BAB III

Konsep Perencanaan

Museum Kereta Api Ambarawa

3.1 Deskripsi Proyek

Nama Proyek : Museum Kereta Api Ambarawa

Pemilik : PT. Kereta Api Indonesia Persero

Pengelola : PT. KAI Persero Daerah Operasi IV Semarang, Seksi Rel Jalan dan Jembatan

Lokasi : Jl. Stasiun Ambarawa No.1 Ambarawa

Penggagas : Gubernur Jawa Tengah Supardjo

Diresmikan : 8 April 1976, Mantan Mentri Perhubungan Roesmin Noerjadin

Luas : 127.500 m^2

Museum Kereta Api Ambarawa sebelumnya adalah stasiun kereta api yang dibuka pada 21 Mei 1873 oleh pemerintahan Kolonial Belanda dan dijalankan oleh Staat Spoorwagen atau Jawatan Kereta Api Milik Negara. Stasiun Ambarawa bukanlah stasiun pertama di Indonesia, sebelumnya perusahaan swasta Belanda bernama *Naamloze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorwagen Maatschappij* (NV NISM) atau yang popular disebut sebagai NIS membangun jalur kereta pertama antara desa Kemijen hingga Tanggung atau menghubungkan

Surakarta dan Semarang untuk membawa hasil bumi ke pelabuhan Semarang.

Ambarawa semenjak sebelum kereta api didatangkan ke Indonesia telah menjadi daerah strategis militer untuk mengamankan komoditas ekspor dan mengamakan situasi di Jawa Tengah karena letaknya yang ada di antara daerah perkebunan dan pelabuhan kota Semarang. Sebagaimana diketahui secara politik masyarakat Jawa Tengah sangat dipengaruhi oleh dua keraton yaitu Yogyakarta dan Surakarta sehingga stabilitas dalam negeri perlu dijaga.

Maka 1873 Stasiun Ambarawa dibuka bahkan sangat pentingnya hingga Pangeran Willem I dari Kerajaan Belanda secara pribadi meresmikannya. Bukti lain bahwa kota Ambarawa menjadi daerah militer adalah benteng peninggalan Belanda yang juga dinamai Fort Willem sesuai nama Pangeran Willem.

Melewati periode yang panjang semenjak pemerintahan Kolonial Belanda hingga saat ini membuat kereta api mengalami perpindahan kepengurusan berulang kali sejak diserahkan dari NIS (*Nederlandsch Indische Spoorwagen Maatschappijj*) kepada jawatan negeri SS (*Staat Spoorwagen*) hingga PT. Kereta Api Indonesia Persero. Berikut adalah daftar nama Jawatan Kereta Api di Indonesia:

Periode	Nama Jawatan	Dasar Hukum
1864 s.d 1945	Staat Spoorwagen (SS) Verinigde Spoorwagenberifj	IBW

	(VS)	
1945 s.d 1950	Djawatan Kereta Api (DKA)	IBW
1950 s.d 1963	Djawatan Kereta Api Indonesia (DKA-RI)	IBW
1963 s.d 1971	PNKA	PP. No. 22 Th. 1963
1971 s.d 1991	PJKA	PP. No. 61 Th.1971
1991 s.d 1998	PERUMKA	PP. No. 57 Th.1990
1998 s.d 2010	PT. Kereta Api (Persero)	PP. No. 19 Th. 1998 Keppres No. 39 Th.1999 Akte Notaris Imas Fatimah
Mei 2010 s.d Sekarang	PT. Kereta Api Indonesia (Persero)	Instruksi Direksi No. 16/OT.203/KA 2010

(Tabel 3.1 Sumber: Situs Resmi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) www.kereta-api.co.id/tentang-kami/sekilas-sejarah.html)

Di periode Pemerintahan Orde Baru PJKA secara resmi memberhentikan pengoperasian kereta uap secara berkala untuk digantikan dengan kereta api berbahan bakar diesel. Kereta uap yang tersisa dipulau Jawa sebagian besar ditarik ke Stasiun Ambarawa dan sebagian lainnya disimpan di Taman Mini Indonesia Indah Jakarta. Pada 8 April 1976 Gubernur Jawa Tengah Supardjo Rustam memutuskan Stasiun Ambarawa untuk dijadikan Museum bersama dengan Kepala

PJKA Soeharso. 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.

3.2 Data Karakteristik User

Dari hasil Observasi yang dilakukan secara langsung di lapangan, bahwa Museum Kereta Api Ambarawa berada dalam pengelolaan PT. KAI Daerah Operasi IV Semarang Seksi Rel dan Jembatan. Akan tetapi kantor pengurusan museum tidak dilakukan secara langsung di lokasi melainkan berpusat di Jl. Tamrin Ambarawa. Sehingga di dalam museum hanya terdapat kantor jaga bagi petugas selain ruangan museum dan depo lokomotif tempat kereta uap yang masih dapat beroperasi disimpan.Petugas jaga bertugas dalam museum secara bergiliran antara shift siang dan malam. Petugas lainnya ialah teknisi kereta uap yang berjaga di ruangan pegawai depo lokomotif. Jumlah petugas berikut teknisi tidak lebih dari sepuluh orang.

Museum ini dibuka untuk umum, pengunjungnya beragam dimulai dari kalangan usia lanjut, dewasa, remaja dan anak-anak. Kalangan usia lanjut dan dewasa memiliki kecenderungan untuk meneliti dan mempelajari koleksi dari museum, sehingga sebagian besar waktunya dihabiskan pada benda-benda koleksi museum. Sedangkan kalangan remaja dan anak-anak cenderung menikmati dan berinteraksi langsung dengan koleksi field museum yang berupa lokomotif uap. Waktu yang

diperlukan untuk menyusuri keseluruhan koleksi berkisar antara 2 hingga 3 jam.

Selain pengunjung lokal dari Indonesia, dalam observasi juga ditemui sejumlah besar turis asing yang penggemar kereta kuno yang sengaja datang mengunjungi museum. Berdasarkan status sosial pengunjung museum berasal dari seluruh kalangan dengan berbagai profesi. Dikarenakan Museum Kereta Api Ambarawa bukan hanya sebagai tempat untuk mempelajari sejarah kereta dari kalangan akademisi tetapi juga tempat wisata bagi para aktivis pecinta kereta uap lokal dan mancanegara.

3.3 Data Koleksi Museum

Museum Kereta Api Ambarawa menyimpan sejumlah besar peninggalan sejarah yang berkaitan dengan kereta uap peninggalan Hindia Belanda. Benda-benda koleksi tersebut digunakan untuk menunjang kegiatan kereta api di masa lalu. Karena pesatnya perkembangan teknologi menjadikan perbedaan yang sangat mencolok antara keadaan di masa lalu dan masa sekarang. Hal ini menyebabkan artefak-artefak terlihat antik di masa sekarang.

Koleksi yang terdapat dalam museum terdiri atas;

- Lokomotif kereta api

  Lokomotif Kereta Api yang menjadi mesin penggerak kereta memiliki kode penomoran tertentu yang diawali dengan huruf. Huruf ini digunakan untuk menunjukan susunan roda seperti A

untuk satu gandar penggerak, B untuk dua gandar penggerak, C untuk tiga gandar penggerak dan D untuk empat gandar penggerak. Sistem penomoran ini digunakan setelah penjajahan Jepang di Indonesia yang sebelumnya ketika penjajahan Belanda menggunakan kode perusahaan jawatan. Kode NIS untuk *Nederlands Indische Spoorweg Maatschappij*, SCS untuk *Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij*, dan SS untuk *Staat Spoorwegen.*

No.	Nama Lokomotif	p	l
1	SS 500/BB 1012	10.56 m	2.44 m
2	SCS 101/B 5210	11.65 m	2.46 m
3	SCS 29/B 2014	5.79 m	2.185 m
4	SS 600/B 5112	14.252 m	2.3 m
5	NIS 306/B 2220	7.85 m	2.41 m
6	NIS 351/C 2001	9.32 m	2.41 m
7	SS 300/C 1140	8.575 m	2.45 m
8	NIS 251/C 1704	7.85 m	2.41 m
9	SS 400/C 1240	8.575 m	2.45 m
10	NIS 271/C 2407	9.8 m	2.87 m
11	SS 180/C 2728	12.79 m	2.62 m
12	NIS 259/C 1801	7.94 m	2.41 m
13	SS 250/C 1603	-	-
14	C 2821	-	-
15	CC 5029	-	-
16	C 5101	-	-
17	D 5106	-	-
18	D 1007	-	-
19	F 1002	-	-

20	B 2503	-	-
21	B 2502	-	-
22	C 1507	-	-

(Tabel 3.2 Sumber: Dokumen pribadi)

Data diatas adalah data tertulis berdasarkan papan informasi yang terdapat di museum diambil pada saat penulis melakukan studi observasi tanggal 9 Februari 2012. Sebagian papan informasi hilang atau tidak ditemukan sehingga kelengkapan ukurannya tidak diketahui. Koleksi terbesar yang diketahui ialah kereta SS600/B 5112 dengan berat 32 ton.

Namun sebagian informasi yang beredar di masyarakat mengenai jumlah koleksi lokomotif uap yang berada di dalam museum memiliki banyak perbedaan. Hal ini disebabkan beberapa lokomotif yang masih bagian dari koleksi museum ada yang masih dapat digunakan untuk tamasya nostalgia melewati jalur lama di sekitar ambarawa, dan juga terdapat lokomotif yang ditempatkan di jalan raya dekat pintu masuk Stasiun Ambarawa.

- Gerbong kereta api

  Gerbong kereta api yang dipamerkan berupa rangkaian gerbong tertutup dengan nomor seri GW 152002, GW 152013, dan satu gerbong terbuka YR 986

- Telegraf

  Sebelum ada mesin fax seperti sekarang, telegraf memainkan perannya sebagai penyampai informasi tertulis secara jarak jauh dari stasiun ke stasiun.

- Mesin pencetak tiket Edmondson

  Mesin pencetak tiket Edmondson telah digunakan sejak era awal perkeretaapian hingga akhirnya tergantikan dengan sistem komputerisasi. Mesin ini mencetak tiket pada karton berukuran 6x3cm. Hanya terdapat empat buah mesin ini di Indonesia, dua buah berada di Bandung yakni di kantor pusat KAI dan di Museum Graha Parahyangan, dua mesin lainnya berada di Museum Kereta Api Ambarawa.

- Mesin ketik

  Mesin ketik yang digunakan oleh para petugas stasiun untuk membuat laporan tertulis.

- Pesawat telepon kuno

  Telepon digunakan untuk menginformasikan sesuatu secara lisan antara internal stasiun atau eksternal seperti antara stasiun dengan perkantoran atau pemerintahan.

- Lonceng Stasiun

  Lonceng ini digunakan untuk menandakan kedatangan atau keberangkatan dalam sebuah stasiun.

- Lonceng pintu perlintasan

  Lonceng yang digunakan untuk memperingatkan masyarakat akan kereta api yang hendak melewati perlintasan yang bersilangan dengan jalan raya.

- Lampu sinyal morse

Morse digunakan untuk memberikan peringatan sinyal antara stasiun, menara pengawas, dan kereta api.

- Teropong

  Teropong digunakan untuk melihat posisi kereta api lewat menara pengawas.

- Timbangan

  Timbangan digunakan untuk menetapkan harga pengiriman barang berdasarkan berat barang per kilogram.

- Keran air pengisi lokomotif uap

  Berupa menara air yang digunakan untuk mengisi air dalam mesin kereta yang diubah menjadi energy panas oleh bahan bakar kereta api yang kemudian disalurkan pada ketel uap untuk kemudian diproses menjadi tenaga gerak.

- Jenis-jenis rel

  Jenis rel seperti rel bergerigi yang digunakan oleh kereta uap generasi pertama untuk menaiki daerah ketinggian, hingga rel yang digunakan sampai saat ini.

- Mesin pengubah jalur kereta api

  Sebelum menggunakan mesin otomatis seperti sekarang, lokomotif kereta diubah lajurnya dengan transmisi mekanik secara manual dengan mesin ini.

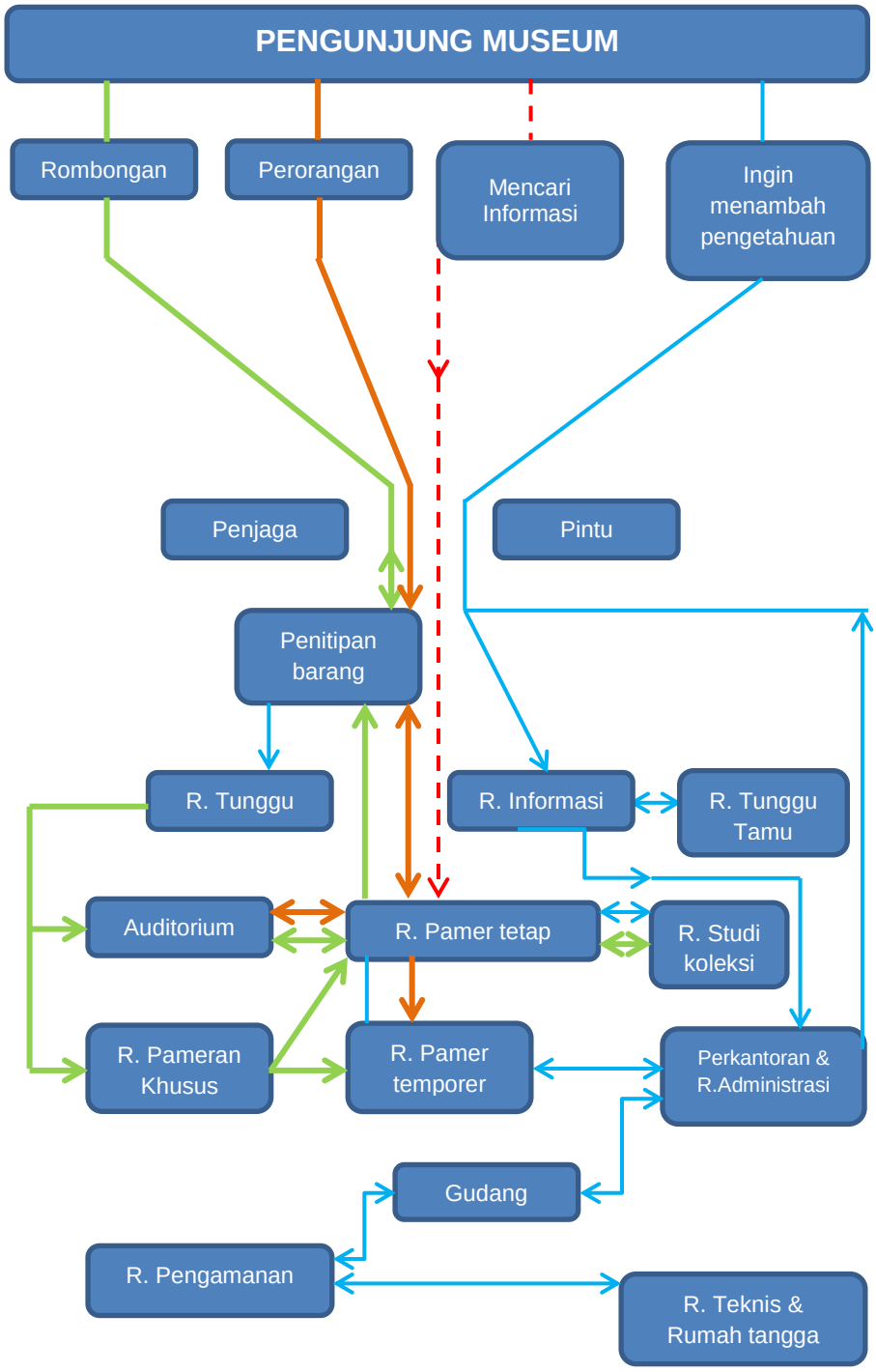
- Atribut seragam petugas kereta api

Seragam yang digunakan oleh petugas pelaksana kereta api seperti Kondektur, Masinis, Mekanis, Petugas Stasiun hingga Kepala Stasiun.

- Dokumentasi-dokumentasi perjalanan kereta api

  Berupa foto-foto dan catatan tertulis mengenai kereta api yang bersifat monumental seperti peresmian,dan peristiwa kecelakaan kereta.

3.4 Alur Sirkulasi



(Bagan 1.6 Sumber: Kecil Tetapi Indah, Pedoman Pendirian Museum, Dep. Pendidikan dan Kebudayaan, Dirjen Kebudayaan, Proyek Pembinaan Permuseuman Jakarta 1992/1993 p.88)