

BAB II
SEJARAH PERKEMBANGAN PERKERETAAPIAN DI INDONESIA
DAN TINJAUAN UMUM MUSEUM KERETA API

2.1. Sejarah Perkembangan Perkeretaapian Di Indonesia

2.1.1. Masa Pemerintahan Hindia Belanda

Pada tahun 1860 Raja Willem III memerintahkan kepada Menteri Urusan Jajahan Tuan J.J. Stieltjes untuk datang ke Indonesia guna mengadakan penelitian bagaimana cara - cara pengangkutan di Pulau Jawa, baik yang sudah ada maupun yang masih diperlukan. Hasil penelitian ini akan digunakan untuk membentuk 'panitia Angkutan'. Kemudian muncullah kelompok ahli - ahli dari NV. Nederlands Indische Spoorweg Maatschappij (NIS) yang terdiri dari Tuan - Tuan Polman, Frasen dan Kol yang mengajukan konsesi tentang pemasangan jalan kereta api dari Semarang ke Yogya lewat Solo. Gubernur Jendral Mr. L.A.J.W. Baron Sloet Van Beerle memberikan izin kepada Nv. N.I.S. untuk membangun jalan kereta api dari Semarang - Yogyakarta melalui pusat Militer Belanda di Ambarawa yang oleh orang Belanda, kota itu dinamakan Willem I.⁶

Realisasinya pada tanggal 17 Juni 1864 di desa Kemi-
jen (sekarang stasiun Semarang - Gudang) dibangun jalan
kereta api pertama di Indonesia dengan lebar spoor 1435 mm
disebut 'breedspoor' yang dipimpin langsung oleh Insinyur

6. Museum Kereta Api Ambarawa, Dokumen bagian Perpustakaan MKA, Ambarawa, halaman 61.

Kepala Tuan J.P. de.Bordest. Pada tanggal 10 Juni 1972 pembangunan jalan kereta api telah sampai di Yogyakarta. Dengan suksesnya usaha NIS ini, maka di Jawa Tengah mulai bermunculan Perusahaan Kereta Api Swasta lainnya, antara lain: Nv. Semarang Joana Stoomtram Matschapij (SJS), Nv. Semarang Cheribon Stoomtram Matschapij (SCS) dan Nv.Serajoe Dal Stoomtram Matschapij (SDS).⁷

Bersamaan dengan adanya pemberontakan Pangeran Diponegoro kepada Pemerintah Belanda, maka agar Pusat Militer di Purworejo - Magelang dapat dihubungkan dengan Ambarawa, NIS diminta untuk membangun lintas ini dari Secang ke Ambarawa. Mengingat antara Gemawang - Jambu melalui pegunungan yang lerengnya sangat terjal, maka untuk menghindari pembuatan terowongan yang panjang dengan biaya besar, dibuatlah jalan kereta api dengan konstruksi "rel bergigi" yang melalui tanjakan terjal dengan lereng 65 o/oo. Dengan dibangunnya lintas yang kecepatan maksimum hanya 15 km/jam, maka faktor ekonomis ditinggalkan dan kepentingan militer diutamakan. Lintas ini dipakai secara resmi tahun 1905. Dalam kurun waktu 50 tahun sejak dimulai pemasangan jalan kereta api pertama, pembangunan jaringan kereta api di Pulau Jawa dan Sumatra melaju pesat, sehingga mencapai panjang lintas 6800 km, di Jawa 4800 km

7. Museum Kereta Api Ambarawa, Dokumen bagian Perpustakaan MKAA, Ambarawa, halaman 62.

dan di Sumatra 2000 km.⁸

Pesatnya perkembangan perkeretaapian saat itu berlatar belakang pada dua motivasi pokok, yaitu :

- Makin berkembangnya perkebunan yang menghasilkan komoditi ekspor untuk pasaran di Eropa, maka memerlukan alat angkut yang cepat, aman, murah serta mampu mengangkut jumlah yang banyak yaitu kereta api.
- Diperlukan alat angkutan dan perhubungan untuk memperlancar jalannya administrasi Pemerintah serta sarana pendukung kelangsungan penjajahan Belanda di Indonesia.

Sebagian besar perusahaan KA swasta mengalami kerugian, karena terjadi pergolakan dalam perekonomian dunia (Malaise), sehingga terpaksa menggabungkan diri ke dalam gabungan perusahaan KA swasta dengan nama "Zusters Maatschappijen". Perusahaan KA swasta yang masih bertahan pada dasa warsa keempat abad XX ini adalah NIS dan DSM.⁹

2.1.2. Masa Penjajahan Jepang¹⁰

Sejak kedatangan Jepang awal tahun 1942, perkeretaapian di Jawa dan Sumatra terpisah karena Pulau Jawa dikuasai Angkatan Darat (Rikuguan) dan Sumatra oleh Angkatan Laut (Kaligun). Kemudian Pemerintah Jepang

8. Museum Kereta Api Ambarawa, Dokumen bagian Perpustakaan MKAA, Ambarawa, halaman 63.

9. Ibid 8, halaman 7.

10. Ibid 9, halaman 8.

melakukan pembangunan jalur KA di Sumatra dari Pekanbaru ke Muaro. dengan tujuan kelancaran hubungan bagi operasi militer dan logistik angkatan bersenjata Jepang sebagai penyambung hubungan laut - sungai dari Syonan (Singapura - Pekanbaru) dan Sumatra Tengah kaya akan minyak bumi, batu bara yang merupakan bahan industri perang Jepang.

Dalam melaksanakannya Pemerintah Jepang mengerahkan tenaga tahanan perang dan rakyat Indonesia yang kemudian dikenal sebagai "romusha". Proyek ini selesai dalam waktu 2 tahun dan pada tanggal 15 Agustus 1945 diresmikan.

Pada masa itu banyak pemuda Indonesia yang berpendidikan diterima sebagai pegawai KA untuk menggantikan kedudukan pegawai Belanda yang ternyata jadi menjiwai dan melaksanakan perebutan kekuasaan atas perkeretaapian dari tangan Jepang ke tangan bangsa Indonesia.

2.1.3. Masa Setelah Proklamasi Kemerdekaan¹¹

Perebutan kekuasaan atas KA dilaksanakan diberbagai tempat yang kemudian pada tanggal 28 September 1945 oleh Pimpinan Pusat Kereta Api Republik Indonesia di Bandung, diresmikan pengalihan seluruh perkeretapian di Indonesia ke tangan bangsa Indonesia dengan nama Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI).

Pada tahun 1948 DKARI menghentikan pengoperasian KA

11. Abdul Somad, Stasiun Kereta Api Tawang Semarang, halaman 2.

karena dikuasai Belanda dibawah pengelolaan sebuah perusahaan kereta api Stuart Spoowagen Verenigd Spoorweg Bedrijf (SS/VS) yang merupakan gabungan antara kereta api pemerintah (SS) dengan perusahaan swasta gabungan.

Pemulihan kedaulatan pemerintah RI atas seluruh tanah air diikuti dengan pemulihan kekuasaan DKARI. Dengan demikian perkeretaapian di Indonesia sepenuhnya dipegang oleh bangsa Indonesia sendiri.

Pada awal perkembangannya, perkeretaapian mengalami beberapa kali perubahan nama dan statusnya. Pada awal tahun 1950 DKARI dirubah menjadi Djawatan Kereta Api (DKA). kemudian tanggal 16 Oktober 1965 DKA dirubah lagi menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA), dan berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 1971, PNKA dirubah menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Untuk selanjutnya berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 57 Tahun 1990, PJKA dirubah namanya menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka).

2.2. Tinjauan Umum Museum Kereta Api

2.2.1. Tinjauan Umum Museum

a. Pengertian Museum :¹²

Ahli permuseuman tingkat Internasional yang tergabung dalam *International Committe Of Museum (ICOM)* telah merumuskan pengertian museum dalam musyawarah umum ke - 11

12. Drs. Moh. Amir Sutaarga, Pedoman Penyelenggaraan Dan Pengelolaan Museum, halaman 25, 26 dan 27.



(Eleventh General Assembly of ICOM, Copenhagen . 14 June 1974, sebagai berikut :

- 1) Museum merupakan badan yang tetap, tidak mencari keuntungan, dan harus untuk umum.
- 2) Museum merupakan lembaga yang melayani masyarakat untuk kepentingan perkembangannya. Dalam hal ini museum merupakan sarana sosial budaya.
- 3) Museum memperoleh atau menghimpun barang pembuktian tentang manusia dan lingkungannya dalam arti yang luas.
- 4) Museum memelihara dan mengawetkan koleksinya untuk digunakan sebagai sarana komunikasi kepada pengunjungnya.
- 5) Museum mempunyai kegiatan penerbitan, pameran, ceramah, peragaan yang kesemuanya untuk studi, pendidikan dan rekreasi.

b. Jenis Museum

Klasifikasi jenis museum berdasarkan : 13

- 1) Ruang lingkup wilayah tugasnya :
 - Museum Nasional adalah museum yang mempunyai koleksi dengan obyek yang diambil dari tingkat nasional.
 - Museum Regional adalah museum yang mempunyai koleksi dengan obyek yang diambil dari tingkat regional.
 - Museum Lokal adalah museum yang mempunyai koleksi dengan obyek yang diambil dari tingkat lokal.

2) Jenis Koleksinya :

- Museum Umum adalah museum yang koleksinya meluas sampai mencakup beberapa bidang Ilmu Pengetahuan Alam, Teknologi dan Ilmu Pengetahuan Sosial.
- Museum Khusus adalah museum yang membatasi koleksinya pada bidang - bidang tertentu. Misalnya : Museum Ilmu dan teknologi, Museum Seni rupa, dan sebagainya.

3) Bentuk Penyajiannya :

- Museum Terbuka (obyek diruang terbuka).
- Museum Tertutup.
- Museum kombinasi antara terbuka dan tertutup.
- Museum Berjalan.

c. Pengertian Museum Kereta Api :

Museum kaereta api adalah museum yang benda koleksinya berkaitan dengan perkeretaapian dan sebagai sarana memamerkan dan perkembangan teknologinya.

Melihat pengertian tersebut maka MKA dapat digolongkan sebagai museum sains dan teknologi. Namun pada MKAA baik benda koleksi maupun lokasinya memiliki aspek - aspek sejarah dan pariwisata, yaitu sejarah perkeretaapian di Indonesia khususnya Jawa Tengah, dan sejarah perjuangan bangsa, serta benda koleksi berupa kereta api bergigi yang dioperasikan sebagai kereta api wisata.

Adanya kaitan beberapa aspek tersebut, maka MKAA dapat dikatakan sebagai Museum Sains dan Teknologi dengan aspek sejarah yang mempunyai nilai pariwisata.

2.2.2. Pengelolaan Museum Kereta Api¹⁴

Pengelolaan Museum Kereta api meliputi dua hal yaitu:

a. Lembaga yang berkaitan :

- 1) Departemen Perhubungan, sebagai pelindung multi administratif vertikal dari operasional transportasi darat di Indonesia.
- 2) Kepala Eksploitasi Perum PJKA, sebagai penanggung jawab dari Perum PJKA terhadap pengelolaan Museum Kereta Api.
- 3) Pusat Penelitian Pengembangan Kereta Api dan Balai Yasa, dalam hubungan horizontal terhadap kegiatan penelitian dan pengembangan teknologi kereta api.
- 4) Pusat Penelitian Teknologi dan Keilmuan Nasional, dalam hubungan kegiatan penelitian dan pengembangan teknologi secara umum.

b. Pengelola Museum Kereta Api

Museum kereta api dikelola oleh beberapa seksi yang bekerjasama sebagai kelembagaan dalam stasiun distrik yang bertanggung jawab langsung pada Kepala Eksploitasi dengan perlindungan Departemen Perhubungan.

Seksi - seksi tersebut mempunyai tugas sebagai berikut:

- 1) Dinas Jalan dan Bangunan, bertugas merawat bangunan (depo loko, emplasemen, halte) dan jalan lintasan (rel, wessel dsb.).

- 2) Dinas Traksi dan Depo Lokomotif, bertugas merawat

14. Museum Kereta Api Ambarawa, Dokumen bagian perpustakaan MKAA, Ambarawa, halaman 4 dan 5.

rangkaian kereta api dengan perlengkapannya.

- 3) Dinas Lalu lintas dan Pemasaran, bertugas menyusun jadwal lalin KA dan masalah administrasi pengoperasian Kereta Api.

2.2.3. Pelaku Kegiatan Dalam Museum Kereta Api

Pelaku kegiatan dalam MKA dibedakan menjadi dua yaitu: Petugas MKA dan Pengunjung MKA.

a. Petugas Museum Kereta Api¹⁵

Jumlah petugas MKA ditentukan sesuai dengan skope pelayanannya, disini diukur dengan museum tingkat Propinsi. (Struktur Organisasi Museum Kereta Api, pada lampiran).

b. Pengunjung Museum Kereta Api¹⁶

Pengunjaung MKA dapat dikelompokkan berdasarkan motivasinya, jumlah, macam, cara berkunjung adalah sebagai berikut :

1) Berdasar motivasi :

- Datang sebagai ahli, peneliti.
- Sebagai pelajar/mahasiswa dengan motivasi edukasi.
- Masyarakat umum dengan motivasi rekreasi.

2) Berdasar jumlah kedatangannya :

- Perorangan / pribadi.

15. Proyek Pengembangan Permuseuman di Jakarta, Pedoman Pembakuan Permuseuman Umum Tingkat Propinsi, dalam Supardiono, Ruang Pamer Pada Museum Kereta Api, halaman IV-2.

16. Indrahman, Kepala MKAA, wawancara, Ambarawa, 10 September 1995.

- Rombongan (rombongan anak sekolah, wisata tour, study lapangan dan sebagainya).

3) Berdasar macam pengunjung :

- Umum, yang datang sendiri dengan waktu yang tidak teratur.
- Wisatawan Asing, lebih banyak yang datang secara rombongan dalam tour pada waktu tertentu.
- Pelajar, datang secara rombongan dan meningkat pada musim liburan sekolah.
- Kedinasan / kenegaraan, yang datang secara rombongan dengan jadwal kedatangan yang diketahui oleh petugas Museum.

4) Berdasar angkutan yang dipakai :

- Dengan mobil pribadi.
- Dengan kendaraan umum.
- Dengan kendaraan secara rombongan.

2.2.4. Kegiatan Dalam Museum Kereta Api¹⁷

a. Kegiatan Pelayanan Umum

Merupakan kegiatan yang langsung melayani pengunjung yang bersifat umum, seperti :

- 1) Kegiatan Informasi dan penitipan barang.
 - 2) Kegiatan penjualan tiket.
 - 3) Kegiatan penjualan souvenir.
 - 4) Kegiatan di ruang pertemuan (ceramah dan seminar).
-

17. Supardiono, Ruang Pamer Pada Museum Kereta Api, halaman III-15, III-16, III-17 dan IV-4.

5) Kegiatan cafetaria.

b. Kegiatan Wisata Kereta

Merupakan perwujudan dari satu tugas dan peranan MKA sebagai penunjang terhadap kegiatan pelestarian.

Bentuk kegiatan disini adalah dengan atraksi wisata kereta antik yang mempunyai jalur tertentu dengan stasiun terdekat yang mendukung MKA. Atraksi wisata ini diarahkan untuk menyajikan teknologi yang khas dari perkembangan perkeretaapian pada jaman dahulu, seperti:

- 1) Cara kerja pemindahan lokomotif terhadap gerbong dengan putaran rel untuk lintas tunggal.
- 2) Cara kerja langsir kereta api, dengan perpindahan lokomotif dari depan atau belakang gerbong.

c. Kegiatan Pameran Materi Koleksi

Menyajikan materi koleksi baik bersifat tetap ataupun temporer oleh preparator yang bekerja sama dengan kurator yang akan memberikan info tentang tujuan pameran dan data materinya. Dalam kegiatan pameran ini, akan diperlukan pengetahuan tentang teknik pameran mengenai daya fantasi, imajinasi, improvisasi, teknis serta tata artistiknya.

Pameran disini bersifat tertutup untuk materi yang bersifat mudah rusak karena pengaruh cuaca, dan pameran terbuka pada halaman untuk materi yang pada waktu operasionalnya digunakan untuk ruang terbuka (wessel, rel kereta, genta).

d. Kegiatan Bimbingan dan Edukasi

Kegiatan ini bisa dibedakan menjadi kegiatan yang bersifat formal dan non formal. Kegiatan formal disini menyangkut kegiatan seminar, simposium, penataran dan sebagainya.

Sedangkan kegiatan non formal mencakup kegiatan:

- 1) Perpustakaan, dengan tugas memberikan informasi melalui media masa dalam wujud brosur, buku - buku yang berhubungan dengan materi koleksi.
- 2) Pengadaan pemutaran film dan slide.
- 3) Penerbitan, pemberian informasi dan menyebarkan-nya secara berkala.

e. Kegiatan Administrasi

Kegiatan mengelola dan menyelesaikan administrasi MKA, meliputi :

- 1) Kegiatan kepemimpinan museum dengan kasie dan kabag.
- 2) Kegiatan pelaksanaan administrasi keuangan.
- 3) Kegiatan administrasi surat - menyurat.
- 4) Kegiatan publikasi.

f. Kegiatan Pemeliharaan / Konservasi Preservasi

Kegiatan pelestarian dalam MKA mencakup kegiatan yang langsung berhubungan dengan materi koleksinya :

- 1) Pengawetan dan pengamanan benda - benda materi lokomotif dengan peralatan dan perlengkapannya.
- 2) Pemeliharaan agar materi tersebut bisa tetap layak untuk dinikmati oleh pengunjung.
- 3) Kegiatan penelitian dan pemeriksaan materi koleksi.

- 4) Kegiatan perbaikan dan pemeliharaan materi koleksi.
- 5) Kegiatan rekonstruksi dan reproduksi.
- 6) Kegiatan penyimpanan materi koleksi.

Dari dua hal tersebut, maka kegiatan akan mencakup pengumpulan dan registrasi materi serta penelitian materi koleksi, perawatan jalan dan bangunan museum serta perawatan traksi dan peralatannya. Hasilnya kemudian didokumentasikan yang berupa duplikasi, potography, pembuatan diskripsi dan film, pengawetan, restorasi, perbaikan, penyimpanan, yang kemudian diungkapkan dalam bentuk pameran koleksi.

g. Kegiatan Penunjang

Merupakan aktifitas kegiatan penunjang dalam museum, seperti kegiatan mekanikal elektrikal, pengawasan dan kebersihan terhadap perlengkapan, penjagaan kendaraan dan kegiatan di musholla.

2.3. Kesimpulan

Perkeretaapian di Indonesia dilahirkan di Jawa Tengah, bermula dari lokomotif uap yaitu dari Semarang ke Yogyakarta lewat Ambarawa dan Surakarta pada tanggal 17 Juni 1864 oleh NIS. Pada tahun 1970-an lokomotif uap ini sudah menjadi barang antik, karena sejak tahun 1950-an DKA mulai memodernisasi dengan lokomotif diesel yang lebih produktif dan efisien dari segi pembiayaannya. Agar lokomotif - lokomotif kuno tersebut dapat menjadi monumen bagi generasi penerus, maka dikumpulkan dalam emplasemen

stasiun kereta api Ambarawa yang juga merupakan peninggalan sejarah dan kota Ambarawa sendiri mempunyai lembaran sejarah perjuangan dalam perang kemerdekaan.

Tinjauan umum MKA ini merupakan pedoman ideal sebuah MKA yang meliputi pengelolaan MKA, pelaku kegiatan dalam MKA dan fungsi kegiatan yang idealnya dapat diwadahi dalam MKA pada umumnya, yaitu : kegiatan pelestarian, bimbingan edukasi, penelitian, pameran koleksi materi, wisata kereta, kegiatan pelayanan umum, kegiatan pengelola, kegiatan penunjang dan konservasi preservasi.

