BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Peradaban manusia sepanjang sejarahnya terbentuk dari apa yang diciptakannya sebagai sesuatu yang bermanfaat bagi kehidupannya. Berdasarkan alat yang diciptakannya pula kita dapat membedakan tingkat peradaban manusia di seluruh dunia. Disaat terjadinya kesenjangan tingkat peradaban antara Peradaban Timur dan Barat, terjadilah penjajahan atas peradaban timur oleh bangsa Eropa. Namun hal tersebut secara tidak langsung menyebabkan asimilasi dua budaya dan peradaban. Disaat yang bersamaan Bangsa Eropa sedang mengalami masa Revolusi Industri dimana tenaga mekanis manual digantikan dengan otomatisasi mesin berkat penemuan James Watt. Revolusi Industri tersebut begitu pesatnya hingga terbawa ke Indonesia yang saat itu menjadi daerah jajahan Belanda.

Salah satu produk yang dihasilkan di era Revolusi Industri ini ialah Kereta Api yang dikenalkan oleh seorang berkebangsaan Inggris yaitu Richard Trevithick, yang mengubah gaya transportasi ke era modern.*”The development of railways provide a key example of the evolution of design in relation to the new technology. The spread of railways across every country and continent was responsible, more than*

anything else, for the transformation of nineteenth-century work and life". (John Hesket, Industrial Design, P 29)

Yang jika diterjemahkan kedalam bahasa Indonesia berarti: "Perkembangan perkeretaapian memberikan contoh fungsi dari evolusi desain dalam kaitannya terhadap teknologi baru. Tersebarnya kereta api di setiap Negara dan Benua bertanggung jawab, lebih dari apapun, atas transformasi kerja dan kehidupan abad Sembilan belas".

Sebagai Negara Agraris dalam perekonomian, Indonesia memerlukan alat transportasi berat untuk mengangkut hasil alam agar bisa dibawa ke pelabuhan dan diperdagangkan. Dengan menggunakan kereta api hal tersebut menjadi lebih mudah karena menggunakan tenaga manusia yang lebih sedikit hingga jalur kereta api banyak dibuat di Indonesia.

Dibangun oleh *Nederland Indische Spoorwegen Maatschappid* (NIS) yang berawal menghubungkan antara kota Semarang-Tanggung jalur kereta api kemudian menyebar ke pesisir utara Pulau Jawa hingga pelosok dan berbagai wilayah di Indonesia seperti Pulau Sumatra, Pulau Kalimantan dan Sulawesi. Di Pulau Jawa pada masa kolonial kereta api digunakan untuk mengangkut hasil bumi seperti teh, kopi, dan tebu. Di pulau Sumatra mengangkut kelapa sawit dan kopi sedangkan di Kalimantan digunakan untuk mengangkut bahan bakar kereta yaitu batu bara dan di Sulawesi digunakan untuk mengangkut palawija dan rempah-rempah.

Kereta api berkembang dari kegunaannya sebagai alat angkut barang hingga menjadi alat angkut massal. Sebagai dampak sosialnya kota-kota di Indonesia terutama pulau Jawa menjadi tumbuh dan berkembang karena mendapat pasokan penduduk lewat urbanisasi dari desa ke kota lewat jalur kereta api. Pemukiman penduduk kemudian bermunculan pula di sepanjang jalur kereta api secara linier.

Kereta api adalah produk hasil revolusi industri yang belum pernah ada sebelumnya sebagai angkutan darat. Bahkan kereta api berkembang sangat cepat dibandingkan transportasi lainnya dalam pengaplikasian teknologi. Kereta yang pertama menggunakan tenaga uap dari kayu bakar dan batu bara, kemudian berkembang ke tenaga diesel dengan bahan bakar fosil, lalu beralih dengan tenaga listrik yang lebih ramah lingkungan hingga akhirnya disempurnakan menjadi tenaga magnet dengan bantuan magnet buatan lewat aliran listrik. Dibandingkan dengan kendaraan roda empat seperti mobil yang merupakan turunan dari kereta kuda hingga saat ini masih mengandalkan tenaga diesel.

Setelah teknologi baru ramah lingkungan menggantikan kereta api sebelumnya, pada akhirnya kereta yang dahulu digunakan diistirahatkan atau banyak dijadikan ikon perusahaan kereta api dan dimuseumkan atas jasa-jasanya dalam membangun kehidupan sosial, perekonomian sebagai bukti buah karya pemikiran manusia agar dapat dipelajari generasi mendatang.

Adalah sebuah ide dan gagasan tersendiri dari kereta api yang mendapatkan tempat tersendiri di hati masyarakat Indonesia, karena

keberadaannya dapat dinikmati setiap kalangan. Apabila dibandingkan dengan moda transportasi lain, satu lokomotif kereta api memiliki cerita panjangnya tersendiri mewakili kisah di zamannya terlihat dari tiap-tiap bentuk yang selalu berbeda sepanjang zaman hingga akhirnya memiliki museumnya tersendiri. Stasiun Ambarawa yang dahulu dibuka langsung oleh Pangeran Willem I dari Belanda menjadi pilihan untuk pusat dari semua museum kereta api yang ada di Indonesia atas usulan Gubernur Jawa Tengah kala itu Supardjo Rustam tahun 1976. Baru kemudian pada tahun 1978 secara resmi dibuka sebagai Museum Kereta Api Ambarawa dibawah Mentri Perhubungan Roesmin Noerjadin. Museum Ambarawa beralamat di Jl. Stasiun no.1, Kota Ambarawa yang memiliki area seluas 127.500 meter persegi.

Gedung Stasiun Kereta Api Ambarawa atau yang sebelumnya bernama Stasiun Willem I adalah stasiun yang menjadi tempat transit jalur kereta api yang sebelumnya menjadi sarana mobilitas militer untuk menjaga kota Semarang dan Jogjakarta yang dikontor lewat Fort Willem yang ada di Ambarawa. Pengalihan fungsi dari stasiun menjadi sebuah museum mengakibatkan ruang-ruang yang semula digunakan staf stasiun sebagai tempat kerja kendali lalu-lintas kereta api menjadi sebuah tempat artefak-artefak perkeretaapian dipamerkan. Lajur berhenti kereta api yang beralih fungsi menjadi tempat dimana lokomotif saling berjajar untuk dipamerkan.

Alih fungsi ini tidak mempertimbangkan perlakuan terhadap artefak dalam jangka panjang dan kenyamanan masyarakat sebagai

penikmat warisan sejarah. Lajur kereta api tidak memiliki pertahanan secara fisik terhadap perubahan cuaca yang dapat menyebabkan kerusakan terhadap artefak berbahan metal, juga vegetasi yang dapat tumbuh di sekeliling artefak. Sedangkan ruang staf yang menjadi ruang pameran sebelumnya dikhususkan bagi pekerja stasiun yang memerlukan pencahayaan dan bukaan yang dimaksudkan untuk mengawasi kereta dari jauh serta akses yang perlu dibatasi dari publik. Berbagai ketimpangan yang terjadi di Museum Kereta Api Ambarawa ini perlu untuk dikaji dalam sebuah gagasan perancangan museum kereta api yang berbasis pada kebutuhan perlakuan terhadap benda artefak dan terhadap manusia yang ada dalam ranah Interior.

1.2 Ide Dasar Perancangan

Sebagai suatu tempat yang memberikan wawasan edukatif mengenai sejarah, museum menceritakan sejarah lewat gambaran nyata kehidupan suatu masa kejadian dikala sejarah itu sendiri baru tertuliskan. Penggambaran itu memerlukan pendalaman terhadap kisah yang ada dari suatu koleksi atau terhadap tema dari museum tersebut.

Ibarat sebuah kereta api yang berjalan melintasi waktu, Museum Kereta Api Ambarawa akan bertemakan “Metamorfosa Kereta Api Indonesia” dimana berbagai kereta api terlahir dengan model dan karakteristiknya tersendiri.

Diaplikasikan dalam sebuah penggayaan bernuansa kolonial. Art Deco menjadi gaya yang secara resmi diperkenalkan oleh pemerintahan

Hindia Belanda sebagai simbol bangunan-bangunan pemerintahannya di Indonesia yang hingga kini menjadi warisan budaya peninggalan era kolonialisme. Merujuk kepada sejarah Indonesia, penggayaan Art Deco dinilai dapat menghidupkan sejarah dari perancangan Museum Kereta Api Ambarawa yang akan dilaksanakan.

Kata Art Deco muncul setelah pameran internasional yang dikenal sebagai "*Expotition Internationale des Arts Decoratifs"* yang diselenggarakan di Paris dengan tokoh terkenal Le Corbusier. Le Corbusier menampilkan sebuah interior ruangan yang bertemakan *"Pavillon de l'Esprit Nouveau"* yang berarti Paviliun Semangat Baru dimana ia menekankan teori Purism atau kemurnian berdasarkan landasan bahwa manusia sebagai mekanisme kemanusiaan disempurnakan oleh proses seleksi natural. Kesempurnaan ini dicerminkan oleh objek fungsional yang dibuat oleh manusia yang berkaitan erat dengan hukum yang sama. Maksud dari hal tersebut ialah estetika mesin yang dalam fungsi interior menerjemahkan sebuah ruang sebagai suatu mekanisme yang bekerja untuk pemenuhan kebutuhan dan kepuasan manusia yang menggunakannya.

1.3 Fokus Permasalahan

a. Koleksi Museum Kereta Api Ambarawa memiliki rentang periode masing-masing dan memiliki gaya tersendiri.

b. Objek daripada benda artefak yang dipamerkan merupakan benda yang memiliki karakteristik yang beragam baik dalam material, bobot, dan perlakuan yang diberikan terhadap keamanan artefak.
c. Benda koleksi memiliki berbagai kategori yang tidak dapat dikelompokan dalam satu kelompok koleksi.
d. Setiap benda koleksi memiliki sejarahnya masing-masing yang dapat disampaikan dalam metode bentuk visual, audio dan gabungan keduanya.

1.4 Permasalahan Perancangan

a. Bagaimana menerapkan gagasan *storyline* dari museum kereta api kedalam bentuk dan susunan ruang dalam aplikasi suatu konsep museum yang sesuai dengan periode artefak koleksi museum sehingga mendukung penyajian museum secara tematis juga secara fungsional?
b. Bagaimana menentukan dan menerapkan teknik media display pameran yang dapat menunjang koleksi-koleksi museum khusus kereta api yang sebagian besar terdiri dari lokomotif kereta api berskala besar?
c. Bagaimana mengaplikasikan alur sirkulasi yang tepat bagi perancangan interior Museum Kereta Api Ambarawa secara pengamatan, perilaku material, dan penataan cahaya dalam standar penyajian museum terhadap berbagai kategori benda koleksi?

d. Bagaimana menciptakan suatu tatanan ruang interior yang bersifat informatif, edukatif dan rekreatif agar pesan-pesan dalam aretefak dapat dipahami oleh pengunjung?

1.5 Maksud dan Tujuan Perancangan

Maksud daripada perancangan Museum Kereta Api ini ialah sebagai suatu preservasi bagi benda-benda bernilai sejarah sebagai suatu karya di masa lampau yang menandakan dimulainya era transportasi modern abad dua puluh di Indonesia agar menjadi pembelajaran bagi generasi mendatang.

Tujuan perancangan Museum Kereta Api Ambarawa ini dalam ranah desain interior adalah sebagai upaya mewujudkan citra Museum Kereta Api Ambarawa sebagai tempat yang membuka wawasan masyarakat akan jalinan kerjasama pemerintahan kolonial Hindia Belanda terhadap Indonesia dalam kemajuan transportasi. Dalam hal teknis bertujuan untuk menerapkan teknik perencanaan dan penyajian museum berdasarkan teori-teori yang mendukung dalam studi teknis interior baik dalam penetapan bentuk ruang yang berkaitan dengan kebutuhan manusia secara ergonomis, pemilihan warna yang selaras dengan arti dari citra museum yang ingin ditampilkan dan disampaikan, dan tata cara penyajian media display berkenaan dengan informasi yang dapat disampaikan secara visual maupun tertulis.