk dalam kategori transportasi massal teraman. Moda transportasi penerbangan dalam kurun waktu yang sama mengalami kecelakaan sebanyak 212 kejadian. Data investigasi moda pelayaran mencatat 54 kecelakaan. Sedangkan kecelakaan lalu lintas dan angkutan

api. Komite Nasional Keselamatan Transportasi, *Laporan Nasional Kecelakaan Kereta Api: Tumburan antara KA BBR 20 Dan Bus PMH No. 471 di Km 222 + 811 JPL No. 47 Petak Jalan antara Sepancar-Baturaja Sumatera Selatan*, (Database KNKT: Jakarta, 2005), hlm. iv.

6*Ibid.*,

7KNKT, *Data Investigasi Kecelakaan Perkeretaapian Tahun*

jalan sebanyak 41 kejadian.⁸

Human error atau kesalahan teknis manusia merupakan kontributor terbesar kecelakaan kereta api. Data dari Direktorat Jendral Perkeretaapian Kementerian Perhubungan menunjukkan bahwa 70%⁹ kecelakaan kereta api disebabkan *human error*. Kesalahan manusia pada kecelakaan kereta api dapat terjadi pada operator lapangan, yaitu masinis maupun operator darat yang disebut Pengatur Perjalanan Kereta Api (PPKA) yang bertugas sebagai pengatur sinyal dan keberangkatan kereta api.¹⁰

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penilitan sejarah kritis yang terdiri dari empat tahapan. Tahap pertama adalah pengumpulan data sejarah yang relevan. Data tersebut diperoleh dari arsip pribadi pelaku utama, rekan-rekan pecinta kereta api, Perpustakaan Nasional, dan Monumen Pers Nasional. Tahap kedua yaitu verifikasi atau kritik sumber, merupakan proses pengujian

2010 –2016, (Database KNKT: Jakarta, 2016), hlm. 1.

8Ibid.,

⁹Fikri Indra Maulana dan Ari Widyanti, “Analisis Metode *Human Error Identification* Penyebab Kecelakaan yang Berhubungan dengan Pengatur Perjalanan Kereta Api” dalam *Seminar Nasional IENACO*, 2016, hlm. 1.

¹⁰ “*Human Error* Penyebab Utama Kecelakaan Kereta Api”, *Tempo*, 22 Juli 2010, hlm 10.

sumber untuk memperoleh kredibilitas dan otentisitas ditinjau dari fisik maupun isi sumber. Tahap ketiga yaitu interpretasi, merupakan proses penafsiran fakta sejarah yang telah diperoleh dari proses kritik sumber. Tahap keempat, historiografi atau penulisan sejarah, yaitu penyampaian tulisan dalam bentuk karya sejarah.

HASIL PENELITIAN

A. Sejarah Kereta Api Indonesia Masa Orde Baru

Sejak dibangun jalur rel, kereta api menjadi sarana transportasi yang tangguh baik kualitatif maupun kuantitatif. Terlebih pada masa sebelum perang dunia kedua kapasitas sarana transportasi jalan raya antar daerah masih minim, sehingga kereta api menjadi yang terdepan dalam melancarkan roda perekonomian negara maupun melayani rakyat. Angkutan massal jarak jauh ini sangat diandalkan oleh rakyat kecil yang berprofesi sebagai pedagang dan pengujung pasar.

Bagi perusahaan kereta api jelas keadaan ini sangat menguntungkan. Permintaan jasa angkut yang besar akan menutup biaya operasi dan menghasilkan keuntungan. Perusahaan kereta api juga rajin dalam mempromosikan jasa-jasanya serta akusisi angkutan. Aturan pemerintah Kolonial Hindia Belanda pada waktu itu juga melakukan proteksi terhadap jumlah kendaraan angkutan yang beredar dijalanan, yang tentunya juga menguntungkan perusahaan kereta api.¹¹

¹¹ Imam Subarkah, *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-*

Sejarah jalur kereta api mengalami masa yang memprihatinkan pada pendudukan Jepang. Beberapa jalan rel di Sumatra dan Sulawesi serta sebagian lintas cabang di Pulau Jawa dibongkar untuk digunakan di Burma.¹² Dampaknya jaringan jalan rel di Indonesia berkurang. Dalam masa perjuangan kemerdekaan Indonesia, kereta api berperan dalam pendistribusian logistik untuk perjuangan dari Croyom ke pedalaman Jawa Tengah, mobilisasi tentara di wilayah Yogyakarta-Magelang-Ambarawa.

Pengelolaan kereta api di Indonesia telah ditangani oleh institusi yang dalam sejarah telah mengalami beberapa perubahan. Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI), pada akhirnya namanya dipersingkat dengan Djawatan Kereta Api (DKA) pada 1950. Institusi tersebut berubah lagi menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) pada tahun 1963 dengan Peraturan Pemerintah No. 22 tahun 1963.

Perkeretaapian medio 1960 hingga 1966 mengalami berbagai permasalahan. Keterbatasan dana, masalah rehabilitasi sarana dan prasarana, kesulitan mencari suku cadang, kekurangan gerbong, hingga peremajaan lokomotif merupakan beberapa masalah yang dihadapi oleh pemerintah dalam membangun perkeretaapian Indonesia.

Perusahaan Negara Kereta Api tidak memiliki cukup dana untuk
1992, (Bandung: Intergrafika, 1992), hlm 50.

12 Suryo Hapsoro Tri Utomo, *Jalan Rel*, (Beta Offset: Yogyakarta, 2009), hlm. 7.

mendatangkan rel baru. Untuk mengatasi hal tersebut maka dilakukan beberapa rekayasa lalu lintas. Caranya rel-rel yang sudah atau jarang digunakan untuk melintas kereta api dipindahkan menuju ke jalur yang padat lalu lalang kereta api. Pemasangan/penggantian rel baru dapat terlaksana setelah PNKA mendapatkan bantuan dana dari *Development Loan Fund*.¹³ Hingga tahun 1966, rehabilitasi rel baru terlaksana 1.754 kilometer dari seluruh lintas utama yang panjangnya 2.823 kilometer.

Selain rehabilitasi rel, permasalahan kekurangan gerbongjuga dialami oleh PNKA. Minat masyarakat terhadap penggunaan jasa kereta api sangat tinggi, namun tidak dibarengi dengan ketersediaan gerbong kereta api. Akibatnya ketika kereta beroperasi, gerbong akan padat dengan penumpang secara berlebihan. Aksi kriminalitas tentu terjadi di atas gerbong. Rasa tidak nyaman bertambah karena sebagian besar gerbong berusia lebih dari 40 tahun.¹⁴

Menaiki kereta api jarak jauh atau pendek pada tahun 1960 bukan sesuatu yang menyenangkan. Gerbong kereta penuh merupakan hal yang wajar. Bahkan penumpang tidak segan-segan untuk naik di lokomotif berjubel dengan masinis, jika dilihat dari luar tidak bisa dibedakan antara masinis dengan

13 PNKA, *Sekilas Lintas 25 Tahun Perkeretaapian 1945-1970*, (Bandung: Tanpa Penerbit, 1970) hlm. 122-123.

14 R. Aboeprajitno, *Keadaan DKA pada Akhir Tahun 1962*. (Bandung: DKA, 1962), hlm 5

penumpang. Dalam tajuk rencana koran *Nasional* edisi 1 Maret 1963, selain mewanti-wanti adanya serobotan, redaksi *Nasional* meminta pemerintah memperbarui kereta. Tak perlu yang *all metal*, kata mereka. Selain tak cocok dengan iklim Indonesia, dengan kereta macam ini, sementara pada saat yang sama bila pemerintah tak sanggup menyediakan AC.¹⁵

Para calon penumpang juga kesulitan dalam membeli tiket. Agar dapat membeli tiket kereta api, para penumpang harus memiliki "Surat permintaan memesan kartjis" atau disingkat SPMK. SPMK dapat dibeli di Stasiun Jakarta Kota, Gambir, Manggarai, Jatinegara, dan Pasar Senen dengan harga Rp. 1 atau Rp. 2. Setelah diisi, SPMK diajukan ke Biro Pendaftaran Pemesanan Kartjis di Jakarta Kota dan Gambir yang jam kerjanya yang dibatasi pukul 08.00-11.00. Namun, penumpang baru dapat membeli tiket sehari sebelum keberangkatan kereta. Sulitnya mendapat tiket, para calon penumpang juga harus bersaing dengan para calo. Jika saat mudik lebaran harga SPMK bisa mencapai Rp. 100.¹⁶

Perjalanan dari Jakarta menuju Yogyakarta bisa menghabiskan waktu hingga sehari. Jika perjalanan saat itu bisa menempuh waktu selama 24 jam tergolong cepat. Belum lagi jika kereta api mogok di tengah perjalanan tentu akan membuat

kereta berhenti lama dan penumpang harus pindah ke kereta lain yang juga sudah penuh. Penumpang juga sering mengeluhkan aksi kriminal di dalam perjalanan. Selain itu, petugas dinilai belum profesional dan kurang senyum. Akibatnya banyak keluhan yang datang dari masyarakat pengguna jasa kereta api.¹⁷

Pemerintah Indonesia terus menggalakan kebijakan-kebijakan yang tujuannya untuk memajukan transportasi. Pemerintah melakukan langkah penyelamatan yang terdiri dari tindakan rehabilitasi, normalisasi, dan stabilisasi di segala bidang. Kereta api mengalami peningkatan dari angka statistik jumlah muatan penumpang dan barang di semua daerah eksploitasi dari kurun 1970 hingga 1973.¹⁸

PJKA tetap melakukan pembelian lokomotif, kereta dan gerbong untuk mengatasi kesulitan-kesulitan yang terjadi dalam bidang teknis dan operasionalnya. Pemerintah tetap membantu PJKA sehingga sedikit demi sedikit permasalahan PJKA teratasi. Apalagi Pemerintah Orde Baru sedang melakukan pembangunan di sekor transportasi.¹⁹ Namun PJKA juga bukan tanpa masalah, tahun 1986 PJKA juga belum berniat untuk menempatkan petugas penjaga perlintasan kereta api dengan jalan

17 "Perlu Kampanye Senyum Untuk Petugas PJKA", *Kompas*, Selasa 26 Mei 1987, Kolom 4 hlm 2.

18 Soedjono Kramadibrata, *Transportasi Perkeretapiaan*, (tanpa kota, tanpa penerbit, 1896), hlm. 196.

15 <https://historia.id/urban/articles/mudik-tahun-1960-an-6k4pR>, diakses pada 16 Juni 2019 pukul 11.15.

16 *Ibid.*

19 Imam Subarkah, *loc. cit.*

raya dengan alasan biaya tambahan personel PJKA akan membengkak. Di Jawa dan Sumatra tercatat lebih dari 8.494 perlintasan. Namun hanya 1.285 pintu perlintasan yang memiliki pintu pengaman dan penjaga. Sebagian besar lainnya masih belum terjaga.²⁰

Kecelakaan terjadi di antara Stasiun Pondok Ranji dan Pemakaman Tanah Kusir. Tepatnya berada di lengkungan "S" pada posisi kilometer 17 + 252 m²¹ dari stasiun Tanah Abang, kurang lebih berjarak 8 kilometer dari stasiun Sudimara. Di sekitar lokasi terdapat 1 perlintasan sebidang yang berjarak 200 meter dari lokasi, gedung SMA Negeri 86 Bintaro, satu gedung sekolah dasar, Pemakaman Tanah Kusir dan beberapa rumah penduduk, di mana posisi tikungan terhalangi oleh sebuah bukit kecil (sekarang bukit tersebut sudah diratakan untuk pembangunan jalur ganda yang diresmikan mulai 2007).²² Saat ini di antara stasiun Sudimara dan Kebayoran Lama telah dibangun stasiun Pondok Ranji dan Jurang Mangu yang keduanya merupakan

20 "Rambu-rambu Persilangan KA", *Kompas*, Rabu 19 Februari 1986, Kolom 4 hlm. 3.

21 Analisa, "Tubrukan Kereta Api Maut, 102 Tewas", Selasa 20 Oktober 1987, kolom 1, hlm 1. Lihat juga Berita Buana, "Sejumlah Penumpang Tewas, 198 Luka Berat/Ringan", Selasa 20 Oktober 1987, kolom 1 hlm 1.

22 Wawancara dengan Ramdani, Warga Pondok Betung RT 04/RW: 09, Bintaro, Tangerang Selatan, 17 April 2018. pada 15 April 2018.

bangunan baru, dan telah ada jalan tol Ulujami-Serpong serta Jalan Tol Lingkar Luar Jakarta (JORR) yang letaknya tidak terlalu jauh.²³

Jalur kereta api antara Pasar Palmerah dan Rangkasbitung setiap harinya terhitung padat. Kereta api yang berangkat pertama kali dari Stasiun Rangkasbitung melalui Sudimara menuju Palmerah berangkat pukul 06.11 WIB. Sedangkan dari Stasiun Tanah Abang menuju Rangkasbitung, kereta pertama berangkat pukul 05.00 WIB dengan jalur yang sama. Kereta menuju dari Rangkasbitung tercatat sebanyak sebelas kali keberangkatan yang berakhir pada kereta yang berangkat pukul 20.33 WIB ke arah Tanah Abang. Untuk arah yang berlawanan, tercatat jalur-jalur padat jurusan Tanah Abang-Rangkas Bitung pada pukul 15.12 WIB, pukul 16.17 WIB dan pukul 18.30 WIB. Pada jam padat tersebut, rata-rata setiap gerbong memuat 180 penumpang. Jika dijumlahkan dengan satu rangkaian kereta yang menarik enam gerbong, hasilnya sekali perjalanan bisa membawa 1.080 penumpang.²⁴

Selain kereta penumpang, jalur Tanah Abang-Rangkasbitung juga dilalui kereta barang. Untuk kereta barang yang berangkat dari Stasiun Palmerah berangkat pukul 08.44 WIB. Kereta barang jurusan Rangkasbitung setiap harinya tercatat sepuluh kali pemberangkatan, dengan pemberangkatan terakhir pukul 20.36 WIB. Sepuluh kereta barang tersebut, tujuh diantaranya

23 *Ibid.*

24 Soeara Pembaharuan, *Rekaman Peristiwa*, (Jakarta: Sinar Harapan, 1988), hlm 173.

adalah angkutan batu bara. Sedangkan untuk arah yang sebaliknya, kereta barang dari Rangkasbitung menuju Palmerah diberangkatkan pada pukul 04.15 WIB ke Palmerah. Sedangkan kereta barang terakhir diberangkatkan dari Rangkasbitung pada pukul 21.32 WIB.

Jalur kereta api Tanah Abang-Rangkasbitung dan sebaliknya, setiap harinya total 39 kali keberangkatan kereta penumpang dan kereta barang. Selain itu, masih ditambah lagi tiga buah kereta barang yang tidak terdaftar dalam jadwal rute kereta api Tanah Abang-Rangkasbitung. Ketiga kereta api barang melakukan perjalanan pulang-pergi dan tidak melakukan pemberhentian di Palmerah. Penumpang kereta dari Rangkasbitung yang berangkat pukul 05.00 WIB paling banyak pedagang kecil dan anak-anak sekolah. Biasanya kereta ini berhenti di stasiun Sudimara pada pukul 06.40, menunggu kereta dari Tanah Abang, yang biasanya melintas sembilan menit kemudian.²⁵

B. Peristiwa Kecelakaan Kereta Api Bintaro 19 Oktober 1987

Rentetan kesalahan sudah terlihat ketika keberangkatan KA 225 dari Stasiun Serpong ke Stasiun Sudimara. KA 225 berangkat dari Stasiun Serpong setelah mengalami keterlambatan sekitar lima menit dari jadwal seharusnya. PPKA Stasiun Serpong memberangkatkan KA 225 tanpa mengecek terlebih dahulu jika Stasiun Sudimara akan penuh jika KA 225 tiba. Celakanya, PPKA

Sudimara juga menerima KA 225 dengan memberikan warta aman ke PPKA Serpong dengan artian KA 225 boleh berangkat menuju Stasiun Sudimara.

Setelah menerima KA 225, PPKA Sudimara mulai menyadari bahwa tidak mungkin bisa menerima lagi kereta karena dari tiga spur Stasiun Sudimara telah terisi semua.²⁶ KA 225 mengisi spur tiga. Spur Dua telah terisi dengan KA Batubara 1035 Jurusan Cigading-Tanah Abang yang tertahan di stasiun karena memprioritaskan kereta penumpang untuk lewat terlebih dahulu. Sedangkan Spur Satu terisi oleh tujuh rangkaian gerbong kosong tanpa lokomotif.²⁷

Sedangkan jadwal persilangan yang berlaku, KA 220 yang akan dari Stasiun Kebayoran Lama akan bertemu dengan KA 225 di Stasiun Sudimara.²⁸ PPKA Sudimara meminta PPKA Kebayoran Lama untuk mengubah tempat persilangan ke Stasiun Kebayoran Lama. PPKA Kebayoran Lama Mad Ali membalas bahwa persilangan bisa dilakukan jika dia belum diaplus. Setelah komunikasi terputus, Mad Ali diaplus Umriyadi, PPKA Kebayoran Lama yang baru.

Sebelum mendapat persetujuan tempat persilangan, ternyata PPKA

²⁶“Sejumlah Petugas PJKA Diperiksa Pihak Berwajib” *Kompas*, Rabu 21 Oktober 1987, kolom 2, hlm 1.

²⁷ Soeara Pembaharuan, *loc. cit.*

²⁸ Surat Pemberitahuan Tempat Persilangan, dokumen pribadi Slamet Suradio. Lihat lampiran.

Sudimara sudah membuat PTP untuk persilangan di Stasiun Kebayoran Lama. Respon dari PPKA Mad Ali juga tidak sesuai dengan ketentuan, seharusnya Mad Ali memberikan jawaban yang jelas.²⁹

Umriyadi langsung mengabarkan ke PPKA Sudimara bahwa KA 220 sudah diberangkatkan. Letak kesalahan disini terdapat pada PPKA Kebayoran Lama Umriyadi karena tidak meminta warta aman dari PPKA Sudimara sebelum memberangkatkan KA 220. PPKA sebelum Umriyadi, Mad Ali juga sama sekali tidak mengabarkan ke Umriyadi mengenai rencana tersebut.³⁰

Kontak memang sempat dilakukan lagi, tapi apa yang disampaikan masing-masing pihak tidak jelas. Petugas baru di Stasiun Kebayoran Lama agaknya tidak memahami percakapan penting sebelumnya antara pihak Stasiun Sudimara dengan Stasiun Kebayoran Lama.

Mendengar kabar dari PPKA Kebayoran Lama Umriyadi bahwa KA 220 sudah berangkat menuju Stasiun Sudimara. PPKA Sudimara berupaya untuk mengosongkan salah

29 Perusahaan Jawatan Kereta Api, *Laporan PJKA: Tentang Musibah Bintaro* (tanpa kota: tanpa penerbit, tanpa tahun), tanpa hlm.

30 Kesaksian Djamhari sebagai PPKA Sudimara dan dikuatkan oleh Umriyadi sebagai PPKA Kebayoran Lama. *Ibid.* Lihat juga Perusahaan Jawatan Kereta Api, *Laporan PJKA: Tentang Musibah Bintaro* (tanpa kota: tanpa penerbit, tanpa tahun), tanpa hlm.

satu spur di Stasiun Sudimara untuk KA 220. Usahanya dengan cara memindahkan rangkaian KA 225 yang berada di spur tiga ke sepur satu, walaupun di sepur satu sudah ada rangkaian tujuh gerbong pula. Upaya darurat ini sesuai aturan, sebab dua rangkaian kereta di sepur satu masih berada dalam satu zona ke arah timur.³¹

Namun PPKA Sudimara tidak meminta bentuk T/83 dari masinis dan memberi tahu masinis secara lisan tentang rencana langirsan di Sudimara. Sedangkan Masinis KA 225 Slamet Suradio membawa keretanya bergerak meninggalkan Stasiun Sudimara menuju Stasiun Kebayoran Lama. Slamet Suradio yakin bahwa tindakannya benar karena PPKA Sudimara telah memberinya PTP yang menyatakan bahwa persilangan berada di Stasiun Kebayoran. Dia tidak mengetahui bahwa ada rangkaian kereta telah diberangkatkan dari Stasiun Kebayoran Lama.

Umriyadi juga melakukan kesalahan yang fatal, dimana dia tidak meminta warta aman sebelum memberangkatkan KA 220 ke stasiun sudimara. Dia beralasan, jika meminta warta aman dari PPKA Sudimara Djamhari kemungkinan besar akan ditolak. Sebab Djamhari akan memaksa persilangan agar dilakukan di Stasiun kebayoran lama. Sedangkan penumpang KA 220 sudah mengeluhkan keterlambatan keberangkatan KA 220. Jika lebih lama menunggu, besar kemungkinan para penumpang yang sedianya ke Sumatera menggunakan kapal via Pelabuhan Merak akan tertunda satu

31 Soeara Pembaharuan, *loc. cit.*

hari.

Lokasi kecelakaan yang berada pada tikungan dari arah Stasiun Kebayoran Lama. Kemungkinan besar, kedua masinis tidak saling melihat kereta api yang berada di depannya, sehingga pada saat mereka sadar kedua kereta sudah dalam keadaan yang dekat. Apalagi faktor penghambat lain ketika para penumpang lebih memilih naik di lokomotif dan berjubel bersama masinis di dalam gerbong. Diperkirakan kedua masinis terlambat menilai situasi sebelum menarik rem.³²

Besaran momentum ini menyebabkan bagian depan kereta hancur. Dua lokomotif melesak ke dalam gerbong pertama. Gerbong-gerbong yang ditarik oleh lokomotifnya juga mengalami kerusakan dengan tingkat kerusakan yang berbeda-beda. Kerusakan paling parah tentu gerbong pertama dari masing-masing rangkaian kereta.

Besaran momentum ini menyebabkan bagian depan kereta hancur-lebur. Dua lokomotif merangsek ke dalam gerbong pertama. Semua gerbong di belakangnya juga ikut rusak, meski tingkat kerusakannya berbeda-beda. Penumpang di barisan terdepan terjepit material baja badan kereta. Momentum dan material ini cukup bisa membelah tubuh manusia dan meremukkan tulangnya. Kemungkinan luka parah dan meninggal di tempat pun kian besar.

PJKA pada saat itu sudah

32 “Sejumlah Petugas PJKA Diperiksa Pihak Berwajib”, *Kompas*, Rabu 21 Oktober 1987, kolom 5, hlm 13.

menggunakan sistem blok yang bisa mengatur kereta api boleh berangkat dari stasiun ke stasiun lain dan memberi laporan bahwa jalur-jalur dalam keadaan kosong. Namun beberapa jalur masih menggunakan sistem T, yaitu sistem pengamanan yang mengandalkan sarana komunikasi berupa telepon dan telegraph.³³

Jika menggunakan Sistem T, stasiun pemberangkatan hanya memberitahu kepada stasiun kedua bahwa kereta api nomor sekian akan diberangkatkan. Pemberitahuan ini bisa dilakukan melalui kode-kode morse dan melalui telepon engkel. Acara tukar-menukar informasi mengenai pemberangkatan kereta api tidak berkaitan dengan sistem sinyal. Sehingga bisa saja kereta diberangkatkan, padahal kereta api di stasiun lain juga memberitahu telah pemberangkatan kereta api ke stasiun pertama.

C. PASCAL KECELAKAAN KERETA API BINTARO 19 OKTOBER 1987

Slamet Suradio ditahan oleh Satuan Reserse Polres Metro Jakarta Selatan pada tanggal 4 Desember 1987. Dalam surat penahanan tersebut, Slamet dituduh sebagai dalang dari kecelakaan pada 19 Oktober 1987.³⁴ Namun untuk durasi penahan belum ditentukan hingga jalannya persidangan.

33 “Masinis Bukanlah Sopir, Ia Cuma Juru Mesin”, *Kompas*, Selasa 20 Oktober 1987, kolom 5, hlm 1.

34 Polda Metro Jaya, *Surat Penahanan*, 4 Desember 1987.

Kecelakaan antara KA 220 dengan KA 225 mengakibatkan total korban meninggal 129 orang dan kerugian material yang diderita sebesar Rp. 1.939.171.891,³⁵ Kerugian material ini mencakup kerusakan sarana-sarana kereta api, pembayaran asuransi, santunan untuk korban luka, biaya pemakaman, dan perawatan untuk korban luka yang dirawat di rumah sakit. Untuk korban luka yang diperoleh dari empat rumah sakit hingga 291 korban luka.

Rumah Sakit Cipto Mangunkusumo menampung 80 orang korban yang merupakan rujukan dari keempat rumah sakit di atas. Sedangkan kamar mayat di Rumah Sakit Cipto Mangunkusumo telah menampung 129 jenazah kecelakaan, jumlah tersebut juga termasuk dari jenazah keempat rumah sakit di atas. Hanya 68 jenazah yang bisa diidentifikasi dan telah dibawa oleh pihak keluarga. Untuk korban meninggal yang tidak teridentifikasi akan dikuburkan secara massal.³⁶

Korban meninggal dari Kecelakaan Kereta Api Bintaro 1987 diberi santunan sebesar satu juta rupiah oleh Jasa Raharja, sedangkan PJKA memberikan uang duka sebesar Rp. 50.000,-. Untuk korban yang mengalami cacat seumur hidup akan diberikan santunan sebesar Rp. 2.500.000,- dan yang menjalani perawatan di rumah sakit maupun puskesmas dibebaskan dari biaya

35 Pengadilan Negeri Jakarta Selatan, *Surat Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Selatan*, hlm. 19.

36 "Tubrukan Kereta Api Maut, 102 Tewas", *Analisa*, Selasa 20 Oktober 1987, kolom 1, hlm 1.

pengobatan³⁷ hingga sembuh.³⁸ Kepala Humas PJKA Sumarto Bc.HK dan Kepala Divisi Klaim Jasa Raharja memberikan pengarahan bagi keluarga korban untuk melapor pada Jasa Raharja untuk mendapatkan santunan yang telah disediakan.

Sidang pertama dilakukan pada tanggal 28 Maret 1988 oleh Jaksa M. Farela, S.H. bahwa Slamet Suradio dijatuhi hukuman 14 tahun penjara. Jaksa Penuntut Umum membuktikan bahwa Slamet Suradio melakukan perbuatan pidana yang telah diatur dan diancam dalam pasal 194 Kitab Undang-undang Hukum Pidana yang berbunyi, "dengan sengaja menimbulkan bahaya bagi lalu lintas umum dengan tenaga uap atau dengan lain kekuatan penggerak mekanis melalui jalan kereta api sedang perbuatan tersebut menyebabkan meninggalnya seseorang".

Tanggapan atas bantahan dari terdakwa, pengadilan negeri mempertimbangkan dari fakta-fakta yang dikemukakan oleh Terdakwa. Menimbang terhadap semboyan 35 ini, ternyata ada dua orang saksi yang secara positif mendengar klakson yang dibunyikan oleh terdakwa, yaitu Kasturi dan Inang Sulaiman. Sedangkan saksi-saksi lain mengatakan bahwa Semboyan 35 tidak mendengarkan. Ada beberapa

37 "Sejumlah 102 Penumpang Tewas, 198 Luka Berat/Ringan", *Berita Buana*, Selasa 20 Oktober 1987, kolom 1, hlm 1.

38 "Korban Tewas Disantuni Rp 1 juta, Cacat Seumur Hidup Rp 2,5 Juta", *Harian Terbit*, Selasa 20 Oktober 1987, kolom 1, hlm 1.

kemungkinan jika pada saat itu kurang memperhatikan suara klakson karena banyaknya gangguan-gangguan suara lain atau faktor banyaknya penumpang.

Pengadilan negeri berpendapat bahwa Slamet Suradio sebagai masinis KA 225 adalah terlalu cepat berkesimpulan bahwa yang dilihatnya adalah PPKA Djamhari dengan Semboyan 40-nya dan yang didengar adalah pluit panjang KPKA Adung Syafei dengan Semboyan 41. Seharusnya sebagai masinis yang sudah berpengalaman apabila timbul keragu-raguan, ia harus mengecek lagi terlebih dahulu dengan cara menanyakan orang lain atau pembantu masinis. Pengadilan negeri berkesimpulan bahwa letak kesalahan adalah ketidakhati-hatian terdakwa dalam kasus kecelakaan ini.

Berdasarkan saksi Cece Royani dan Naryono yang merupakan petugas PJKA di Stasiun Sudimara beserta saksi-saksi lainnya, ternyata PPKA Djamhari tidak memberikan semboyan 40. PPKA Djamhari sedang berada di kantornya ketika KA 225 berangkat dari Stasiun Sudimara. Pengadilan negeri juga membantah pernyataan terdakwa bahwa keyakinannya berangkat didasari karena KPKA Adung bin Syafei telah masuk ke dalam gerbong penumpang. Pengadilan negeri tidak dapat menerima pernyataan tersebut karena meskipun hal tersebut terbukti, itu juga merupakan kelalaian saksi Adung bin Syafei sebagai KPKA. Hal itu tidak dapat menghapuskan kesalahan Slamet Suradio dari dakwaan Jaksa Penuntut Umum.

Pengadilan Negeri menilai bahwa kesalahan yang menyebabkan

kecelakaan di Bintaro pada 19 oktober 1987 merupakan kesalahan kolektif yang tidak bisa ditanggung oleh satu individu. Kesalahan tersebut memang kesalahan terdakwa akan tetapi didukung oleh kesalahan-kesalahan pihak-pihak lain, termasuk kesalahan pemerintah yang diwakili oleh PJKA yang bertanggung jawab dalam menyelenggarakan kerapian disiplin serta penyediaan sarana dan prasarana lalu lintas kereta api serta kesalahan dari pihak masyarakat pengguna jasa kereta api yang cenderung tidak patuh dan sering melanggar ketentuan-ketentuan yang dibuat.

Pengadilan memberikan keputusan final bahwa Slamet Suradio dihukum 5 tahun³⁹ penjara, dihitung dari dia ditahan pada 4 Desember 1987. Lima pegawai PJKA lainnya ada yang lolos dari hukuman. Saleh bin Majali sebagai Pembantu Masinis KA 225 dan Inang Sulaiman sebagai Juru Langsir Stasiun Sudimara bebas dari segala tuduhan. Sedangkan Umriyadi sebagai PPKA Kebayoran Lama dan Djamhari sebagai PPKA Sudimara diganjar 10 bulan penjara. Sedangkan Adung bin Syafei menghadapi 12 bulan penjara.⁴⁰

Dalam Kecelakaan Kereta Api Bintaro 1987 ada beberapa dampak yang ditimbulkan dari kecelakaan ini. Bagi para penumpang, tentu masih ada rasa trauma karena kecelakaan tersebut.⁴¹

PJKA melakukan berbagai

³⁹ Pengadilan Negeri Jakarta Selatan, *Surat Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Selatan No. 37/Pid/B/1988/PN/Jkt.Sel.*, 1987.

⁴⁰ *Ibid.*

operasi penertiban. PJKA menuntut masyarakat pengguna layanan kereta api agar memenuhi syarat keamanan. Banyak sekali penumpang yang masih menaiki atap gerbong kereta hingga masuk ke lokomotif. Bahkan beberapa laporan penumpang tidak membayar tiket.⁴² Dampak dari operasi penertiban setelah Kecelakaan Kereta Api Bintaro 1987 ini baru berhasil pada 2012, ketika itu Direktur Utama PT. KAI (Persero) Ignasius Jonan meresmikan sistem *boarding pass* di setiap stasiun. Tujuannya jika penumpang tidak memiliki tiket atau memiliki tiket namun tidak sesuai dengan identitas maka calon penumpang tidak diperbolehkan masuk peron. Sistem ini juga mengurangi praktik calo dan stasiun menjadi steril dari pedagang kaki lima. Operasi ini baru berhasil pada tahun 2012, ketika itu Direktur Utama PT. KAI (Persero) Ignasius Jonan meresmikan sistem *boarding pass* di setiap stasiun. Tujuannya jika penumpang tidak memiliki tiket atau memiliki tiket namun tidak sesuai dengan identitas maka calon penumpang tidak diperbolehkan masuk peron.

Beberapa peningkatan prasarana juga dilakukan untuk pencegahan, seperti pemasangan radio di lokomotif. Sistem persinyalan di jalur ini kemudian diubah dari mekanik menjadi elektrik. Microlok adalah sistem persinyalan generasi terbaru pada

Desember tahun 1989.⁴³

Kecelakaan ini terjadi karena jalur pada waktu itu bersifat *single track*. Pada tahun 1992, proyek Jalur Ganda mulai dicanangkan. Manfaat terbesar dari kejadian ini adalah pembangunan *double track* besar-besaran untuk mencegah tabrakan muka terjadi lagi. Ironisnya, program ini baru terlaksana hampir dua dekade kemudian dan akhirnya jalur ganda ini selesai pada tahun 2007.⁴⁴

D. KESIMPULAN

Kasus Kecelakaan Kereta Api Bintaro pada tanggal Senin 19 Oktober 1987 terjadi karena kontribusi *Human Error*. Walaupun memang faktor teknis tidak dikesampingkan, namun kesalahan sumber daya manusia yang gagal menguasai keadaan menjadi penyebab utama dari Kecelakaan Kereta Api Bintaro 1987. Untuk memperkuat pernyataan ini, kita akan lihat lagi rentetan awal masalahnya. Pertama, terjadi miskomunikasi antara PPKA Sudimara dengan PPKA Kebayoran Lama. Kondisi spur di Stasiun Sudimara telah penuh. PPKA Sudimara ingin melakukan persilangan di Kebayoran Lama, namun PPKA Kebayoran Lama ingin segera memberangkatkan KA 220 karena memang sudah terlalu lama berhenti di Stasiun Kebayoran Lama. Maka KA 220 berangkat tanpa meminta warta aman dari Stasiun

41 Wawancara Item, Tangerang, pada 14 November 2018.

42 "Tim GAPKA Amankan Kedua Masinis", *Kompas*, Rabu 21 Oktober 1987, kolom 3 hlm 1.

43 "Sistem Sinyal Canggih untuk KA", *Kompas*, Kamis 14 Desember 1989, kolom 3 hlm 2.

44 Bambang Susantono, *Double Track 727 Kilometer*, (Jakarta: Kompas, 2014), hlm 25.

Sudimara.

PPKA Sudimara tentu kebingungan. KA 225 yang seharusnya diberangkatkan menggunakan surat Pemberitahuan Tempat Persilangan di Stasiun Kebayoran Lama kemudian di langsir dari Spur 3 ke Spur 1. Disini letak kesalahan kedua, PTP seharusnya dicabut setelah PPKA Sudimara yakin persilangan yang direncanakan semula dibatalkan. PPKA sebenarnya tidak diperbolehkan memberikan PTP sebelum stasiun yang dituju memberikan warta aman. PPKA Sudimara seharusnya juga memberikan PTP tersebut langsung kepada masinis, bukan dengan perantara. PPKA akan memberikan penjelasan mengenai persilangan. Jika rencana PTP tersebut dibatalkan, PPKA juga melakukan hal yang sama. Ketika proses langsir dilakukan, tiba-tiba KA 225 berangkat. Masinis mengira bahwa persilangan di Stasiun Kebayoran Lama belum dibatalkan karena PTP yang dipegangnya tidak dicabut. Masinis juga mengaku telah mendengar semboyan 41 dari Kondektur Perjalanan Kereta Api dan melihat semboyan 40 dari PPKA Sudimara. KA 225 melaju karena menganggap jalur menuju Stasiun Kebayoran Lama sudah aman.

PPKA Sudimara tentu kebingungan. Dia memainkan sinyal aman ke sinyal bahaya berulang-ulang kali, namun masinis tidak melihat tanda bahaya yang telah disampaikan. Masinis yang tidak melihat sinyal bisa saja karena kondisi kereta pada waktu itu sangat ramai. Dari pengakuan korban selamat yang di lokomotif, dia bersama sekitar 30 orang berada di

ruang masinis. Belum yang berada diatas gerbong. Tentu saja tugas masinis terganggu karena ruang gerak di tempat kerjanya menjadi terbatas. Tingkat kedisiplinan penumpang pada waktu itu sangat mengkhawatirkan. Karena jika di dalam gerbong penuh, maka penumpang akan mencari tempat duduk di atas gerbong.

Efek teleskopik dari tabrakan ini menjadi alasan utama korban jiwa begitu banyak. Saking dahsyatnya tabrakan *head to head* antar lokomotif, gerbong pertama dari masing-masing rangkaian melesak menyelimuti lokomotif. Bisa dibayangkan berapa ratus orang yang tergencet gerbang dengan lokomotif.

Pada waktu persidangan, Majelis Hakim Pengadilan Negeri Selatan cukup adil dalam memberikan putusan. Jaksa Penuntut Umum memberikan dakwaan primair yang membuat masinis sebagai terdakwa dipenjara selama 14 tahun. Maka terdakwa mengajukan banding ke Pengadilan Negeri Jakarta Selatan yang kemudian dikabulkan pada Agustus 1988.

Slamet memberikan pledoi bahwa semua yang dituduhkan kepada dia sepenuhnya tidak benar. Karena kajian dari Majelis Hakim Pengadilan Negeri Selatan, maka terdakwa bebas dari tuduhan primair. Namun karena tuduhan subsidair mempunyai bukti yang cukup maka masinis dijatuhi hukuman lima tahun sesuai dengan tuntutan subsidair dari Jaksa Penuntut Umum.

Masinis KA 225 hanya berpatokan dengan PTP yang diberikan oleh PPKA Sudimara. Jika keterangan dari PPKA Sudimara, Petugas Harian Stasiun, Kondektur Perjalanan KA 226 berlainan dengan

keterangan Masinis KA 225, maka Masinis KA 225 sangat tidak diuntungkan.

Media massa juga menyatakan bahwa peristiwa ini bukan sepenuhnya kesalahan ini bukan sepenuhnya dari masinis atau pegawai PJKA yang bertugas waktu itu. Kecelakaan tersebut terjadi karena lemahnya kedisiplinan PJKA yang cenderung menyepelekan aturan.

DAFTAR PUSTAKA:

Arsip:

Pengadilan Negeri Jakarta Selatan, *Surat Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Selatan no. 37/Pid/B/1988/PN/Jkt.Sel.*, 1987.

Perusahaan Jawatan Kereta Api, *Laporan PJKA: Tentang Musibah Bintaro* tanpa kota.

Majalah dan Koran:

Analisa, Rabu 21 Oktober 1987.

Internet:

<https://historia.id/urban/articles/mudik-tahun-1960-an-6k4pR>, diakses pada 16 Juni 2019 pukul 11.15.

tanpa penerbit, tanpa tahun.

Polda Metro Jaya, *Surat Penahanan*, 4 Desember 1987.

Buku:

Bambang Susantono, *Double Track 727 Kilometer*, Jakarta: Kompas, 2014.

Imam Subarkah, *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*, Bandung: Intergrafika, 1992.

Soeara Pembaharuan, Soeara Pembaharuan, *Rekaman Peristiwa*, Jakarta: Sinar Harapan, 1988.

Suryo Hapsoro Tri Utomo, *Jalan Rel*, Beta Offset: Yogyakarta, 2009.

Soedjono Kramadibrata,

Kompas, Selasa 20 Oktober 1987.

Skripsi:

Firman Adhi Prabowo, "Analisis Peristiwa Luarbiasa Hebat dan Kejadian Eksternal dalam Penyelenggaraan Perkeretaapian di Indonesia", *Skripsi*, Yogyakarta: UGM, 2017.

Wawancara:

Wawancara Item, Tangerang, pada 14 November 2018.

Yogyakarta, 21 Agustus 2019

Dosen Pembimbing TAS

Reviewer



Ita Mutiara Dewi, S. I. P., M. Si.
NIP. 19810321 200312 2 001

Dr. Miftahuddin, M. Hum
NIP. 19740302 200312 1 006