



Indonesian Railway Preservation Society

Bulletin Internal Organisasi Pelestari Kereta Api Indonesia

Hall Stasiun Jakarta Kota, Jalan Taman Stasiun Kota No.1, Jakarta 11110,

Telp (021) 688 00 860, Faks (021) 83780750; Email : sekretariat@irps.or.id, Website : www.irps.or.id

Salam Pengurus

Edisi IV, Januari 2010

Teman-teman sekalian,
Setelah menunggu cukup lama, akhirnya Bulletin IRPS kembali mengunjungi kita semua. Bulletin kali ini cukup berbeda dengan edisi-edisi sebelumnya, selain karena materinya lebih padat untuk menggambarkan kegiatan Organisasi selama satu tahun terakhir, juga karena kehadiran dua rubrik baru yaitu, "Seputar Dunia Railfans" dan "Sosok".

Rubrik "Seputar Dunia Railfans" akan memberikan 'pencerahan' dan menambah wawasan kita mengenai informasi seputar dunia perkeretaapian sedangkan rubrik "Sosok" mengajak kita lebih mengenal lagi profil individu Rekan kita sesama anggota IRPS beserta pemikiran-pemikirannya bagi Organisasi kita tercinta.

Pada kesempatan ini, Pengurus juga tidak bosan-bosannya mengajak seluruh Rekan-rekan IRPS untuk ikut bergabung mengelola Bulletin kita tercinta baik sebagai anggota Redaksi, maupun sebagai penyumbang tulisan, agar Bulletin kita dapat semakin berkualitas, terbit secara teratur dan mencerminkan prinsip dari, oleh dan untuk Anggota.

Akhir kata, Pengurus menyampaikan Selamat Tahun Baru 2010 dan selamat menikmati sajian tulisan di Bulletin Edisi 4 ini dan semoga memberikan manfaat bagi kita semua.

Salam IRPS!!!

Asep Suherman

Plt Sekretaris Jenderal

KA - RIKATUR



Karya : Adi Sutjipto Halim

SEKILAS REPORTASE

Pelestarian

Penemuan Situs Stasiun KA Pertama di Indonesia SAMARANG NIS

Sebagai organisasi yang bergerak di bidang pelestarian sejarah dan aset bersejarah perkeretaapian Indonesia, sudah menjadi tugas IRPS untuk melakukan pengkajian sejarah perkeretaapian Indonesia dan meluruskan hal-hal yang belum sesuai dengan fakta sejarah yang ada.

Berkaitan dengan hal tersebut, pada tahun 2008, IRPS berupaya untuk melakukan penelusuran jejak Stasiun KA Pertama di Indonesia yang ada di

kota Semarang.

Rekan-Rekan IRPS Semarang kemudian bergerak melakukan serangkaian penelitian dengan mempergunakan berbagai sumber rujukan yang ada. Sumber tersebut diantaranya :

1. Publikasi mengenai perkeretaapian di Indonesia (de Bruin, 2003, de Jong, 1993, Durrant, 1972. Oegema, 1982. TBN, 1997)
2. Peta-peta Indonesia koleksi Koninklijk Instituut

voor de Tropen (KI T, 2009)

3. Foto-foto Indonesia koleksi Koninklijk Instituut voor Tal-, Land- en Volkenkunde (KI TLV, 2009)
4. Citra satelit dengan program aplikasi Google Earth Pro 4.2 (Google, 2009)

Selanjutnya, Rekan-rekan IRPS Semarang melakukan serangkaian observasi dan peninjauan lapangan pada akhir bulan Desember 2008 pada lokasi-lokasi yang menjadi dugaan merupakan situs peninggalan Stasiun KA tersebut. Untuk mengetahui situasi terkini lokasi eks Stasiun Samarang NIS, dilakukan kompilasi antara peta KI T dengan citra satelit aplikasi Google Earth. IRPS juga melakukan wawancara dengan seorang sesepuh warga spoorlaan yang telah berusia 80 tahun yang dengan senang hati justru mengantarkan IRPS menuju bekas Stasiun Samarang.

Akhirnya, setelah melakukan berbagai upaya penelitian dan penelusuran, pada awal Januari 2009, IRPS berhasil menemukan bahwa Stasiun Kemitjen yang selama ini banyak disebut-sebut sebagai Stasiun KA pertama di Indonesia adalah tidak memiliki landasan yang kuat dan IRPS berhasil menemukan kompleks serta sisa peninggalan Stasiun KA pertama di Indonesia yang sesungguhnya yakni Stasiun Samarang NIS.

Stasiun ini berlokasi pada daerah yang kemudian hari dikenal sebagai Tambaksari. Bangunan utama stasiun berada dekat ujung jalan Spoorlaan, yang sekarang bernama Jalan Ronggowarsito.

Stasiun ini semestinya terdiri dari 5 (lima) bangunan penting, yaitu :

1. **Stasiun penumpang** (*Personenstation*) berupa stasiun ujung yang berbentuk U.
2. **Stasiun barang** (*Goederenstation*) berada disebelah barat stasiun penumpang dan jalurnya melintasi Spoorlaan.
3. **Stasiun kanal** (*vaart van het Station*) berada disebelah barat laut Stasiun penumpang. Di sisi utara stasiun ini terdapat kanal yang berhubungan dengan kanal utama pelabuhan disisi

barat.

4. **Balai Yasa** (*Werkplaatsen*) berada disebelah selatan stasiun penumpang, berukuran paling besar dan berbentuk E.
5. **Kepala stasiun** (*Station Chef*) berupa bangunan kecil dekat Spoorlaan, sebelah barat stasiun penumpang.

Namun demikian, bangunan yang masih bisa dijumpai dari stasiun ini adalah bangunan yang memanjang barat-timur, tepat di sebelah jalur KA menuju pelabuhan (*Prauwen haven*).

Bentuk asli bangunan nyaris tidak dikenali, ini disebabkan sudah terdapat bangunan tambahan pada bagian peron maupun ruangan dalam. Terlebih lagi bangunan yang dulu ketinggiannya sekitar 12 m, saat ini dalam kondisi terpendam antara 2-3 m. Terpendamnya bangunan ini disamping karena turunnya permukaan tanah juga karena dilakukan penimbunan untuk menghadapi genangan air rob di kawasan tersebut.

Disamping posisi lokasi dan bentuk dasar bangunan, adanya beberapa bagian dan ornamen yang khas semakin memperkuat bahwa bangunan tersebut adalah eks bangunan stasiun penumpang (*Personenstation*).

Ciri tersebut diantaranya yaitu :

1. Ventilasi berbentuk lingkaran (*bovenlicht*) diatas pintu.
2. Pintu dengan bagian atas berupa lengkungan.
3. Tiang besi penyangga atap peron, dengan ornamen konsol besi lengkung.
4. Keempat contoh bagian dan ornamen tersebut serupa dengan ciri bangunan asli.

Sebagai tindak lanjut dari hasil penemuan tersebut, pada tanggal 13 Januari 2009, IRPS Semarang menyampaikan penemuan ini ke PT KA Daop IV Semarang. Namun demikian, pihak PT KA masih ingin melakukan penelaahan atas penemuan IRPS bahwa Stasiun Samarang NIS sebagai Stasiun KA Pertama di Indonesia. Oleh karenanya, IRPS bersama PT KA akan bersama-sama menelaah kembali mengenai kebenaran letak stasiun per-

tama ini. Selanjutnya sebagai langkah untuk mensosialisasikan penemuan ini, pada tanggal 13 Februari 2009, IRPS Semarang bekerjasama dengan TVB membuat liputan tentang Stasiun Samarang NIS sebagai Stasiun KA Pertama di Indonesia.

Sebagai langkah untuk melakukan pembuktian ilmiah, maka pada tanggal 18 Maret 2009 IRPS di dukung oleh Unika Soegijapranata, Semarang menyelenggarakan diskusi tentang penemuan Stasiun Samarang NIS ini di Unika Soegijapranata, Semarang. Diskusi ini dihadiri oleh berbagai kalangan



Keja Bakti Pembersihan Lokomotif Listrik ESS3201(Bon-Bon)

IRPS tetap konsisten menjaga kelestarian Lokomotif Listrik ESS 3201 atau yang dikenal dengan nama Si Bon-Bon.

Pada penghujung tahun 2008, tepatnya di tanggal 13 Desember 2008 bertempat di Balai Yasa Manggarai, Rekan-rekan IRPS Jakarta dan Bandung melaksanakan kegiatan kerja bakti pembersihan lokomotif Bon-Bon.

Selanjutnya sepanjang tahun 2009, kembali



akademisi dari berbagai disiplin ilmu seperti arkeologi dan arsitektur serta pemerhati sejarah dan budaya dan perwakilan dari PTKA.

Bertindak sebagai narasumber dari IRPS pada diskusi ini adalah Rekan Karyadi Baskoro yang menjelaskan tentang proses penemuan situs yang selama ini dianggap sudah hilang. Kemudian juga ditunjukkan bukti-bukti fisik yang mendukung kesimpulan tim peneliti bahwa bangunan itu memang stasiun pertama di Indonesia.

Jalan masih panjang dan berliku bagi IRPS untuk meyakinkan agar pengelola dan regulator perkeretaapian Indonesia dan sejarawan serta instansi yang berwenang di bidang sejarah dan purbakala dapat menerima dan mengakui penemuan, namun IRPS tetap pantang menyerah dan konsisten untuk melakukan upaya-upaya program pelestarian sisa peninggalan stasiun ini.



Rekan-Rekan IRPS Jakarta dan Bandung melaksanakan 2 (dua) kali kegiatan kerja bakti pembersihan

lokomotif Bon-Bon yakni pada tanggal 26 April 2009 dan 16 Mei 2009. Kali ini bertempat di Stasiun Tanjung Priuk karena lokomotif Bon-Bon dari Balai Yasa Manggarai sempat dipindahkan ke Stasiun Tanjungpriuk berkaitan dengan acara peresmian pemfungsian kembali Stasiun Tanjung-Priuk oleh Presiden Republik Indonesia.

Cuci Lokomotif BB 200

Kegiatan pelestarian lokomotif BB 200 juga masih terus berlanjut. Rekan-rekan IRPS Semarang sepanjang tahun 2009 secara intensif melaksanakan kegiatan pencucian lokomotif BB 200.

Kegiatan pencucian lokomotif di Dipo Lokomotif ini sepanjang tahun 2009 telah dilaksanakan sebanyak



3 (tiga) kali yaitu pada tanggal 1 Februari 2009, 26 Maret 2009 dan 21 Juni 2009.

Kegiatan cuci lokomotif ini mencerminkan kepedulian IRPS terhadap kelestarian lokomotif diesel produksi General Motor ini yang selama 52 tahun telah mengabdikan di perkeretaapian

Indonesia.

Cuci Lokomotif CC 20015

Sejarah IRPS tentunya tidak dapat dilepaskan dari Lokomotif C20015.

Kepedulian IRPS atas lokomotif yang menjadi ikon Organisasi ini diwujudkan dalam kegiatan Cuci Lokomotif CC20015 yang dilaksanakan tanggal 22 Maret 2009 di Dipo Traksi Cirebon.

Sebanyak sekitar 30 anggota IRPS dari berbagai wilayah yang dimotori oleh Rekan-Rekan IRPS Bandung melaksanakan pencucian lokomotif



ini. Kegiatan ini bahkan juga dihadiri oleh pimpinan Daop 3 Cirebon seperti Kepala Daerah Operasi 3 Cirebon Bp. Purnomo Radiq dan Kasi Sarana Bp. Joko Sutanto.

Lokomotif CC20015 yang telah berusia sekitar 56 tahun ini sedianya akan disiapkan untuk dipergunakan pada acara peresmian pemfungsian kembali Stasiun Tanjung Priuk oleh Presiden Republik Indonesia.

Napak Tilas Jakarta Kota-Tanjungpriuk Edisi II

Setelah sukses berpartisipasi pada penyelenggaraan napak tilas sosialisasi pengaktifan kembali jalur Jakartakota-Tanjungpriuk tahun



2008 silam, maka pada tahun 2009, tepatnya pada hari Sabtu tanggal 21 Februari 2009, IRPS kembali melakukan napak tilas jalur Jakarta Kota (Jakk) – Tanjungpriuk (Tpk). Tujuan acara kali ini adalah untuk mendata

kembali aset-aset perkeretaapian yang bernilai historis/sejarah di lintas Jakarta Kota-Tanjungpriuk. Acara ini diikuti oleh anggota IRPS, reporter dari koran MERDEKA dan anggota komunitas Sahabat Museum dengan kese-luruhan jumlah peserta 30 orang.

Pukul 09.00 Wib, rombongan IRPS yang di dampingi oleh Pak Akhmad Sujadi (Kahumas Daop 1 Jakarta) berangkat dari Stasiun Jakartakota. Rombongan dipimpin oleh Rekan Hanafi selaku koordinator lapangan.

Selama perjalanan, rombongan IRPS mulai

mendata, aset-aset yang terdapat disepanjang jalur ini. Setiba di Stasiun Tanjungpriuk, kegiatan ditutup pada pukul 13.40 Wib dengan sambutan dari Rekan Riawan Widar-sono mewakili pengurus IRPS Jakarta, Pak Akhmad Sujadi (Kahumas daop 1 PT KA) dan Rekan Nurcahyo mewakili Pengurus IRPS pusat.

Berikut beberapa hasil pendataan yang dilakukan oleh rekan-rekan dari IRPS Jakarta :

1. Kondisi tiang Catenary dan kabel listrik di lintas Jakk-Tpk sebagian besar masih terbuat dari besi eks Hindia Belanda, kondisi logam masih cukup baik sehingga belum perlu diganti dengan tiang beton. Walaupun demikian masih harus dilakukan pengecekan untuk kadar korosi pada tiang catenary yang masih tersisa.
2. Gardu saluran atas yang bergaya Hindia Belanda di dekat Stasiun Ancol sudah tidak berfungsi lagi.
3. Di jembatan dekat Stasiun Kampungbandan (atas) masih bisa dijumpai pengait rel eks Hindia Belanda yang perlu dilakukan penggantian. Beberapa sisi jembatan terutama yang berada di dekat bantalan rel, masih dijumpai beberapa karat/korosi pada rangkanya.
4. Kondisi Stasiun Tanjungpriuk secara umum sudah banyak dilakukan renovasi dan perbaikan, mulai dari rumah sinyal, dinding, pintu, atap tiang dan lantai serta kafeteria dan loket penjualan tiket karcis KA pun sudah diperbaiki total.

Kegiatan ini juga dipublikasikan oleh media cetak, yaitu Harian Merdeka Edisi Selasa, 24 Februari 2009 pada Rubrik Komunitas.

Pemberian Penghargaan untuk Pak Pujiono, Dokter Lokomotif Uap



Sebagai wujud apresiasi IRPS terhadap peran dan jasa besar Pak Pujiono, Kepala Sub Dipo Traksi Ambarawa sekaligus masinis lokomotif uap Ambarawa, yang selama bertahun-tahun telah mengabdikan dirinya dalam dunia pengoperasian dan pemeliharaan lokomotif uap, maka pada tanggal 12 Juli 2009, IRPS memberikan penghargaan kepada Beliau bertempat di Museum KA Ambarawa.

Acara pemberian penghargaan dilakukan dengan sangat informal bertempat di Dipo Ambarawa, dalam arti Pak Pujiono hanya memakai pakaian kerja yang belepotan oli, tanpa ada pidato-pidato yang muluk-muluk. Penghargaan berupa foto Pak Pujiono sedang merawat salah satu lokomotif yang diserahkan oleh Rekan Dedy Kurniawan, anggota termuda IRPS Semarang yang ikut dalam rombongan IRPS ke Dipo Ambarawa. Kemudian disematkan pin IRPS oleh Rekan Wahyu Aji. Setelah acara penyerahan penghargaan Pak Pujiono memberikan sambutan singkat menyampaikan terimakasihnya kepada IRPS. Acara ditutup dengan foto bersama.

Sekilas Riwayat Hidup Pak Pujiono

Pujiono, pria kelahiran Ambarawa, 15 Maret 1955 ini sebelum menjalani masa pensiun dari jabatannya sebagai Kepala Depo Lokomotif Uap Ambarawa, masih setia merawat, meneliti, dan mendandani segala sesuatu yang berhubungan dengan lokomotif uap.

Pria yang tinggal di Tambak Boyo, Ambarawa ini memang bukan dari keluarga KA. "Bapak saya dulu adalah tentara, tetapi saya nggak diizinkan mengikuti jejak bapak," kata pria yang dapat menjalankan 7 lokomotif diesel dan 1 KRd ini. Semasa STN (Sekolah Teknik Negeri) 1 dan STM jurusan mesin, Pujiono sudah melakukan praktek kerja di Depo Lokomotif Uap Ambarawa. "Tahun 1973, saya pernah praktek di sini (depo lok Ambarawa), dan waktu itu masih banyak lok-lok uap besar seperti CC50 serta jalur Ambarawa-Tuntang-Kedungjati masih aktif," tambah Pujiono. Setelah

lulus dari bangku STM, Pujiono lalu melamar kerja di PT KA (waktu itu PJKA) pada tahun 1975.

Semula dia hanya boleh menjalankan lokomotif diesel hidrolik spesialis langsir yaitu Lok D300, dan D301 di petak Depo Lok Semarang Poncol, Stasiun Semarang Poncol, dan Stasiun Semarang Tawang. Kemudian setelah melalui tahapan kecakapan di dunia masinis, baru diizinkan menjalankan lok BB300, BB200, BB203/CC201, BB301/304 serta KRd. "Kalau lok CC200 dan BB201 saya bisa menjalankan, tetapi tidak punya brevetnya," ujar Pujiono ketika ditanya tentang kemampuan menjalankan lok CC200 dan BB201. Setelah memiliki beberapa brevet lok diesel elektrik/hidrolik, dia mulai dipercaya menjadi masinis untuk menarik rangkaian KA jarak sedang-jauh. Karena kepancilaannya itu dia lalu dikirim ke Ambarawa untuk mendalami dan merawat lokomotif uap. Istilahnya sebagai generasi penerus. Maka pada tahun 1995, Pujiono tidak sempat mencicipi bagaimana menjalankan lokomotif diesel seri terbaru, CC203 pun CC204.

Awalnya Beliau hanya karyawan depo biasa yang bertugas dan memperbaiki lok uap B2502, dan B2503. Pada tahun 1997, E1060 datang dari Sumbang dan tahun 2004 lok uap C1218 datang juga dari Cepu. Kedua lok uap tersebut datang dalam kondisi tengah rusak. Namun di balik tangan dingin Pujiono bersama rekan-rekannya, akhirnya kedua lok uap tersebut dapat hidup kembali untuk melayani rangkaian KA Wisata lintas datar, karena tidak memiliki roda gerigi.

Sebelum C1218 datang, Pujiono sudah menjabat sebagai Ka Depo Lok Ambarawa sejak tahun 2000. Menjelang purna tugas, Pujiono masih tetap aktif merawat lok uap B2502, B2503, dan C1218 di Ambarawa. Bahkan walau sudah pensiun, toh dia masih sanggup membimbing masinis muda dan merawat lok-lok uap yang usianya sudah lebih satu abad.

Partisipasi IRPS dalam Diskusi Revitalisasi Stasiun Kereta Api Indonesia.



Atas undangan Pusat Pelestarian Benda Bersejarah PT Kereta Api (Persero)

Stations." Peserta diskusi di Stasiun Jakarta Kota selain IRPS antara lain adalah Junus Satrio Atmodjo (Direktur Peninggalan Purbakala, Dept. Kebudayaan dan Pariwisata), Paul Peters (Kedutaan Belanda), Pingki Pangestu (REI), Asep Kambali (Komunitas Historia), wakil Pusat Dokumentasi Arsitektur dan beberapa orang dari Badan Pelestarian Pusaka Indonesia (BPPI). Sedangkan Iwan Lubis (mewakili Kepala Pusat Pelestarian Benda Bersejarah) menyampaikan paparan tentang konservasi gedung Lawang Sewu.

Selanjutnya di Semarang, Tjahjono Rahardjo mewakili IRPS menyampaikan paparan berjudul "Semarang, where the journey started." Diskusi di Semarang sifatnya lebih terbatas dan informal di banding diskusi di Jakarta dan IRPS satu-satunya peserta diskusi yang menyiapkan paparan. Selain IRPS dan tim dari Belanda (yang yang bertambah dengan hadirnya Gerard de Graaf dari Stichting Backer- Du Croo), peserta lain adalah A. Kriswandhono (arsitek-arkeolog yang sedang menangani konservasi Lawang Sewu) dan Widya Wijayanti (arsitek).

Posisi IRPS dalam dua diskusi itu pada dasarnya adalah bahwa yang harus diingat ialah bahwa fungsi utama stasiun adalah tempat naik turunnya penumpang kereta api, serta tempat mereka beralih ke moda transportasi lain (tambahan dari Homme Heringa : stasiun adalah juga salah satu pintu gerbang kota). Di sisi lain, kehadiran suatu stasiun harus berdampak positif terhadap perkembangan kota. Karena itu pula harus dibedakan perlakuan terhadap stasiun yang masih aktif dengan stasiun yang sudah tidak aktif, karena karakter keduanya sangat berbeda.

elola Kawasan Kota Lama (BPK2L), Akademi Bahasa Asing UNTAG Semarang (jurusan Bahasa Belanda) dan Komunitas Film Kronik.

Kegiatan ini dilakukan dengan mengunjungi beberapa obyek bersejarah perkeretaapian di kota Semarang dan sekitarnya. Kegiatan ini diikuti sekitar 160 peserta. Sekitar dua pertiga dari peserta merupakan mahasiswa sejarah, bahasa dan arsitek-



tur. Selain itu ada pula siswa pertukaran dari Brasil.

Obyek kunjungan pertama adalah bekas gedung surat kabar "De Locomotief" di Kota Lama Semarang. Pada zaman kolonial "De Locomotief" adalah salah satu surat kabar di Hindia Belanda. Surat kabar ini dinamai "De Locomotief" karena lokomotif pada waktu itu dilihat sebagai simbol kemajuan dan modernitas.

Obyek kunjungan kedua adalah Stasiun Semarang Gudang, yang secara resmi masih berfungsi sebagai stasiun namun telah tidak aktif karena kondisi banjir dan rob (genangan air pasang naik air laut) yang berkepanjangan. Kunjungan di lanjutkan di Kantor PT KA (Persero) Daop 4 Semarang, yang pada masa lalu merupakan kantor gabungan dari 4 (empat) maskapai KA swasta yaitu 1. Samarang Joana Stoomtram Maatschappij (SJS) 2. Semarang Cirebon Stoomtram Maatschappij (SCS) 3. Serajoedal Stoomtram Maatschappij (SDS) 4. Oost-Java Stoomtram Maatschappij (OJS). Bangunan ini dirancang oleh arsitek dan perencana kota yang berpengaruh, Thomas Karsten (1885-1945).

Selanjutnya, para peserta tur bergeser ke Lawang Sewu, yang pada masa lampau merupakan kantor pusat Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij (NIS), perusahaan KA swasta pertama Hindia Belanda. Gedung ini merupakan gedung kantor modern pertama dibangun di Semarang dan menjadi salah satu tengara utama Semarang.

Masyarakat menyebutnya "Lawang Sewu" (Thousand Doors), merujuk kepada banyaknya jumlah pintu yang dimiliki oleh gedung ini. Lawang Sewu dibangun pada tahun 1902 dengan desain dari arsitek JF Klinkhamer and BJ Ouendag.

Setelah makan siang di Resoran Semarang, yang dimiliki oleh *Jongkie Tio*, penyusun sejarah Semarang dan penulis dari beberapa buku tentang Semarang, para pengunjung menuju Museum KA Ambarawa untuk berwisata dengan kereta lokomotif uap Ambarawa-Bedono.

Karena banyaknya jumlah peserta, mereka dibagi menjadi dua kelompok. Kelompok pertama naik kereta api terlebih dahulu menuju Bedono dan kembali ke Ambarawa dari Bedono dengan bus, sedangkan kelompok kedua naik dengan bus menuju Bedono dan turun ke Ambarawa dengan kereta uap. Meski tidak semua nyaman dengan pengaturan ini, namun tidak ada yang benar-benar mengeluh (mungkin karena harga tur sangat, sangat murah bahkan oleh standar wisatawan Indonesia).

Dengan berakhirnya wisata kereta uap di Ambarawa ini, maka berakhirilah keseluruhan rangkaian kunjungan Semarang Heritage Walk : Railway to the Past.

Presentasi Pelestarian Bon-Bon di Acara Peresmian Pemfungsian Kembali Stasiun Tanjung Priuk



Sehubungan dengan peresmian pemfungsian kembali Stasiun Tanjung Priuk oleh Presiden Republik Indonesia,

Susilo Bambang Yudhoyono pada tanggal 28 April 2009, IRPS diminta oleh Ditjen Perkeretaapian Dephub dan PT KA (Persero) untuk berpartisipasi melaksanakan pameran mini (mini expose) mengenai

sejarah stasiun Tanjung Priuk, serta sejarah, proses restorasi, dan rencana ke depan dari Lokomotif Listrik ESS 3201 Bonbon.

IRPS memulai penugasan ini dengan melakukan acara pembersihan dan pencucian lokomotif listrik Lokomotif Listrik ESS 3201 Bonbon di peron jalur 6 stasiun Tanjungpriuk, pada Hari Minggu tanggal 26 April 2009 mulai pukul 10.00 WIB.

Selanjutnya, dilakukan persiapan materi yang terdiri dari cetak foto, disain paparan sejarah dan gambar teknik Bonbon, serta cetak brosur kam-

Edukasi Sejarah

Semarang Heritage Walk : Railway To The Past

Pada tanggal 25 Oktober 2008, IRPS turut berpartisipasi mendukung penyelenggaraan Semarang Heritage Walk 2008 : Railway to the Past, yaitu suatu kegiatan wisata sejarah yang diselenggarakan oleh Yayasan Kebudayaan Indonesia-Belanda "Widya Mitra" bersama dengan PT Kereta Api (KA) Daerah Operasi (Daop) 4 Semarang dan Erasmus Huis dan juga didukung oleh Badan Peng-

panye pelestarian Bon-Bon. Pada tanggal 27 April 2009, IRPS juga mengikuti gladi bersih dengan Protokoler Istana dan Paspampres untuk memfinalisasi penataan area, perlengkapan dan aspek keamanan.

Saat hari peresmian, Selasa 28 April 2009, sekitar pukul 11.00 Wib rombongan Presiden Republik Indonesia pun memasuki Hall Utama stasiun Tanjung Priuk dan segera masuk ke Ruang-an ex Restoran jaman Kolonial, setelah beliau makan siang dan menikmati sajian pemutaran film mengenai Sejarah Stasiun Tanjung Priuk dan proses rehabilitasinya, maka beliau segera bergegas menuju Ruang-an di sebelah peron jalur 6 tempat Rumah Pintar, Stasiun Ilmu berada menunggu untuk diresmikan.

Setelah meresmikan Rumah Pintar Stasiun Ilmu, maka Presiden Republik Indonesia berke-

sempatan menyaksikan sejarah dan proses restorasi lokomotif Listrik ESS 3201 Bonbon oleh IRPS dan PT KA dalam bentuk Foto-foto yang di pajang di Peron jalur 5 tepat di sebelah Lokomotif Listrik ESS 3201 Bonbon berada sambil menyimak perkembangan terkini proses Preservasi Lokomotif Listrik tersebut yang disampaikan oleh Direktur Jenderal Perkeretaapian Bapak Tundjung Inderawan.

Selanjutnya, Presiden Republik Indonesia segera menyaksikan pemberangkatan KRL Ekonomi AC tujuan Bekasi sebelum akhirnya bergegas memasuki rangkaian KLB Djoko Kendil. Setelah KLB Djoko Kendil berangkat menuju Stasiun Pasar Senen akhirnya selesai juga rangkaian acara peresmian Stasiun Tanjung Priuk. Partisipasi IRPS di acara ini merupakan suatu bentuk pencapaian dari eksistensi IRPS selama ini.

Presentasi Pecha Kucha Night Volume 2 – “Metro Retro”



Mungkin bagi banyak di antara kita masih asing dengan istilah Pecha Kucha. Pecha Kucha merupakan istilah

dari Bahasa Jepang yang melukiskan suara yang ditimbulkan dari suatu ruangan yang penuh dengan orang-orang yang bercakap-cakap dengan suasana yang hidup. Sesuai dengan makna tersebut, maka Pecha Kucha Night merupakan suatu even saat berbagai komunitas dari berbagai bidang bertemu untuk saling berbagi ide kreatif dan inspiratif melalui suatu ajang presentasi ide dan pemikiran.

Pecha Kucha Night yang diselenggarakan oleh Maverick ini terbagi dalam beberapa volume yang masing-masing akan mengangkat tema yang berbeda-beda dan masing-masing even diikuti 12 komunitas dalam bidang yang sama sesuai tema. Setiap komunitas akan masing-masing menyajikan presentasi sebanyak 20 slide dengan waktu penyajian per slide adalah 20 detik.

Pada tanggal 18 Juni 2009, dilaksanakan Pecha Kucha Volume 2 bertempat di Resto Es Teler 77 Jl Adityawarman Jaksel dengan tema Metro Retro, yang kurang lebih berarti kembali ke masa lalu (hal-hal yang berbau Djadoel). Pada

kesempatan ini, IRPS ikut serta berpartisipasi bersama-sama dengan 11 komunitas “Tempo Doeloe” lainnya yaitu : 1.) Komunitas Sepeda Tua Indonesia (Kosti) 2.) Komunitas Djadoel 3.) Old Comics & Action Figures collector 4.) Old Books collector 5.) Lembaga Warkop DKI 6.) Jakarta Heritage Community/Komunitas Historia Indonesia 7.) Bingky's Biker Station (Harley-Davidson & other bikes) 8.) Perhimpunan Penggemar Mobil Kuno Indonesia (PPMKI) 9.) IT expert on 'IT milestones' 10.) Lomonesia: Tips & tricks for 'Djadoel' effect 11.) Jalan Sutra: 'Jajanan Djadoel'.

Presentasi IRPS pada Pecha Kucha Volume 2 ini disajikan dengan sangat apik oleh Rekan Soni Gumilang dengan materi terlebih dahulu dipersiapkan secara “keroyokan” oleh Rekan Soni Gumilang, Rekan Indra Krishnamurti dan dibantu Rekan Komang Arianti.

Materi presentasi yang disajikan IRPS mencakup manfaat kereta api di bumi Indonesia, mengapa kita bisa menggemari kereta api dan apa itu IRPS serta kegiatan dan tujuannya. Presentasi dari IRPS ini mendapat sambutan antusias dari berbagai komunitas dan tamu yang hadir. Semoga presentasi ini dapat meningkatkan kepedulian masyarakat pada pelestarian aset bersejarah khususnya aset perkeretaapian dan dapat memperkenalkan IRPS sebagai salah satu komunitas peduli sejarah.

IRPS dan Young Bikers Heritage Trail

Saat penyelenggaraan Indonesian Railway Roadshow 2009 di Stasiun Yogyakarta pada bulan Agustus 2009 yang lalu, IRPS diminta oleh Young Bikers Heritage Trail untuk menjadi narasumber bagi peserta Young Bikers Heritage Trail untuk kegiatan pada tanggal 9 Agustus 2009.

Young Bikers Heritage Trail merupakan komunitas bersepeda yang anggotanya adalah pelajar Sekolah Lanjutan. Tepat pada hari yang ditentu-



kan, para anggota Young Bikers Heritage Trail mengunjungi bekas Stasiun Ngabean. Di bekas stasiun ini telah bersiap Rekan-Rekan IRPS yaitu Fajar, Gema, Habibie, Leo dan Yuda. IRPS menjelaskan mengenai bekas bangunan Stasiun Ngabean serta sejarahnya. Sebagian besar partisipan belum tahu bahwa bangunan Stasiun Ngabean yang saat ini telah menjadi bagian dari terminal bus dahulunya adalah bangunan stasiun kereta api.

Peringatan 80 tahun Stasiun Jakarta Kota (Beos)

Pada tanggal 8 Oktober 2009, Stasiun Jakarta Kota

atau yang dikenal juga dengan sebutan Beos genap berusia 80 tahun. Stasiun Jakarta Kota diresmikan penggunaannya pada tanggal 8 Oktober 1929 dengan nama Stasiun Batavia Benedenstad. Untuk memperingati usianya

yang ke sepuluh windu tersebut, IRPS bekerjasama dengan Sahabat Museum, suatu komunitas peduli sejarah Indonesia menyelenggarakan suatu kegiatan Plesiran Tempo Doeloe yang dilaksanakan di Beos untuk memberikan edukasi sejarah Stasiun Jakarta Kota kepada masyarakat luas dan mengajak generasi muda untuk mencintai dan peduli pada sejarah perkeretaapian Indonesia khususnya di Jakarta.

Kegiatan yang dinamai Plesiran Tempo Doleoe Stasiun Jakarta Kota 80 tahun ini dilaksanakan pada hari Minggu tanggal 8 Nopember 2009 di isi dengan acara kegiatan Paparan Sejarah Perkeretaapian di Jakarta dan Sejarah Stasiun Jakarta Kota, Dongeng tentang Arsitek Beos Ir. F.J.L. Ghijssels, Seremonial ulang tahun Stasiun Jakarta Kota (tiup lilin, potong kue), Tur ke Situs Stasiun Batavia Noord dan bekas jalur dan jembatan KA yang tersisa, Hiburan Ludruk “Pelancong Jadoel”, Paparan Arsitektur Stasiun Jakarta Kota, serta Tur Keliling Stasiun Jakarta Kota.

Kegiatan ini diikuti dengan penuh antusias dan keakraban oleh 170 orang dari Sahabat Museum, IRPS, PT Kereta Api (Persero), Media Massa dan



Masyarakat Luas. Hadir dalam kesempatan ini mewakili PTKA, diantaranya adalah : Direktur Komersial, Bp. Sulistyo Wimbo Hardjito; VP Humas, Ibu Adi Suryatmini; DEVP Daop I Jakarta, Bp. Muhardjito. Kegiatan dibuka oleh Pembawa Acara tepat pada pukul 08.00

WIB. Sebelumnya, partisipan menikmati pemutaran film dokumenter KA serta menikmati sajian kudapan pagi Wingko Babat Tjap Kereta Api dan Jajanan Pasar.

Acara diawali dengan paparan mengenai Sejarah Perkeretaapian di Indonesia dan Jakarta serta sejarah Stasiun Jakarta Kota (Beos). Paparan ini disajikan oleh Paulus Soni Gumilang dari IRPS. Acara dilanjutkan dengan Dongeng mengenai Arsitek Perancang Stasiun Jakarta Kota, Ir. F.J.L. Ghijssels yang dibawakan oleh Putri Suhendro.

Acara Seremonial Ulang Tahun diawali dengan Sambutan dari PTKA yang diwakili oleh Direktur Komersial Bp. Sulistyo Wimbo Hardjito dan dilanjutkan dengan berdoa bersama. Puncak acara seremonial adalah tiup lilin kue ulang tahun Stasiun Beos serta penyerahan potongan kue dari Sahabat Museum dan IRPS kepada Dirkom PTKA dan KSB Jakarta Kota. Acara dilanjutkan dengan melakukan Napak Tilas Bersama menuju bekas lokasi Stasiun Batavia Noord (NIS) serta jalur rel dan jembatan KA yang masih tersisa. Napak Tilas ini juga diselengi dari penjelasan narasumber Paulus Soni Gumilang dari IRPS.

Sekembali dari Napak Tilas, partisipan di suguhi sajian Ludruk "Pelancong Djadoel" ITB sambil menikmati Es Selendang Mayang. Acara berikutnya adalah Paparan mengenai Arsitektur Bangunan Stasiun Beos yang disajikan oleh Pusat Dokumentasi Arsitektur.

Selanjutnya, partisipan diajak untuk mengikuti Tur Keliling Beos. Acara ini dipandu oleh Sahabat Museum dan IRPS. Peserta dipandu ber-

Partisipasi IRPS di Pameran Atraksi Kota Tua



Kota Tua Jakarta untuk berpartisipasi pada kegiatan Atraksi Kota Tua "Pesona Kota Tua" pada hari Minggu 15 Nopember 2009 sejak pukul 07.00 WIB hingga pukul 16.00 WIB dengan menyajikan stand pameran yang bertempat di Plaza Museum Fatahillah, Jakarta Barat.

IRPS menempati area pameran tepat di depan Museum Sejarah Jakarta (Museum Fatahillah) bersama-sama dengan komunitas sejarah lainnya seperti Komunitas Jadoel, Museum Bank Mandiri, Museum Batik, Museum Wayang, Museum Bahari dan lainnya. Pada pameran ini, IRPS menampilkan foto-foto program pelestarian Bon-Bon, banner tonggak-tonggak sejarah perkeretaapian Indonesia, foto-foto pelestarian lokomotif CC20015 dan pengecatan loko uap Taman Mini, pemutaran film-film dokumenter KA, penyediaan sudut baca pustaka KA, displai miniatur lokomotif skala 1 : 20 dan tidak lupa gerai cenderamata. Untuk para pengunjung pameran, disediakan pula cenderamata berupa pembatas buku bertuliskan kampanye tertib berkereta api serta berbagai informasi IRPS seperti profil organisasi dan bulletin IRPS yang dibagikan secara cuma-cuma.

Meski secara resmi pameran baru dibuka pukul 08.00 WIB, namun sejak dini hari, stand pameran IRPS telah dipenuhi pengunjung yang rata-rata datang sembari berolahraga pagi. Makin terang hari, pengunjung makin padat mendatangi

keliling hall serta lantai 2 Stasiun yang menjadi area perkantoran dan kemudian menuju emplasemen Stasiun jalur 1 dan 2 ke arah Rumah Sinyal.

Sepanjang tur ini, partisipan memperoleh penjelasan tidak hanya mengenai area Stasiun Jakarta Kota, namun juga pernak-pernik pengetahuan umum mengenai Kereta Api. Acara di akhiri dengan makan siang bersama dan sesi tanya jawab serta pembagian hadiah (door prize).

stand IRPS, terutama untuk melihat foto2 program pelestarian Bon-Bon, membaca-baca di sudut baca (terutama anak-anak) dan menonton film KA (Parahyangan Pass karya Rekan Bagus Widyanto menjadi film favorit pengunjung).

Sekitar pukul 09.00 WIB, stand IRPS kedatangan tamu dari PT Kereta Api (Persero) Daop I Jakarta, yaitu Wakil Kadaop I Bp Muharjito dan KSB Jakarta Kota Bp. Rudi. Beliau berdua hadir di area Atraksi Kota Tua dalam rangka mewakili pimpinan PTKA mendampingi pimpinan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dan Walikota Jakarta Barat membuka pameran tersebut. Selanjutnya, dengan masih didampingi beliau berdua, stand IRPS mendapat kunjungan pimpinan Pemprov DKI Jakarta yang sudah tidak asing lagi dengan IRPS, yaitu Deputy Gubernur DKI bidang Pariwisata dan Budaya, Ibu Aurora Tambunan. Dalam kunjungan ini, Ibu Aurora dengan fasihnya malah menjelaskan tentang program pelestarian Bon-Bon kepada Rekan-rekannya.

Lepas tengah hari, pengunjung pameran masih mengalir deras. Rekan Gurnito dan Erni yang sedari pagi menjaga stand IRPS dibuat kewalahan. Kartu nama, profil organisasi, bulletin IRPS, serta cenderamata pembatas buku ludes tiada bersisa. Sekitar pukul 15.00 WIB, pemutaran film yang sedang dipadati pengunjung berhenti dengan "paksa" karena aliran listrik untuk seluruh stand pameran telah dihentikan lebih awal dari yang dijadualkan. Dengan pemutusan aliran listrik ini, diputuskan juga untuk mulai berkemas-kemas membereskan stand pameran ini. Sekitar pukul 16.00 WIB, kru pameran beserta barang-barang telah kembali ke Sekretariat IRPS di Beos. Walaupun pameran berjalan relatif singkat, namun dirasakan sangat memuaskan terutama ditilik dari luapan dan antusiasme pengunjung stand IRPS.

Edukasi Cinta Kereta Api

Talkshow Interaktif Kuliah Lapangan Di Atas KRL Ciliwung Blue Line

Pada hari Senin 1 Desember 2008, IRPS turut berpartisipasi dalam acara kuliah umum di atas KRL Ciliwung Blue Line. Acara ini digagas oleh Himpunan Mahasiswa Darat Sekolah Tinggi Manajemen Transpor (STMT) Trisakti yang bekerjasama dengan PT Kereta Api (KA) Daerah Operasi (Daop) I, PTKA Jabodetabek, Indonesian Railway Preservation Society (IRPS), PT Railink dan Komunitas KRL Mania. Menurut Kahumas Daop I Bpk. Akhmad Sujadi, kuliah di atas KRL ini merupakan kegiatan pertama kali dalam sejarah perkeretaapian Indonesia.

Acara ini berawal di Stasiun Manggarai dengan mengambil rute Manggarai-Tanahabang-Kampung Bandan-Pasar Senen-Jatinegara dan kembali ke Manggarai sebanyak 2 kali putaran. Dengan mengambil tempat di kereta 1 dan 2 acara dimulai dengan sambutan-sambutan yakni dari Panitia Himpunan Mahasiswa Darat, Kahumas Daop 1 Bp. Ahmad Sujadi, dosen pembimbing dan dari Dinas Perhubungan.

Sedangkan pembicara dalam acara ini adalah Dirop PT KA Jabodetabek Bp. Achmad Marzuki,

Dirop PT Railink Bp. Masjraul Hidayat, Bp. Anthony Landjar dari KRL Mania dan Bp. Untung Rustadi dari IRPS, sedangkan yang bertindak sebagai moderator adalah Rekan Aditya Dwi Laksana dari IRPS.

Dirop PT KA Jabodetabek Bp. Achmad Marzuki menyajikan ulasan mengenai PT KA Jabodetabek, kondisi KRL Jabodetabek saat ini, keterbatasan-keterbatasannya dan pengembangannya di masa mendatang. Sedangkan Bpk. Masjraul dari PT Railink mengangkat topik peluang usaha di bidang perkeretaapian di Indonesia dari adanya UU Perkeretaapian yang baru no. 23 tahun 2007. Pembicara ke-3 dari KRL Mania yakni Bp. Anthony mengemukakan masukan-masukan dari masyarakat pengguna KRL. Sebelum berlanjut ke pembicara terakhir, acara diselingi dulu oleh tanya jawab.

KRL Ciliwung sudah berjalan 1,5 putaran, setelah acara tanya jawab selesai giliran pembicara ke-4 yakni Bp. Untung Rustadi dari IRPS. Beliau mengambil topik berwisata dengan menggunakan KRL. Tak terasa lebih dari 2,5 jam acara ini berlangsung, tepat pukul 11.51 WIB acara selesai dengan tibanya KRL di Stasiun Manggarai kembali.



Kunjungan Mahasiswa/i Sekolah Tinggi Manajemen Transpor Trisakti ke Sekretariat IRPS



Pada hari minggu, 05 April 2009, IRPS mendapatkan kunjungan dari lebih kurang 30 orang Mahasiswa/i

Sekolah Tinggi Manajemen Transpor Trisakti Jakarta.

Kedatangan rombongan mahasiswa/i tersebut ditujukan untuk lebih mendapatkan gambaran mengenai dunia perkeretaapian Indonesia dari sisi pandang Pecinta Kereta Api serta mengenal aktivitas IRPS. Kunjungan yang dimulai pada pukul 13.30 WIB dipimpin oleh Sdr. Endras.

Selama kunjungan di Sekretariat IRPS Hall Stasiun Jakarta Kota ini, IRPS memberikan penjelasan secara singkat mengenai IRPS serta aktivitas yang telah dilakukan selama ini, serta sarana edukasi cinta KA dan sejarah KA yang ada di Sekretariat IRPS.

Penjelasan IRPS disajikan oleh Rekan Gurnito, Bp. Toto Purwanto dan Rekan Leo Krisanto. Para mahasiswa/i juga langsung "menyerbu" koleksi-koleksi pustaka IRPS untuk dibaca. Sebagian yang

lain menikmati sajian pemutaran film Tramway Exotica, Ulasan Tragedi Bintaro 1987, dan Swan Songs CC 200 15. Dalam kesempatan ini Rekan-Rekan IRPS memberikan juga informasi seputar CC 200 15 dan permasalahan teknis dunia perkeretaapian.

Sekitar pukul 15.30 WIB acara berakhir. Sdr. Endras mewakili mahasiswa/i STMT Trisakti berharap agar kegiatan tersebut dapat membawa manfaat positif bagi rekan2 STMT Trisakti.

Indonesian Railway Roadshow 2009 (Jakarta, Cirebon, Semarang, Surabaya, Yogyakarta, Bandung)



Indonesian Railway Preservation Society (IRPS) memperoleh kepercayaan dari Direksi PT Kereta Api (Persero) untuk menyelenggarakan Indonesian Railway Roadshow 2009, suatu kegiatan Pameran Perkeretaapian Keliling yang diselenggarakan di 6 (enam) stasiun besar di Pulau Jawa, yaitu Gambir, Cirebon, Semarang Tawang, Surabaya Gubeng, Yogyakarta dan Bandung.

Kegiatan yang dilaksanakan pada bulan Juli hingga bulan Agustus 2009 ini ditujukan untuk meningkatkan citra perkeretaapian Indonesia serta menumbuhkembangkan rasa cinta perkeretaapian Indonesia kepada masyarakat.

Kegiatan ini mencakup pameran foto perkeretaapian Indonesia, pemutaran film dokumenter perkeretaapian Indonesia, penyediaan sudut baca literatur dan pustaka perkeretaapian, edukasi

sejarah dan perkembangan perkeretaapian Indonesia, sosialisasi cinta dan tertib berkeretaapi, gerai cenderamata serta displai miniatur dan diorama kereta api model.

Pada kegiatan ini, Rekan-Rekan IRPS juga menggali kesan dan masukan dari para pengunjung pameran dan pengguna jasa KA mengenai penyelenggaraan jasa angkutan KA seperti pelayanan, sarana dan prasarannya maupun pelaksanaan pameran.

Untuk menyelenggarakan kegiatan ini, Rekan-Rekan IRPS baik dari Pusat maupun masing-masing wilayah dengan didukung penuh oleh PT Kereta Api (Persero) bahu membahu bersinergi mempersiapkan materi pameran, memasang-bongkar properti pameran serta aktif menunggui stan pameran dan berinteraksi aktif dengan pengunjung pameran.

Partisipasi IRPS di Indonesian Community Expo (ICE) 2009

Pada tanggal 21-22 Nopember 2009, IRPS berpartisipasi di Indonesian Community Expo (ICE) 2009, yaitu suatu ajang pertemuan dan eksepsi dari sekitar 150 komunitas di Indonesia. Kegiatan yang dilaksanakan di Parkir Timur Senayan ini digagas dan diorganisasikan oleh Prasetiya Mulya Business School.



cuma.

Agar lebih bernuansakan dunia perkeretaapian, Tim IRPS yang menjaga stand IRPS juga mempergunakan busana seragam dan atribut petugas perkeretaapian tempo dulu dan masa kini.

Ada yang berbusana sebagai petugas Pos Jaga Lintasan dan

Pemimpin Perjalanan KA (PPKA) tempo dulu, dan ada pula yang berseragam masinis dan kondektur KA masa kini.

Banyak pengunjung termasuk berbagai komunitas yang menjadi peserta ICE 2009 menyempatkan diri sejenak singgah di stand IRPS untuk memperoleh informasi mengenai dunia perkeretaapian Indonesia maupun untuk mengenal lebih dekat IRPS dan aktivitasnya. Stand IRPS ini juga diliput oleh Stasiun Televisi Metro TV.

IRPS berharap momen pameran ini dapat menjadi ajang yang efektif untuk menumbuhkan kembangkan kecintaan terhadap perkeretaapian Indonesia.

Eksplorasi dan Wisata Kereta Api

Kunjungan ke Balai Yasa Surabaya Gubeng, Dipo Lokomotif dan Kereta Sidotopo

Hari Jum'at, 14 November 2008, IRPS mengadakan acara Kunjungan ke Balai Yasa Surabaya Gubeng (BY SGU) serta Dipo Lokomotif dan Kereta Sidotopo (SDT) dengan peserta lebih dari 26 orang.

Acara dimulai dengan beramah-tamah dan diskusi dengan jajaran BY SGU yang bertempat di ruangan rapat BY SGU. Turut hadir dari pihak PT Kereta Api (Persero) adalah KUPT BY SGU Bp. Djoko Hardijanto, Kahumas Daop 8 Surabaya Bp. Sugeng Priyanto, UKR BY SGU Bpk. Suryanto, Keu

BY SGU Ibu Titik, dan UKP BY SGU Bp. Rame.

Kunjungan ini juga dimaksudkan untuk "temu kangen" IRPS dengan Lokomotif CC20015 yang merupakan "ikon" IRPS, yang saat itu sedang direstorasi dan direvitalisasi di BY SGU serta melihat dari dekat Kereta Djoko Kendil hasil konservasi dari K3 38201 ex CR 5309 dan eks Kereta Derek Pegawai NRU 38201 yang dilakukan oleh BY SGU dengan prakarsa KUPT BY SGU Bp. Djoko Hardijanto.

Dalam kesempatan itu, Bp. Djoko Hardijanto



juga menerangkan arti dari penggantian no. kereta Djoko Kendil seperti bekas K3 38201 ex CR 5309 yang diganti dengan no kereta IW 38212, beliau teringat cerita "Wiro Sableng" yang artinya kalau tidak sableng tidak akan mungkin nekat dan bisa memperbaiki kereta tersebut, lalu eks Kereta Derek Pegawai NRU 38201 diganti dengan No. kereta IW 38221, beliau juga teringat cerita "Joko Kucluk". Pada dasarnya penamaan kedua kereta itu karena beliau menyenangi cerita/legenda dari Jawa Timur. Setelah acara beramah tamah selesai, KUPT mengajak IRPS untuk meninjau langsung lok CC20015 dan fasilitas kereta Djoko Kendil.

Kondisi kereta IW 38212, dinding kereta ini full kayu baik dinding maupun furniturnya. Di dinding terdapat TV plat, agak ke ujung terdapat meja lengkap dengan kursi yang bermotif jati. Di ujung yang satunya terdapat semacam mini bar dan genset yang kedap suara. Kereta ini cocok digunakan untuk rapat atau diskusi. Sedangkan keadaan dikereta satunya yakni IW 38221 dindingnya juga dilapisi dengan kayu bermotif jati tetapi full tempat duduk yang mewah. Di kereta ini ada yang istimewa yakni tempat duduk diujung. Terdapat 1 kursi yang dikelilingi oleh bangku yang melingkar sepanjang dinding. Kalau kita duduk di bangku ini kita bisa melihat keluar karena pada sambungan antar keretanya dipasang kaca (semacam kereta

Nusantara). Setelah acara tukar menukar cenderamata dan makan siang bersama, sekitar pukul 11.30 WIB acara kunjungan ke BY SGU pun selesai dan kami pun istirahat sejenak dan bagi yang muslim me-nunaikan sholat Jum'at dulu.

Pukul 13.30 WIB kami melanjutkan kunjungan ke Dipo Lokomotif SDT. Bertempat di ruang serba-guna Dipo Lokomotif SDT, IRPS diterima dengan ramah oleh Kahumas Daop 8 Surabaya Bp. Sugeng Priyono, KR Luar Bp. Djunaedy dan KR Adm. Bp. Hadi Sutantyo. Dalam kesempatan itu KDT tidak turut hadir karena ada keperluan yang tidak bisa ditinggalkan.

KR luar memaparkan keadaan dipo SDT baik armada loknya dan kesulitan-kesulitan yang di hadapi oleh dipo SDT. Selanjutnya, Bp. Djunaedy dan Bp. Hadi berkenan mengantar kita untuk melihat-lihat keadaan dipo SDT. Setelah selesai berkeliling di dipo SDT, IRPS meneruskan kunjungan ke Dipo Kereta SDT.

Di dipo kereta ini, IRPS diterima dengan baik dan hangat oleh KDK Bp. Sugeng Sutijoso dan salah satu staffnya. Beliau memberikan sekilas gambaran mengenai aktivitas Dipo ini beserta peralatan yang dimiliki. Di Dipo ini, IRPS juga melihat dari dekat bekas kereta inspeksi Direksi Madoera Stoomtram Maatschappij serta koleksi Dipo kereta SDT lainnya. Menjelang senja, IRPS mengakhiri kunjungan ke dipo kereta SDT.

Joy Ride KA Penataran Icon



Masih serangkaian dengan acara kunjungan ke Balai Yasa Surabaya Gubeng dan

Dipo Lokomotif dan Kereta Sidotopo, keesokan harinya, Sabtu, 15 November 2008, rombongan IRPS melanjutkan kegiatannya dengan melakukan joyride KA Penataran I con yang diikuti oleh sekitar 15 peserta.

Dalam acara joyride ini Kahumas Daop 8 Surabaya turut serta menyertai sampai Malang. Tepat pukul 08.00 WIB dengan dilepas oleh Kasiop Daop 8 Surabaya Bp. Setiawan Rubiono dan KSB SGU.

KA Penataran I con terdiri dari 7 kereta yang ditarik oleh lokomotif CC20109 diberangkatkan dari jalur 1 Stasiun SGU. Perjalanan KA Penataran I con melewati 2 terowongan yakni Dwi Bakti Karya dan Eka Bakti Karya di daerah Bendungan I r. Sutami, Karangates.

Setelah berganti nama menjadi KA Rapih Dhoho di Stasiun Blitar, KA melanjutkan perjalanan kembali ke Surabaya melalui Kertosono. Menjelang Maghrib, KA tiba kembali ke Stasiun Surabaya Gubeng.

KA Penataran I con merupakan salah satu terobosan dari PT Kereta Api (Persero) Daop 8 Surabaya untuk memberikan pelayanan yang maksimal kepada pengguna jasa KA, khususnya KA Penataran. KA Penataran I con merupakan KA kelas ekonomi yang bebas dari pengasong, pengamen dan pengemis.

Setiap kereta dijaga oleh satu petugas keamanan, sehingga KA dapat steril dari penumpang gelap dan memberikan rasa aman dan dengan kebersihan yang terjaga. Karena bebas pengasong, maka kebutuhan makan dan minum penumpang, dipenuhi oleh pihak Restorasi KA dengan harga

yang sangat terjangkau.

Tarif KA Penataran I con juga sangat murah, yaitu Rp 6.000,00 (enam ribu rupiah) untuk perjalanan menuju Malang-Blitar dan Rp 12.000 (dua belas ribu rupiah) untuk kelanjutan perjalanan menuju Surabaya melalui Kertosono.

Partisipasi di Ujicoba Rangkaian KA CC20015 dan Djoko Kendil



Pada tanggal 28 Nopember 2008, Balai Yasa Surabaya Gubeng mengadakan uji coba Lokomotif CC20015 dan rangkaian KA Djoko Kendil. IRPS Jawa Timur juga berpartisipasi di kegiatan uji coba ini.

Uji coba ini mengambil rute Surabaya-Mojokerto-Surabaya tanpa persinggahan. Masinis CC20015 pada uji coba ini adalah Pak Ukardi dari Dipo Lokomotif Cirebon yang telah memiliki brevet Lokomotif seri CC200. Beliau dibantu oleh Nana sebagai Asisten Masinis, yang juga berasal dari Cirebon.

Rangkaian KA ini memasuki jalur 6 Stasiun Surabaya Gubeng pukul 9 pagi setelah keberangkatan KA Mutiara Timur. Dua puluh lima menit kemudian, rangkaian KA ini diberangkatkan. Kecepatan KA di perjalanan sekitar 40-50 km per jam dan tiba di Stasiun Mojokerto pada satu setengah jam kemudian.

Pada pukul 11.20 WIB, KA ini diberangkatkan dari Stasiun Mojokerto menuju Surabaya dengan kecepatan yang lebih tinggi, yaitu sekitar 50-60 km per jam. Saat di perjalanan, KA sempat berhenti sejenak di jembatan di atas Sungai Brantas untuk memberi kesempatan untuk mengambil gambar. Pada pukul 14.00 WIB, KA tiba di Stasiun Surabaya Gubeng dan melanjutkan perjalanan menuju Balai Yasa Surabaya Gubeng.

Kunjungan Ke Stasiun Maswati

IRPS Wilayah Bandung pada tanggal 30 Nopember 2008 mengadakan acara kunjungan dan kerja bakti kebersihan di lokasi yang cukup eksotis dan terpencil yaitu Stasiun Maswati, Cikalong Wetan, Jawa Barat.

Rombongan berangkat dari Stasiun Kiaracondong, Bandung dan Cimahi. Para anggota IRPS naik KA Lokal "Simandra/Jim West". Tiba di Stasiun Maswati pukul 09.07 WIB, IRPS disambut dengan hangat oleh KS Maswati Bp. Suprpto beserta staffnya.



Setelah acara ramah tamah, diskusi dan serah terima cendramata, acara di lanjutkan dengan makan bersama di bawah rindangnya kebun karet.

Setelah makan bersama acara dilanjutkan dengan kerja bakti bersih-bersih Stasiun Maswati dan ditutup dengan acara hunting bersama di seputaran Stasiun Maswati.

Pada pukul 14.16 WIB kunjungan diakhiri dan dengan menumpang KA Lokal "Simandra/Jim West", IRPS kembali ke Bandung.

Partisipasi di Uji Coba KRD 'Si Bumi Geulis'

Pada hari Rabu 03 Desember 2008, IRPS berkesempatan untuk ikut berpartisipasi dalam ujicoba KRD Bogor-Sukabumi.

Pukul 07.50 WIB rombongan IRPS berjumlah 12 orang berkumpul di Stasiun Manggarai di jalur 2. Tepat pukul 08.00 WIB KRD 'SI BUMI

GEULIS' diberangkatkan menuju Stasiun Gambir untuk menjemput jajaran pejabat Daerah Operasi (Daop) 1 Jakarta PT Kereta Api (Persero) dan beberapa wartawan media baik cetak maupun elektronik. Pukul 08.30 WIB akhirnya KRD diberangkatkan dari Stasiun Gambir menuju Sukabumi.



Selama perjalanan dari Gambir ke Bogor, IRPS mengamati beberapa interior KRD seperti tempat

jam, ketika KRD melintas di jalur ini banyak masyarakat yang keluar rumah atau anak-anak sekolah keluar dari kelasnya hanya untuk melihat KRD ini melintas.

Pemandangan dijalur ini sungguh indah karena jalur kereta berdampingan dengan sungai, sawah dan bukit, karena cuaca waktu itu sangat cerah, maka Gunung Salak dapat dilihat dengan jelas. Tapi perjalanan mulai dari Cigombong hingga Cicurug pemandangan terasa kumuh karena banyak bangunan-bangunan liar yang sangat dekat dengan jalur kereta. Karena begitu dekatnya, ada beberapa jemuran pakaian warga yang tersambar oleh KRD ini.

Tepat pukul 11.45 WIB KRD tiba di Stasiun Sukabumi. Keadaan Stasiun Sukabumi masih di restorasi dan di beberapa bagian masih ada pekerjaan dan pengecatan bangunan. Pukul 12.45 WIB KRD diberangkatkan dari Sukabumi untuk kembali ke Gambir.

didukung standar K2 (kelas bisnis), lampu penerangan menggunakan LED, kipas angin penyejuk berfungsi dengan baik, tiap kereta ada toiletnya, pintu-pintu bisa menutup semuanya dan ada pegangan bagi penumpang yang tidak kebagian duduk.

Pukul 09.18 WIB, KRD masuk jalur 2 Stasiun Bogor. Setelah berhenti sebentar dan dilakukan pengecekan kondisi mesin oleh crew balai yasa Manggarai, KRD diberangkatkan kembali menuju Sukabumi.

Perjalanan antara Bogor-Sukabumi KRD berjalan sesuai taspas/kecepatan yakni 40 km/

Cepu Teak Forestry Steam Tour 2008

Penutup tahun

2008, IRPS mengadakan acara Cepu Teak Forestry Steam Tour, wisata KA Loko Uap



Perhutani Cepu, pada hari Minggu, 28 Desember 2008. Acara ini diikuti oleh para anggota IRPS dan umum. Sebelum acara joyride, malamnya bertempat di ruang serbaguna hotel Cepu Indah 1 diadakan acara sambutan dan diskusi.

Minggu, 28 Desember 2008 pagi dengan di sinari hangatnya sang surya menerangi ibu pertiwi, para peserta Cepu Teak Forestry Steam Tour sudah berkumpul di depo lokomotif Perum Perhutani Cepu. Di stasiun tampak 3 buah kereta dan 2 buah tender yang ditarik oleh sebuah lokomotif uap bertuliskan "Bahagia".

Bahagia adalah nama lokomotif uap buatan Berliner Maschinenbau Actien Gesellschaft, Jerman, tahun 1928. Lokomotif uap inilah yang setia mengantar wisatawan domestik maupun asing yang ingin berkunjung ke Monumen Gubug Payung.

Dahulu, lokomotif uap ini di areal KPH Cepu menarik rangkaian lori berisi gelondongan kayu jati dari tengah hutan ke tempat penimbunan kayu sementara (TPKS).

Setelah dilakukan briefing oleh panitia, maka kurang lebih 100 peserta tour dipersilahkan untuk naik ke rangkaian kereta wisata. Tepat pukul 08.00 WIB kereta wisata di berangkatkan menuju Gubug Payung. Nyaring suara suling lokomotif "Bahagia" tak ubahnya siulan itu menandai dimulainya perjalanan tur wisata dengan kereta uap Cepu.

Rute yang akan dilalui oleh kereta wisata ini cukup panjang juga sekitar 30km (60km Pp). Dengan melintasi hutan jati di wilayah BKPH Ledok, Kendilan, Pasar Sore, Blungun, Nglobo, Cabak, dan Nglebur. Dalam ketataprajaan, lokasi-lokasi tersebut berada di wilayah Kecamatan Cepu, Sambong, Jepon, Jiken, Kabupaten Blora. Sedang dua wilayah lainnya, masuk wilayah Kecamatan Kasiman, Bojonegoro, Jawa Timur.

Sepanjang perjalanan peserta wisata singgah dahulu di tempat penimbunan kayu (TPK) Batokan, Industri Pengolahan Kayu Jati (IPKJ), kebun persemaian bibit hutan jati. KA wisata berhenti dulu di tengah ladang untuk mengisi air. Ketika lokomotif diisi air dan memindahkan kayu bakar

dari tender ke lokomotif, para peserta tur turun untuk menyaksikan keelokan hutan Blora dan juga mengabadikan momen tersebut.

Sebelum melewati perlintasan antara jalan kereta dan jalan raya Cepu-Blora (500 m), KA wisata berhenti dulu untuk memberi kesempatan kepada para peserta untuk berjalan terlebih dahulu untuk mengabadikan KA yang melintas di atas jalan raya, lokasi ini dikenal dengan nama Buk Brosot (buk dapat berarti jembatan dalam bahasa Jawa).

Sebelum tiba di Gubug Payung, jalur KA melintas di atas jembatan kuno zaman Belanda, yang dulu di bawahnya merupakan jalur KA Cepu-Blora. Kini rel di jalur tersebut sudah tidak berbekas. Sebab mulai tahun 1981 jalur tersebut sudah dianggap mati. Bahkan jembatan yang melintas di atas Sungai Mondang hanya tinggal pilar jembatannya.

Pukul 11.20 WIB KA wisata tiba di persinggahan terakhir yakni Gubug Payung. Sebuah tempat yang sangat indah karena berada di tengah-tengah rimbunnya hutan jati yang berumur ratusan tahun. Suasana di Gubug Payung seperti sudah Maghrib saja, karena cahaya matahari tertahan oleh rimbunnya daun-daun jati, indah sekali.

Sebenarnya masih ada jalur KA lagi setelah Gubuk Payung, tetapi saat ini semua telah hilang, orang-orang yang tidak bertanggung jawab telah mencuri sebagian besar rel di sana, padahal jalur selanjutnya lebih menantang, karena benar-benar

di dalam hutan lebat.

Memasuki "pintu gerbang", pengunjung diajak menaiki tangga. Jarak antara halte pemberhentian KA dengan tempat rehat cuma 300 meter. Bukan hanya kesegaran udara dan keelokan pohon jati, gigitan nyamuk hutan juga "menyambut". Tak lengkap rasanya bila belum menengok pohon jati berusia lebih kurang 150 tahun di kawasan seluas 31,8 hektar itu. Pohon ini terletak sekitar 300 meter dari lokasi peristirahatan Gubug Payung, tapi sayang kini pohon tersebut telah ditebang karena konon ada yang berani membelinya seharga 1 miliar.

Ketinggian pohon jati di kawasan ini rata-rata di atas 39 meter, dengan diameter rata-rata sekitar 89 cm. Pengukuran diameter ini berdasarkan pengukuran tahun 1982. Jumlah pohon jati di Monumen Gubug Payung sebelum penjarahan tahun 1998 tercatat 1.766 pohon. Hingga kini, diperkirakan jumlah pohon jati di areal Gubug Payung berkurang 120 pohon.

Kurang lebih 1 jam 30 menit peserta tour berada di Gubug Payung. Waktu selama itu digunakan untuk makan bersama, istirahat dan tak lupa pembagian doorprize. Pukul 13.00 WIB setelah foto bersama rombongan tour meninggalkan Gubug Payung untuk kembali ke Cepu. Pukul 14.48 WIB KA tiba kembali di depo lokomotif Perhutani Cepu, maka berakhirilah berwisata dengan KA uap di Perhutani Cepu ini.

Kunjungan Ke Balai Yasa Pengok dan Balai Pelatihan Teknik Traksi Yogyakarta



Acara kunjungan IRPS ke Balai Yasa Pengok (BY) dan Balai Pelatihan Teknik Traksi (BPTT) Yogyakarta dilaksanakan pada tanggal 16 Februari 2009.

Sebelum IRPS beraudensi dengan jajaran BY Pengok, para anggota IRPS diberi pengarahan ter-

lebih dahulu dan foto bersama di pintu masuk BY Pengok. Pukul 09.30 WIB dengan didampingi oleh Kahumas Daop VI Bp. Eko Budiyanto, acara audiensi dimulai di ruangan pertemuan BY Pengok.

Rombongan di terima oleh Kepala Unit Produksi Bpk. Bambang Trisilo yang mewakili KUPT

yang kebetulan hari itu berhalangan hadir beserta beberapa staf BY Pengok. Setelah Wakil Ketua IRPS Bp. Nurcahyo Mukardi memaparkan secara singkat tentang IRPS, Bp. Bambang melanjutkan dengan menerangkan sejarah berdirinya BY Pengok disertai gambar-gambar di layar proyektor yang dipandu oleh Kepala Unit Perencanaan Bpk. Gun Gun Nugraha.

BY Pengok dibangun pada tahun 1914 oleh Nederland Indische Spoorweg Maatschappij (NIS), namanya waktu itu adalah "Centraal Werkplaats" dan tugas pokoknya adalah melaksanakan overhaul lokomotif, gerbong dan kereta. Pada tahun 1942 diambil alih oleh pemerintahan Jepang dan perkeretaapian menjadi perusahaan kereta api pemerintah tugas pokoknya waktu itu sama dengan di awal dibangun yakni melaksanakan overhaul lokomotif, gerbong dan kereta. Pada tanggal 28 September 1945 perkeretaapian di ambil alih oleh Pemerintah Indonesia.

Tanggal pengambilalihan ini kemudian ditetapkan sebagai "HARI KERETA API" dan mana perusahaannya adalah Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI), sedangkan nama bengkel sendiri diubah menjadi "Balai Karya" tetapi tugas pokoknya masih sama yakni melaksanakan overhaul lokomotif, gerbong dan kereta. Pada tahun 1959 Balai Karya diubah lagi menjadi "Balai Yasa Traksi" dan tugas pokoknya hanya melaksanakan overhaul lokomotif.

Luas tanah BY Pengok adalah 128.800 m² (12.88 Ha); luas bangunan 43.700 m² (4.37 Ha); daya listrik dari PLN 1.100 KVA; daya listrik cadangan (genset) 500 KVA dan 225 KVA; daya tampung air 835 m³; sistem telekomunikasi TOKA 29 lines, Telkom 2 lines dan HT 30 unit; sistem jaringan komputer Wireless (Hot Spot WI -FI didukung software sistem perawatan lokomotif kereta api (siperloka), sistem pegawai kereta api (sipeka), dan sistem logistik kereta api (siloka).

Secara garis besar tugas pokok BY Pengok adalah :

1. Merencanakan dan melaksanakan program pemeliharaan serta perbaikan lokomotif, baik Pemeliharaan Akhir (PA), Semi Pemeliharaan Akhir (SPA), perbaikan/rehabilitasi (PB/RH), maupun modifikasi (MOD) ;
2. Menjamin kualitas hasil pemeliharaan dan perbaikan lok ;

3. Melayani perbaikan kerusakan lok dari Dipo dan mempertahankan lok yang siap operasi di lintas ;
4. Pemeliharaan fasilitas kerja ;
5. Merencanakan, melaksanakan, dan mengevaluasi serta melaporkan realisasi anggaran pemeliharaan dan perbaikan ;
6. Melaksanakan hasil rekayasa teknik lokomotif ;
7. Pendayagunaan SDM dan Umum.

Pemeliharaan lokomotif-lokomotif disini dilakukan secara berkala, untuk lokomotif Diesel Elektrik (DE) sebelum dibawa ke BY Pengok dilakukan pemeliharaan di dipo masing-masing untuk harian, 1 bulan, 2 bulan, 3 bulan, 6 bulan dan 1 tahun. Jika lokomotif DE sudah menempuh jarak 325.000 km atau 2 tahun maka lokomotif tersebut masuk BY Pengok untuk dilakukan SPA, dan jika lokomotif sudah menempuh jarak 650.000 km atau 4 tahun maka lokomotif tersebut masuk BY Pengok untuk dilakukan PA.

Untuk lokomotif Diesel Hidrolik (DH) sebelum dibawa ke BY Pengok dilakukan Pemeliharaan di dipo masing-masing untuk harian, 500 jam, 1000 jam, 2000 jam, 4000 jam dan 8000 jam. Jika lokomotif DH sudah berdinis selama 12.000 jam maka lokomotif tersebut masuk BY Pengok untuk dilakukan SPA, dan jika lokomotif sudah berdinis selama 24.000 jam maka lokomotif tersebut masuk BY Pengok untuk dilakukan PA.

Setelah beraudiensi dan tanya jawab hampir selama 45 menit, acara ditutup dengan menyerahkan cenderamata berupa Kaos IRPS kepada Bp. Bambang Trisilo dan Kahumas Daop VI Bpk. Eko Budiyanto. Setelah acara penyerahan cenderamata selesai, maka Bpk. Bambang mempersilahkan IRPS untuk berkeliling di areal BY Pengok dan menunjuk GK KOMP Bpk. Mufti untuk mendampingi kami.

Begitu keluar ruangan, rombongan IRPS langsung memburu lokomotif CC20101R yang masih kiyis-kiyis yang kebetulan melintas setelah selesai di cat dan akan keluar BY Pengok. Keadaan di luar bangunan utama terlihat 2 KRd yang satu bekas Pandanwangi dan yang satunya bekas KRd Patas Bandung-Cicalengka yang lagi menunggu untuk diperbaiki.

Memasuki hanggar tampak banyak lokomotif yang lagi menjalani SPA ataupun PA, seperti CC20130, CC20142, CC20170, CC20173R, CC201105, CC20310, CC20313, CC20407 dan 3 KRd. Di hanggar juga lagi direhab lokomotif

CC20199 yang sebelumnya bertabrakan di Stasiun Kapas dengan CC20180, sedangkan lokomotif CC20180 belum disentuh sama sekali karena kondisinya sangat parah sekali.

Dalam hanggar, IRPS juga mengunjungi mulai dari pencucian lokomotif sebelum di bongkar, pembongkaran lokomotif bagian demi bagian, bagian bogie, bagian mesin yang gede banget, bagian mesin KRd, bagian Thottle dan sistem rem, bagian piston, bagian rotor dan bagian TM.

Ketika akan keluar menuju ke tempat pengecatan, IRPS melihat kabin bekas CC201 hidung pesek yang direhab untuk kabin CC20199. Di tempat pengecatan tampak lokomotif CC20197, CC201140R dan 2 KRd Kaligung sedang dalam proses pendempulan dan pengecatan, sedangkan di hanggar dekat mushola tampak CC20405 yang

Jelajah Jalur Kereta Api Non Aktif Banjar - Cijulang

Sebagai bagian dari perwujudan visi dan misi Organisasi untuk melakukan edukasi Sejarah Kereta Api, pada tanggal 4-5 Juli

2009, IRPS menyelenggarakan kegiatan Jelajah Jalur Kereta Api non aktif Banjar-Cijulang.

Acara yang merupakan bagian dari Calendar of Event IRPS 2009 untuk kegiatan pembelajaran, eksplorasi dan kecintakeretaapian ini diselenggarakan atas kerjasama dari Unit Wirausaha Pengelolaan Wisata KA IRPS, IRPS Wilayah Bandung, PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi 2 Bandung dan didukung oleh Klutuk Railway Merchandise serta Barito Guide sebagai sponsor kegiatan.

Acara yang dimulai sejak hari Sabtu dari Stasiun Kereta Api (KA) Banjar serta berakhir di Stasiun KA Pangandaran pada hari Minggu sore ini mengedepankan unsur wisata alam serta edukasi sejarah perkeretaapian khususnya sejarah perkeretaapian di jalur non aktif ini. Kegiatan ini diikuti oleh 61 peserta, yang berasal dari berbagai kalangan baik pecinta KA maupun masyarakat umum serta juga dari pihak PT KA dan rekan-rekan media cetak dan elektronik yaitu Harian Media Indonesia dan Televisi Pendidikan Indonesia (TPI).

Selama perjalanan, peserta di suguhi berbagai

sudah selesai di cat, CC201108 dan D30176 dan hanggar sebelahnya CC20410 dan 1 KP.

Setelah seluruh isi hanggar di jelajahi, IRPS akhirnya blusukan di "Taman Lokomotif", keadaannya mungkin sudah berubah, hanya terlihat ada penghuni baru yakni CC20009, BB30003, BB30409 dan CC20008. Tepat pada pukul 12.30 WIB, acara kunjungan ke BY Pengok diakhiri.

Pukul 15.00 WIB IRPS melanjutkan kunjungan ke BPTT Yogyakarta. Pada kunjungan ini dibahas mengenai seputar Masinis, Kondaktur, syarat-syarat menjadi masinis dan lain sebagainya. Karena pada waktu itu BPTT sedang mengadakan rapat, maka kunjungan berlangsung secara singkat. Setelah melihat-lihat alat peraga dan foto bersama di depan lokomotif BB30133, maka tepat pukul 16.10 WIB kunjungan diakhiri.



pesona alam di sekitar jalur KA non aktif ini. Sebagai tahapan awal, peserta memulai kegiatan dengan melakukan tour

serta penjelasan singkat sejarah Stasiun dan Dipo Banjar serta asal mula jalur KA menuju Pangandaran dan Cijulang. Peserta juga diajak untuk melihat turntable yang ada dekat Dipo Lokomotif Banjar.

Obyek kunjungan kedua yaitu stasiun Banjarsari dan dilanjutkan menuju terowongan Hendrik dan Jembatan Cikacepit dengan kembali menggunakan bis. Setelah 45 menit berkendara, peserta turun dan berjalan menyusuri bekas roadbed jalur KA Banjar-Cijulang yang telah raib rel serta bantalannya dan menyisakan beberapa jembatan kecil. Selanjutnya, tibalah para peserta tur di muka terowongan Hendrik yang merupakan salah satu terowongan KA terpendek di Indonesia ini (128 m).

Menembus terowongan KA adalah hal baru bagi beberapa peserta dan media yang meliput, mereka cukup antusias mengamati struktur bangunan terowongan hingga tanpa terasa telah mencapai ujung terowongan dan kembali terpana disuguhi pemandangan Jembatan Cikacepit yang luar biasa begitu mereka keluar dari terowongan,

jembatan dengan struktur baja ini merupakan salah satu jembatan KA terpanjang di Indonesia. Para peserta pun berhamburan mencari sudut pengambilan gambar jembatan Cikacepit dari berbagai tempat bahkan hingga turun ke lembah di bawah jembatan.

Objek kunjungan berikutnya yaitu terowongan Wihelmina dan Juliana yang medannya cukup berat dan sedikit berbahaya. Jalan yang menurun, licin, berbatu, dipenuhi semak serta jauh dari kesan rata bukanlah halangan bagi peserta yang menyusurnya, yang dengan antusias menyusurnya dengan di barengi arahan dari para panitia.

Setelah berjalan kaki selama kurang lebih 40 menit para peserta tiba di terowongan Wihelmina yang merupakan terowongan KA terpanjang di Indonesia dengan panjang 1.208 m, dan terlihat bahwa ujung terowongan Wihelmina yang hanya berupa setitik cahaya, sehingga dapat dibayangkan panjangnya terowongan ini. Para peserta kembali melanjutkan perjalanan menuju terowongan Juliana merupakan satu-satunya terowongan yang berbelok dijalur ini. Jarak dari ujung terowongan Wihelmina ke terowongan Juliana hanya sekitar 600 M, sehingga tidak membutuhkan waktu lama untuk menuju terowongan ini. Terowongan Juliana, yang merupakan terowongan dengan bentuk berbelok dengan panjang 147 M ini nampak seperti tidak berujung.

Selanjutnya, peserta tur menuju obyek berikutnya yaitu jembatan Ciputrapinggan. Setelah makan siang, dan sholat dzuhur, para peserta di ajak menaiki bukit yang ada di belakang rumah makan, dan betapa kagetnya para peserta ketika mendapati pemandangan jembatan Ciputrapinggan dengan latar belakang Samudra Hindia, tak habis-mereka berdecak kagum.

Belum puas hanya mengamati dari atas bukit, para peserta kemudian diajak menyusuri lembah menuju sungai Cipanekean hingga ke muaranya ketika bertemu dengan Samudera Hindia, maka jelaslah dari bawah sana bahwasanya jembatan Ciputrapinggan tidaklah hanya 3 bentang saja, tapi juga dilengkapi sebuah bentang dengan konstruksi busur dari beton yang menyusuri tepi lereng di tepi Samudera Hindia. Setelah puas berwisata di di tepi muara, peserta melanjutkan perjalanan menuju Batukaras untuk berwisata pantai dan beristirahat.

Perjalanan dari Ciputrapinggan menuju Batu-

karas dihabiskan untuk istirahat di dalam bis oleh sebagian besar peserta sambil mendengarkan sedikit penjelasan keberadaan bekas jalur KA dari Ciputrapinggan ke Cijulang.

Pagi harinya di hari Minggu, sebagian peserta menikmati terbitnya matahari di bukit Pantai Batukaras dan melanjutkan dengan wisata pantai serta berfoto bersama. Usai makan pagi, peserta bersiap-siap untuk menjalani kegiatan wisata di Green Canyon (Cukang Taneuh). Sepanjang perjalanan di Cukang Taneuh dengan mempergunakan perahu, peserta disugahi pemandangan tepian sungai Cijulang yang sangat alami dengan warna air hijau toska yang sangat khas, dan ketika sampai di Green Canyon atau Cukang Taneuh mereka langsung disambut stalaktit dan stalakmit yang terbalut akar pepohonan membentuk suatu jembatan dari tanah yang merupakan asal mula nama Cukang Taneuh (jembatan Tanah), sedangkan Green Canyon adalah nama yang diberikan oleh seorang wisatawan asing yang berkunjung ke tempat ini pada akhir tahun 80an.

Setelah puas berwisata di Green Canyon para peserta pun melanjutkan ekspedisi menuju 2 stasiun penting di jalur KA non aktif Banjar-Cijulang yaitu stasiun Cijulang dan Pangandaran. Di stasiun Cijulang, para peserta sangat antusias untuk menelusuri rel-rel yang masih tersisa karena kebetulan di emplasemen stasiun ini masih cukup terlihat sisa rel-rel. Para peserta tidak lupa menelusuri pondasi dipo yang masih terlihat serta mencoba menelusuri rel penghabisan (sepurbadug).

Setelah makan siang, perjalanan dilanjutkan menuju stasiun Pangandaran, kondisi stasiun ini tidaklah lebih baik dari stasiun Cijulang namun secara keseluruhan masih lengkap. Di stasiun Pangandaran rombongan bertemu dengan bapak Kasmir, yang dulu pernah bertugas di jalur ini, beliau pun berbagi pengalamannya dengan semua peserta.

Sebelum bertolak kembali ke Banjar, semua peserta berwisata di pantai Pangandaran hingga sore menjelang dan kemudian menyempatkan diri untuk mengunjungi gardu pandang untuk melihat jembatan Cikacepit yang dikunjungi sehari sebelumnya dengan latar belakang Segara Anakan atau muara sungai Citanduy dan juga Kota Cilacap. Tur ini diakhiri di Stasiun Banjar sekitar pukul 18.00 WIB.

Spoorweg van Pasar Senen naar Tanjung Priuk op Batavia



Pada tanggal 7 Nopember 2009, IRPS Jakarta menyelenggarakan kegiatan kunjungan ke Stasiun Pasarsenen dan joyride KA Pasarsenen (PSE) – Tanjung Priuk (TPK). Kegiatan yang diikuti sekitar 32 orang anggota IRPS ini diberi nama “SPOORWEG van PASAR SENEN naar TANDJONG PRI OK op Batavia”.

Kunjungan di Stasiun PSE dimulai pada pukul 14.30 WIB dimulai dari ruang VIP Stasiun PSE. Di ruangan ini, IRPS berbincang-bincang dengan Wakil Kepala Stasiun Besar PSE, Bp. Broer Rizal.

Kemudian rombongan diajak berkeliling Stasiun PSE ke segala sisinya, untuk melihat bagian-bagian dari bangunan yang memang tidak dipugar karena memiliki nilai sejarah, mulai dari Ruang pemesanan tiket, loket pemesanan, ruang tunggu penumpang, kemudian turun lewat bawah untuk menuju peron 3-4 & dilanjutkan ke eks rumah sinyal (sekarang menjadi tempat peristirahatan para pramu antar).

Pada pukul 15:45 WIB, setiba KA ekonomi rute Purwakarta-Tanjung Priuk tiba di Stasiun Pasar Senen, peserta mengakhiri kunjungan di Stasiun PSE dan langsung naik KA tersebut menempati tempat duduk di kereta (K3) paling belakang, dan kereta langsung berangkat ke TPK. Pukul 16:30 WIB, para peserta kembali meninggalkan Stasiun TPK dengan KA Ekonomi Tanjung Priuk-Cikampek.

Kunjungan ke Balai Pelatihan Teknik Perkeretaapian Bekasi



Serangkaian dengan pelaksanaan Musyawarah Anggota IRPS Wilayah Jakarta pada tanggal 14 Nopember 2009, IRPS mengadakan kunjungan ke Balai Pelatihan Teknik Perkeretaapian (BPTP) Bekasi. Kunjungan ini merupakan kunjungan kedua yang dilakukan oleh IRPS di BPTP Bekasi.

Pada pukul 08.00 WIB, rombongan IRPS berkumpul di Stasiun Jatinegara untuk kemudian bersama-sama naik KRL Ekonomi AC tujuan Bekasi. Pukul 09.00 WIB, setiba di BPTP Bekasi, IRPS disambut dengan ramah oleh Bp. Satrio Wibowo (Pak Bowo), salah satu Instruktur mewakili BPTP Bekasi. Setelah diajak melihat-lihat beberapa sarana pelatihan, IRPS diminta memasuki ruangan pelatihan operasional perjalanan KA.

Dalam ruangan ini, IRPS mendapatkan kursus singkat dari Pak Bowo mengenai teknis pengaturan perjalanan KA. Suatu hal yang berharga bagi pecinta KA untuk menambah wawasan mengenai dunia perkeretaapian.

Selanjutnya, IRPS diajak meninjau fasilitas simulator KRL, yang sayangnya sedang tidak diaktifkan karena bertepatan dengan hari Sabtu yang merupakan hari libur pelatihan. Namun hal ini tidak mengurangi antusiasme tim IRPS untuk mengamati bagian kabin simulator tersebut.

Acara kunjungan diakhiri sekitar pukul 14.00 WIB dengan foto bersama dan penyerahan cinderamata kepada Pak Bowo serta makan siang bersama. Selanjutnya, IRPS memulai Musyawarah Anggota IRPS Wilayah Jakarta di hall pertemuan BPTP Bekasi.

Joyride Maleks Menghitung Hari



Untuk memererat silaturahmi antar pecinta KA di Wilayah Malang dan sekitarnya, yaitu Indonesian Railway Preservation Society (IRPS), Komuter (Komunitas Peduli dan Pecinta KA) dan Semboyan 35 pada hari Minggu, 29 Nopember 2009 menyelenggarakan kegiatan Kumpul-Kumpul Railfans Malang Raya dan sekaligus Joyride bersama menikmati saat-saat terakhir KA Malang Ekspres, dengan slogan "Maleks Menghitung Hari". Kegiatan ini juga merupakan kegiatan pertama yang diselenggarakan oleh Kepengurusan IRPS Wilayah Malang, yang baru terbentuk pada bulan Agustus lalu.

Kegiatan ini diikuti oleh lebih dari 30 peserta dari komunitas-komunitas pecinta KA seputaran Malang. Untuk memeriahkan acara ini, panitia bah-

kan telah membuat spanduk "Maleks Menghitung Hari" dan membuat juga tanda peserta. Saat KA Maleks tiba dari Surabaya dan dalam proses langsir lokomotif, para peserta sudah tidak sabar lagi untuk berfoto bersama. Setelah proses langsir selesai, dan lokomotif telah terpasang ke arah Surabaya, seluruh peserta kemudian berfoto bersama di depan lokomotif CC20417 yang menarik rangkaian KA Maleks dengan mengusung spanduk "Maleks Menghitung Hari".

Para peserta kemudian naik KA Maleks, dengan nomor tempat duduk seluruhnya terletak di kereta paling belakang. Sebelum naik KA, di lakukan pembagian tiket KA kepada seluruh peserta. Untuk memberikan kenang-kenangan kepada peserta, pada setiap tiket telah tercetak nama peserta.

Dalam perjalanan menuju Surabaya, para peserta memberikan cinderamata ke Kondaktur KA. Setiba di Stasiun Surabaya Gubeng, sekitar pukul 15.30 WIB, para peserta kemudian beramah tamah dengan pecinta KA di Surabaya serta hunting foto bersama dan kemudian bersiap kembali ke Malang dengan mempergunakan kembali KA Malang Ekspres.

Kontribusi dan Tanggung Jawab Sosial

Gerakan Penghijauan Sasaksaat



Sabtu, 4 April 2009 IRPS Wilayah Bandung mengadakan kegiatan Krida Bakti Gerakan Penghijauan di wilayah Stasiun Sasaksaat. Gerakan Penghijauan ini merupakan program dari PT Kereta Api (KA) Daerah Operasi (Daop) II Bandung, yang diprakarsai oleh Kadaop II Bandung, Bp. Rustam Harahap.

Pukul 07.00 WIB para peserta yang akan mengikuti acara ini terlebih dahulu berkumpul di kantor Daop II Bandung untuk menerima pengarahan dan penyerahan bibit pohon. Pukul 08.45 WIB rombongan berangkat dengan menggunakan KA Parahyangan dan mobil menuju Sasaksaat.

Setelah ramah tamah dengan Kepala Stasiun

dan petugas Stasiun Sasaksaat, maka acara Gerakan Penghijauanpun dimulai tepat pukul 10.00 WIB. Acara penanaman pohon ini diikuti oleh IRPS Bandung, Regu Jalan dan Jembatan Daop II Bandung, beberapa pimpinan PTKA Daop II Bandung, dan warga sekitar.

Penghijauan ini dilakukan dengan penanaman puluhan pohon yang produktif diantaranya pohon mangga, jambu dan lain-lain, di seputaran Stasiun Sasaksaat terutama di bagian barat dan dititik beratkan di tebing-tebing yang rawan longsor.

Acara akhirnya selesai pukul 13.00 WIB, begitu selesai hujanpun turun dengan derasnya. Sambil menunggu KA Parahyangan yang akan membawa rombongan kembali ke Bandung, kami diskusi untuk melakukan kegiatan serupa di wilayah Priangan Timur. Tepat sekitar pukul 16.00 WIB, para peserta kembali ke Bandung dengan mempergunakan KA Parahyangan.

Bakti Sosial Bersama Karyawan Muda Dekanat Jakarta Timur

IRPS wilayah Jakarta turut berpartisipasi pada kegiatan Bakti Sosial on the Road yang digelar oleh Komunitas Karyawan Muda Dekanat Jakarta Timur pada tanggal 16 Agustus 2009 untuk memperingati 64 tahun kemerdekaan Republik Indonesia.



Kegiatan Bakti Sosial ini diwujudkan dalam bentuk tur bersepeda motor antara Stasiun Tebet - Citayam dan memberikan bingkisan sumbangan kepada petugas Pos Jaga Lintasan (PJJ) KA yang bertugas di antara kedua stasiun tersebut. Kegiatan ini didukung juga oleh PT Kereta Api, Artha Graha Peduli, Pertamina and FIF.

Kegiatan ini diikuti setidaknya oleh 40 peserta Karyawan Muda Dekanat Jakarta Timur bersepeda motor pada pukul 08.00 WIB. IRPS juga ikut berpartisipasi dengan memberikan penjelasan

terlebih dahulu kepada peserta mengenai tugas dan tanggung jawab dari PJJ, menyerahkan sumbangan kepada para petugas PJJ serta mendokumentasikan kegiatan ini.

Saat peserta berinteraksi dengan petugas PJJ, mereka memperoleh penjelasan bahwa

palang pintu perlintasan KA dimaksudkan untuk mengamankan perjalanan KA dan bukan rambu untuk mengamankan kendaraan yang akan melintas.

Bakti Sosial diakhiri di SD Mardi Waluyo Cibinong, Jawa Barat pada pukul 14.00 WIB. IRPS juga mendapatkan kesempatan untuk menjelaskan mengenai organisasi IRPS dan aktivitasnya. Selanjutnya, Panitia Bakti Sosial dan IRPS saling bertukar cenderamata. Pada kesempatan ini, IRPS menyerahkan cenderamata berupa foto Lokomotif Listrik ESS 3201 dan Majalah Lokomotif.

Penyerahan Sumbangan IRPS Peduli Gempa Sumatra Barat

Sebagai wujud kepedulian terhadap sesama dan dalam rangka meringankan beban penderitaan para korban Gempa Sumatra Barat yang terjadi pada hari Rabu tanggal 30 September 2009, IRPS membuka Dompet Peduli Gempa Sumatra Barat untuk para pecinta/pemerhati Kereta Api (KA).

Dompet sumbangan ini ditampung di Bank BCA Cabang Margonda no.rek. 8690380898 atas nama Saleh Purwanto (Bendahara IRPS). Dompot IRPS Peduli Gempa Sumbar ini dibuka sampai



dengan tanggal 31 Oktober 2009.

Sampai dengan tanggal penutupan, telah terkumpul sumbangan sebesar Rp 2.500.000,00 (dua juta lima ratus ribu Rupiah). Selanjutnya, pada tanggal 18 Nopember 2009, IRPS menyerahkan

sumbangan ini melalui PTKA Divre II Sumbar.

Sumbangan ini diserahkan oleh Bp. Adrian Zulfikar, IRPS Sumbar dan langsung diterima oleh Kadivire II Sumbar, Bp. Yudith Harrianto dan Wakadivire II Sumbar, Bp. Busrizal.

Kegiatan Pemeliharaan Kebersihan Jalur Citayam-Nambo

Kegiatan ini berawal dari inisiatif dan dikoordinasikan oleh Rekan Slamet Hariyadi dari IRPS Wilayah Jakarta. Kegiatan pemeliharaan kebersihan ini diselenggarakan pada tanggal 18 Oktober 2009 dan diikuti oleh PT Kereta Api (Persero) (PTKA), IRPS, Kompak, GM-Marka dan KRL-Mania.



Pada awal kegiatan, tim berkumpul dan dengan mempergunakan draisin motor membawa peralatan pemotong rumput bergerak ke arah timur dari Stasiun Cibinong menuju Stasiun Nambo. Di lokasi yang ditentukan, sebagian tim mulai melakukan pemotongan rumput tinggi yang tumbuh liar di

sepanjang jalur rel, sedangkan draisine kembali ke Cibinong untuk membawa peserta yang lain. Setelah proses pembersihan rumput yang tumbuh liar selesai dilakukan, draisin kembali ke Stasiun Cibinong membawa alat-alat dan staf dari PTKA. Setiba di Stasiun Cibinong, draisin kembali

bergerak ke arah timur menuju Stasiun Nambo dengan membawa Kepala Stasiun Cibinong memeriksa jalur yang telah dibersihkan. Setiba di Stasiun Nambo, para peserta disambut oleh Kepala Stasiun Nambo dan kemudian dilanjutkan dengan berfoto bersama.

Menghadiri Berbagai Undangan Seremonial dan Seminar

IRPS telah diperhitungkan keberadaannya sebagai organisasi pecinta dan pelestari kereta api yang secara serius berkontribusi nyata bagi perkeretaapian Indonesia. Hal ini tercermin dari partisipasi IRPS untuk menghadiri berbagai undangan acara seremonial dan seminar pada akhir tahun 2008 dan sepanjang tahun 2009 sebagai berikut :

1. Seremonial Peresmian Perjalanan KRD Banyubiru Semarang-Solo-Sragen pada tanggal 19 September 2008;
2. Seremonial Peresmian Perjalanan KRD Baraya Geulis Padalarang-Cicalengka pada tanggal 21 Desember 2008;
3. Seminar Pemangku Kepentingan Perkeretaapian Nasional tanggal 3 Februari 2009 di Hotel Borobudur, Jakarta ;
4. Peluncuran KA Wisata Danau Singkarak Padang Panjang – Sawahlunto PP dan Mak I tam Sawahlunto – Muara Kalaban PP tanggal 21 Februari 2009 di Sumatra Barat;
5. Pemberian Penghargaan “Talk Less Do More” untuk PT Kereta Api (Persero) tanggal 9 Maret 2009 di Balai Yasa Manggarai, Jakarta;
6. Musyawarah Nasional I I I Masyarakat Pecinta Kereta Api Indonesia (MASKA) tanggal 11 Maret 2009 di Hotel Batavia, Jakarta;
7. Penanaman Pohon Jati Mas di Daerah Operasi 3 Cirebon tanggal 25 Maret 2009;
8. Gerakan Penghijauan di Daerah Operasi 2 Bandung serta Seremonial Peresmian Perjalanan KRD Rencang Geulis tanggal 22 April 2009;
9. Grand Launching PT KAI Commuter Jabodetabek tanggal 19 Mei 2009 di halaman Stasiun Tanjung Barat;
10. Upacara Peringatan HUT ke-64 Kereta Api di Kantor Pusat PT Kereta Api (Persero), Bandung tanggal 28 September 2009;
11. Seminar Rencana Induk Perkeretaapian Indonesia (Indonesian Railway Master Plan) yang diselenggarakan oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian Dephub tanggal 15 Desember 2009 di Hotel JW Marriot, Jakarta.
12. Sarasehan Pemugaran Lawang Sewu yang diselenggarakan oleh Pusat Pelestarian Benda dan Bangunan Bersejarah PT Kereta Api (Persero) tanggal 19 Desember 2009 di Lawang Sewu, Semarang.
13. Undangan Pembukaan Pameran Sejarah Kereta Api “Perjalanan Panjang Sang Roda Besi Indonesia” yang diselenggarakan oleh Pusat Pelestarian Benda dan Bangunan Bersejarah PT Kereta Api (Persero) tanggal 30 Desember 2009 di Museum Sejarah Jakarta.

Keorganisasian

Pembentukan Kepengurusan IRPS Wilayah Malang

Perkembangan jumlah anggota IRPS di wilayah Jawa Timur menunjukkan hal yang menggembirakan. Penambahan jumlah anggota tidak hanya terkonsentrasi di daerah Surabaya dan sekitarnya,

namun juga di seputaran Kota Malang. Di sisi yang lain, luasnya geografis wilayah yang menjadi cakupan kepengurusan IRPS wilayah Jawa Timur yang setidaknya setara dengan wilayah kerja 3

(tiga) daerah operasi PT Kereta Api (Persero) mengakibatkan beban kerja Pengurus menjadi sangat besar terutama dalam melakukan koordinasi.

Hal inilah yang melatarbelakangi pembagian kepengurusan IRPS Wilayah Jawa Timur menjadi 2 (dua) kepengurusan, yaitu Kepengurusan Wilayah Surabaya dan Kepengurusan Wilayah Malang. Selanjutnya, hal ini diikuti dengan pembentukan kepengurusan IRPS di wilayah Malang pada awal bulan Agustus 2009.

Sesuai dengan hasil Musyawarah Anggota Wilayah yang dilaksanakan di Surabaya pada tanggal 2 Agustus 2009, maka terbentuklah susunan kepengurusan IRPS Wilayah Malang sebagai berikut : Koordinator: **Willy Aprillianto**; Wakil Koordinator: **Adi Sutjipto Halim**; Sekretaris: **Ken**



Yudhi Satrio; Bendahara:
Bambang Hadi.

Sekretariat IRPS Wilayah Malang berkedudukan di Jl. Taman Riau No. 6 Malang, yang merupakan kediaman Rekan Adi Sutjipto Halim. Wilayah kepengurusan IRPS Malang mencakup wilayah yang disesuaikan

dengan wilayah kerja PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi 7 Madiun, Daerah Operasi 9 Jember dan sebagian Daerah Operasi 8 Surabaya dari Blitar sampai dengan Bangil.

Kepada Rekan-rekan yang berdomisili atau beraktivitas dominan di wilayah-wilayah yang disebutkan di atas, maka secara otomatis bergabung di bawah koordinasi kepengurusan IRPS Wilayah Malang. Selamat dan sukses untuk teman-teman IRPS Malang!!!

Pembentukan Unit Wirausaha Merchandise Dan Wisata Kereta Api

Dalam melaksanakan kegiatannya untuk mewujudkan visi dan misinya, tentunya



IRPS memerlukan sumber pendanaan yang memadai. Hal tersebut pulalah yang melatarbelakangi pembentukan Unit Wirausaha Merchandise Kereta Api dan juga Unit Wirausaha Wisata Kereta Api IRPS.

Selain untuk memenuhi kebutuhan pendanaan keseharian IRPS, pembentukan Unit Wirausaha Merchandise KA juga dimaksudkan untuk memenuhi kebutuhan penyediaan atribut Organisasi IRPS, sementara pembentukan Unit Wirausaha Wisata KA juga ditujukan untuk menunjang pelaksanaan kegiatan IRPS terutama di bidang edukasi sejarah, eksplorasi dan cinta kereta api.

Pembentukan Unit Wirausaha ini juga diarahkan untuk menumbuhkembangkan jiwa dan kemampuan kewirausahaan diantara Anggota IRPS sebagai salah satu pemanfaatan peluang usaha yang masih berhubungan dengan visi dan misi



Organisasi. Sejak pembentukannya, Unit Wirausaha Wisata Kereta Api IRPS telah menyelenggara-

kan 2 (dua) kegiatan wisata, eksplorasi dan edukasi sejarah KA yaitu Tjepoe Teak Forest Steam Tour 2008 pada penghujung bulan Desember 2008 dan Jelajah Banjar-Cijulang pada bulan Juli 2009.

Sementara Unit Wirausaha Merchandise KA selain menyediakan berbagai cenderamata dan memorabilia beraksentusi KA kepada para pecinta KA dan masyarakat luas juga berpartisipasi menggelar gerai cenderamata pada beberapa even seperti, Bazaar Kantor Menteri Negara BUMN, kunjungan Komunitas Historia Indonesia di Stasiun Tanjung Priuk serta Indonesian Railway Roadshow 2009.

Unit Wirausaha IRPS mengundang peranserta dari seluruh Rekan-rekan IRPS untuk bersama-sama mengelola unit wirausaha ini agar dapat semakin bermanfaat dalam menunjang kegiatan Organisasi IRPS.

Publikasi

Media massa baik media cetak maupun elektronik tidak ketinggalan menaruh perhatian pada IRPS sebagai Organisasi Pecinta dan Pelestari Perkeretaapian Indonesia. Hal ini tercermin dari berbagai liputan dan tayangan mengenai Organisasi IRPS maupun kegiatan-kegiatan yang dilaksanakannya.

Selama akhir tahun 2008 dan sepanjang tahun 2009, berbagai liputan dan tayangan di media cetak dan elektronika tersebut antara lain:

1. Liputan Artikel-artikel Anggota IRPS dalam Majalah National Geographic Traveler;
2. Tayangan Cebu Steam Tour di Riwajatmoe Doeloe TV One dan di Jelajah Trans TV;
3. Tayangan Kerja Bakti Pembersihan Bon-Bon, Jelajah Banjar-Cijulang dan 80 tahun Stasiun Jakarta Kota di Lintas Pagi Akhir Pekan TPI ;
4. Artikel IRPS "Tracking Railway History" dan "Preserving Railroad Heritage a Labor of Love" di Harian Jakarta Globe;
5. On Air Publikasi IRPS di "You and the City" 96,3 RPK FM dan 101,8 Bahana FM;
6. Artikel IRPS di Harian "Berita Kota", "Merdeka" dan Majalah "Tempo";
7. Artikel cuci loko BB200 di Harian "Jawa Pos", "Radar Semarang" dan "Seputar Indonesia serta TV Borobudur;
8. Tayangan Penemuan Stasiun Samarang NIS di TV Borobudur.

AGENDA MENDATANG

Silaturahmi Akbar IRPS

Pada tanggal 23-24 Januari 2010, IRPS akan menyelenggarakan Silaturahmi Akbar IRPS di Kedungjati dan Semarang, Jawa Tengah. Silaturahmi ditujukan untuk melakukan konsolidasi Organisasi, meningkatkan rasa kebersamaan dan melakukan pembahasan program Organisasi dan permasalahan-permasalahan yang dihadapi.

Untuk informasi rinci dapat dipantau di mailing list: irps@yahoogroups.com.

Peringatan 45 Tahun Lokomotif BB301

Lokomotif diesel hidrolik tipe BB 301 genap 45 tahun mengabdikan pada penyelenggaraan jasa angkutan KA di Indonesia sejak kali pertama didatangkan dari pabrik pembuatnya di Krupp pada tahun 1964 dan dioperasikan kali pertama pada tanggal 03 Maret 1964.

Rekan-Rekan IRPS Bandung berencana untuk menyelenggarakan suatu acara seremonial 45 tahun pengabdian lokomotif ini dengan serangkaian kegiatan yang akan dilaksanakan di Dipo Lokomotif/Stasiun Bandung. Kegiatan yang akan diadakan antara lain pemotongan tumpeng, pencucian loko, pameran foto dan lainnya.

Informasi rinci kegiatan ini dapat dipantau di mailing list: irps@yahoogroups.com

Tour de Samarang - Joana Stoomtram Maatschappij (SJS)

Tour de Samarang - Joana Stoomtram Maatschappij (SJS) menjadi salah satu Agenda tahunan IRPS untuk bidang eksplorasi dan cinta KA. Rekan-Rekan IRPS Wilayah Semarang akan menjadi organisator kegiatan ini.

Meski kegiatan ini bersifat eksplorasi, namun kegiatan ini diarahkan untuk menunjang bidang pelestarian karena dalam kegiatan ini akan dilakukan pendokumentasian berbagai aset yang bernilai sejarah peninggalan salah satu maskapai kereta api swasta di Hindia Belanda yang beroperasi dari Semarang menuju Demak, Kudus, Pati, Rembang, Lasem, Purwodadi, Blora, hingga Cepu ini.

Informasi rinci kegiatan ini dapat dipantau di mailing list: irps@yahoogroups.com.

HISTORIA DAN NOSTALGIA

Kisah dan Sejarah Stasiun Tanjung Priuk

(oleh : Artanto Rizky Cahyono)

Pada tahun 1830, di wilayah Hindia Belanda yang dipimpin oleh Gubernur Jenderal van den Bosch dimulai pelaksanaan Sistem Tanam Paksa. Sejak tahun itu pula pemerintah Hindia Belanda banyak membuka perkebunan-perkebunan baru di daerah pegunungan dengan tanaman antara lain : tebu, kina, kopi dan sebagainya. Tentu saja untuk mengangkut hasil tanaman untuk ekspor itu di perlukan suatu alat angkutan yang besar dan cepat ke pelabuhan di Batavia yaitu kereta api (KA).

Pada tahun 1863 berdirilah perusahaan kereta api swasta *Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij* (NIS). Melalui surat keputusan Gubernur Jenderal Hindia Belanda dan surat keputusan raja Belanda maka pada tahun 1869 dimulailah pembangunan jalur kereta api rute pelabuhan Sunda Kelapa (stasiun Pasar Ikan) – Buitenzorg (Bogor) oleh NIS.

Pada 31 Januari 1873, jalur kereta api rute Batavia – Buitenzorg secara resmi beroperasi. Kesulitan keuangan yang dialami NIS menyebabkan pemerintah Hindia Belanda pada 6 April 1875 mendirikan perusahaan kereta api negara yaitu *Staats Spoorwegen* (SS) untuk melanjutkan pembangunan jalur kereta api.

Dengan dibukanya terusan Suez di Mesir pada November 1869, hubungan melalui laut antara Eropa dan Asia menjadi semakin pendek sehingga lalu lintas perdagangan pun menjadi semakin ramai dan kegiatan bongkar muat barang semakin memerlukan waktu yang lebih singkat. Sebaliknya, pelabuhan Sunda Kelapa (Stasiun Pasar Ikan) makin lama makin tidak sesuai dengan perkembangan waktu itu sehingga dunia perdagangan Batavia memerlukan pelabuhan baru yang memenuhi syarat-syarat modern, di mana kegiatan bongkar muat barang dapat dilaksanakan secara langsung. Di sisi lain sejak abad ke-18 peranan kota Batavia (Jakarta) telah berubah dari pengumpul rempah-rempah menjadi ibu kota dan pusat kekuatan yang secara langsung mengontrol wilayah Hindia Belanda.

Setelah melalui berbagai pertimbangan yang masak dan cermat maka dipilihlah daerah Tanjung Priuk yang letaknya sekitar 8 km dari pelabuhan

lama sebagai lokasi pembangunan pelabuhan yang baru. Pembangunan jalan rel oleh perusahaan kereta api negara SS yang menghubungkan pelabuhan Sunda Kelapa (stasiun Pasar Ikan) ke pelabuhan Tanjung Priuk dimulai pada tahun 1876 dan selesai pada tahun 1877. Jalur KA ini digunakan untuk angkutan material untuk pembangunan pelabuhan Tanjung Priuk.



Stasiun Pasar Ikan dan Stasiun Tanjung Priuk pertama (peta tahun 1909)

Stasiun Tanjung Priuk yang pertama diresmikan pada 3 November 1885 (1 kilometer di sebelah utara dari bangunan stasiun yang sekarang) untuk mendekati pelabuhan Tanjung Priuk kala itu. Sejak dioperasikannya stasiun Tanjung Priuk ini, maka stasiun Pasar Ikan di pelabuhan Sunda Kelapa tidak difungsikan lagi. Seperti raksasa tak pernah kembang, pelebaran terus dilakukan di Tanjung Priuk. Jadilah ia sebagai pelabuhan terbesar di negeri ini.



Stasiun Tanjung Priuk pertama pada tahun 1885)



Stasiun Tanjung Priuk baru (peta tahun 1920)

Keramaian pelabuhan Tanjung Priuk saat itu membuat stasiun Tanjung Priuk yang pertama di

rasa kurang memadai. Hingga tepatnya pada tahun 1914 pada masa Gubernur Jendral AFW I denburg (1909-1916) mulai dibangun stasiun baru sekitar 1 km di sebelah selatan bangunan stasiun lama.



Stasiun Tanjung Priuk baru yang dibangun tahun 1914)

Arsitek stasiun Tanjung Priuk baru ini adalah CW Koch, insinyur utama dari SS. Untuk menyelesaikan stasiun dengan luas 34.134 meter persegi ini, diperlukan sekitar 1700 tenaga kerja dan 130 diantaranya adalah pekerja berkebangsaan Eropa.

Stasiun ini merupakan stasiun monumental dengan delapan jalur ganda. Bangunannya bertumpu pada ratusan tiang pancang yang memiliki atap penutup dari beton. Hiasan kaca patri dan ornamen profil keramik pada dinding semakin menambah kecantikan interior stasiun. Juga dilakukan selamatan untuk seluruh karyawan dengan menanam dua kepala kerbau di sisi stasiun. Bangunan buatan Hindia Belanda ini merupakan perpaduan antara gaya neoklasik dengan gaya kontemporer pada masanya.



Lokomotif Listrik ESS seri 3200 di Stasiun Tanjung Priuk tahun 1929)



Stasiun Tanjung Priuk tahun 1930)

Tepat pada ulang tahun ke-50 SS, 6 April 1925, Stasiun Tanjung Priuk diresmikan dan ber-

samaan dengan pembukaan elektrifikasi jalur kereta api di Batavia yang dilayani kereta dengan lokomotif listrik seri ESS (*Electrische Staats Spoorwegen*) seri 3200 (buatan Werkspoor, Belanda dengan perangkat listriknya dari Westinghouse-Hemaaf, Jerman). Dari 6 (enam) lokomotif listrik ESS seri 3200 yang ada saat itu, saat ini tersisa hanya 1 (satu) lokomotif listrik ESS nomor 3201 yang berhasil direhabilitasi pada bulan Juli 2007 dan disimpan di Balai Yasa Manggarai Jakarta.

Tanjung Priuk berperan sebagai tempat transit penumpang yang datang ke Batavia dan sekitarnya. Mereka naik KA dari stasiun KA Tanjung Priuk. Di salah satu bagian dari stasiun KA itu dulu terdapat fungsi hotel yang dilengkapi dengan bar dan restoran dengan dapur yang terletak di lantai dua yang cukup baik bagi mereka yang tiba kemalaman. Stasiun ini bukan hanya mengangkut penumpang untuk kota Batavia dan sekitarnya, tapi juga untuk jarak jauh seperti Semarang dan Surabaya.

Di dalam sejarah perjuangan kemerdekaan Republik Indonesia mencatat aktivitas yang melalui stasiun Tanjung Priuk bahwa setelah Jepang takluk pada Amerika Serikat dan sekutunya pada 15 Agustus 1945, maka pada tanggal 16 September 1945, tiba di Tanjung Priuk sejumlah kapal perang sekutu dipimpin Laksamana Peterson yang bertugas melucuti tentara Jepang serta mengatur pulangkan kembali ke negaranya (*The disarmament and removal of the Japanese Imperial Forces*) dan membebaskan para tawanan serta interniran Sekutu yang ditahan oleh Jepang di Asia Tenggara (*RAPWI - Rehabilitation of Allied Prisoners of War and Internees*), termasuk di Indonesia.



Pengembalian para pekerja bekas Romusha ke daerah asal masing-masing setelah kedatangan mereka dari pelabuhan Tanjung Priuk pada tahun 1947

Seiring waktu dan jaman, kemegahan dan keramaian stasiun Tanjung Priuk mulai surut disamping terbentur kebijakan oleh PT Kereta Api

(persero) yang mana sejak 21 Januari 2002, dengan alasan tertentu pihak PT KA tidak lagi mengoperasikan KA penumpang kelas ekonomi yaitu KA Gaya Baru Malam Utara (Tanjung Priuk - Surabaya Pasar Turi), KA Tirtanadi (Tanjung Priuk - Solo) dan KA Tawang Mas (Tanjung Priuk - Semarang).

Selanjutnya pada periode 2002-2009, stasiun tersebut hanya melayani 2 (dua) KA barang kontainer yaitu KA barang kontainer dari/tujuan Bandung dan Surabaya, itupun hanya beroperasi pada hari kerja normal (bukan hari libur).

Pada akhir tahun 2008 dan awal tahun 2009, Direktorat Jenderal Perkeretaapian Departemen Perhubungan melaksanakan program revitalisasi Stasiun Tanjung Priuk dan jalur KA Jakarta Kota-

Tanjung Priuk. Pada tanggal 28 April 2009, Presiden RI, Susilo Bambang Yudhoyono meresmikan revitalisasi dan pengoperasian kembali Stasiun Tanjung Priuk. Kini, Stasiun Tanjung Priuk melayani pengoperasian KA Penumpang, yaitu KA Kertajaya tujuan Surabaya Pasar Turi, KRL tujuan Bekasi dan KA Lokal tujuan Purwakarta.



Emplasemen Stasiun Tanjung Priuk tahun 2009)

SEPUTAR DUNIA RAILFANS

KA Commuter dan Wisata Jakarta Naik Kereta Api

Oleh : Untung Rustadi Soekono

Wacana elektrifikasi jalur kereta api (KA) di Indonesia telah didiskusikan oleh para pakar kereta api dari perusahaan kereta api milik pemerintah Hindia Belanda yaitu *Staats Spoorwegen* (SS) Sejak tahun 1917 yang menunjukkan bahwa elektrifikasi jalur KA secara ekonomi akan menguntungkan.

Elektrifikasi jalur KA yang mengelilingi Kota Batavia (Jakarta) selesai pada tanggal 1 Mei 1927 dan selanjutnya jalur Batavia (Jakarta Kota)-Buitenzorg (Bogor) yang selesai pada tahun 1930. Dengan selesainya jalur kereta listrik di Batavia ini menandai dibukanya sistem angkutan umum massal yang ramah lingkungan. Dimasa itu kereta listrik telah menjadi andalan para pengelaju (komuter) untuk bepergian.

Seiring dengan perkembangan zaman, KA Commuter yang beroperasi sekarang sudah memiliki berbagai fasilitas dan kelas, mulai dari tempat duduk yang nyaman hingga Air Conditioner (AC) yang menyejukkan. Ada 3 kategori atau kelas pelayanan KRL yakni Ekonomi non-AC, Ekonomi AC dan Ekspres AC.

Sistem pengoperasian KA Commuter terpadu di wilayah Jabotabek dimulai pada tahun 2000, saat itu Pemerintah Indonesia menerima hibah 72 unit KRL dimana dari jumlah tersebut, sebanyak 50 unit gerbong langsung dioperasikan sebagai

rangkaian-rangkaian KRL Pakuan yang melayani rute Jakarta-Bogor Pp.

Selain melayani rute Jabodetabek, KA Commuter juga melayani lintas lingkaran Jakarta yang diberi nama KA Commuter Ciliwung dengan rute Manggarai-Tanahabang-Angke-Kemayoran-Pasar Senen-Jatinegara dan kembali ke Manggarai. Selain itu dioperasikan juga KA Commuter wisata yang beroperasi tiap Sabtu dan Minggu dengan jalur Bogor-Ancol, Serpong-Ancol, Tangerang-Ancol dan Bekasi-Ancol dengan tarif sudah termasuk tiket masuk ke Taman Impian Jaya Ancol.

Keberadaan KA Commuter yang melingkari dan menuju Jakarta dari daerah sekitarnya bertambah satu lagi. Sejak diluncurkan KRL AC pada hari Kamis tanggal 3 Januari 2008, maka resmilah perjalanan KRL AC *Jalur Selatan (South Line)* jurusan Depok-Manggarai. Rangkaian KRL yang berangkat dari Depok pagi dan sore hari itu melengkapi realisasi *master plan* perjalanan KA Commuter.

Dalam master plan tersebut, penambahan jalur Depok-Jakarta tadi merupakan salah satu dari 6 (enam) jalur yang sudah dioperasikan, dan 1 (satu) jalur yang masih direncanakan, ke-7 jalur tersebut masing-masing adalah :

1. Jalur Lingkaran (Circle line) dari Manggarai ke Tanah Abang, Kampung Bandan, Pasar Senen,

- Jatinegara kembali ke Manggarai, sejauh 29, 738 km.
- Jalur Selatan (South line) dari Bogor ke Manggarai, **yang ini ditambah dengan jalur baru Depok-Manggarai pp**, sejauh 44, 920 km.
 - Jalur Tengah (Central line) dari Manggarai ke Jakarta Kota, sejauh 9, 890 km.
 - Jalur Bekasi (Bekasi line) dari Bekasi ke Jatinegara, sejauh 14, 802 km.
 - Jalur Serpong (Serpong line) dari Serpong ke Tanah Abang, sejauh 23, 278 km.
 - Jalur Tangerang (Tangerang line) dari Tangerang ke Duri, sejauh 19, 297 km.
 - Jalur ke tujuh ini masih direncanakan pengoperasiannya, yaitu Jalur Tanjung Priok (Tanjung Priok line) dari Tanjung Priok ke Jakarta Kota, sejauh 8, 115 km .



Dari gambaran sistem operasi KA Commuter ini, akan diharapkan begitu mudahnya masyarakat untuk menggunakan salah satu moda transportasi darat, yaitu KRL menuju dan kembali dari Jakarta dan sekitarnya, karena jalur lalu lintas KA Commuter ini telah dihubungkan dari segala arah : baik dari arah timur (Bekasi), selatan (Depok/Bogor), barat (Serpong dan Tangerang) serta utara (Tanjung Priok).

Masyarakat yang tinggal di kota Jakarta itu sendiri juga akan begitu mudah bepergian kemana saja disekitar Jakarta dengan menggunakan angkutan KRL Komuter ini, mengingat jaringan jalurnya sudah merambah ke semua sudut-sudut kota Jakarta.

Dalam brosur yang mempromosikan beroperasinya KRL *Ciliwung Blue Line*, yaitu KA Commuter yang melingkari dan memutar kota Jakarta, pihak Pemerintah Propinsi DKI Jakarta, Departemen Perhubungan dan pihak PT Kereta Api (Persero) mengharapkan akan bisa memaksimalkan potensi angkutan kereta api terutama angkutan kereta api dalam kota Jakarta. Dengan memaksimalkan angkutan kereta api tersebut, diharapkan pula bisa mengurangi kemacetan dan kepadatan lalu lintas kota Jakarta yang semakin parah, karena tidak seimbang pertumbuhannya jumlah kendaraan bermotor baik roda dua maupun roda empat dengan panjang jalan yang ada.

Dengan kondisi jalan raya kota Jakarta yang semakin hari semakin macet seperti itu, akan ada lagi pilihan masyarakat untuk beralih dari kendaraan pribadi ke angkutan kereta api, serta akan banyak pula yang akan meninggalkan kebiasaan memakai kendaraan pribadi untuk aktivitas sehari-harinya. Kalau fasilitas kereta apinya dapat dipertahankan dengan kenyamanan berhawa dingin (AC) serta ketepatan waktu yang bisa diandalkan, maka tentunya akan banyak pula orang berdasar naik kereta.

Tapi sayang KRL ber-AC sebagian tidak dioperasikan reguler setiap hari. Contoh diluar KA Commuter wisata, KA Commuter lingkaran Jakarta *blue line* hanya beroperasi pada hari kerja saja, yaitu hari Senin sampai Jum'at, sedangkan hari Sabtu, Minggu dan hari libur lainnya tidak dioperasikan. Padahal ada potensi untuk menjalankan KA Commuter tersebut pada hari-hari Minggu dan libur lainnya. Perjalanan KA Commuter pada hari-hari Minggu dan libur lainnya disamping sebagai angkutan wisata bagi keluarga dan anak-anak keliling Jakarta, juga dapat digunakan sebagai angkutan belanja bagi warga kota yang memanfaatkan hari libur untuk berbelanja.

No	TEMPAT WISATA & BELANJA	TEMPAT BERHENTI	SELANGKAP
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30

Pada *tabel* diatas terlihat begitu mudahnya untuk mencapai tujuan ketempat wisata dan pusat-

pusat perbelanjaan dari stasiun dan halte terdekat. Hanya saja, untuk mendukung tercapainya gagasan tadi perlu diimbangi dengan koordinasi yang baik diantara Instansi terkait.

Misalnya, penyediaan angkutan sambungan berupa bis dari Stasiun Pasar Minggu ke Taman Margasatwa Ragunan dan sebaliknya, angkutan sambungan dari Stasiun Duren Kalibata ke Taman Mini Indonesia Indah, serta angkutan dari Stasiun Tanah Abang dan Stasiun Pasar Minggu ke Museum Satria Mandala Jl. Gatot Subroto dan sebagainya. Angkutan sambungan ini bisa bekerja sama dengan pengelola *Busway* atau *Bis-bis pattas AC* lainnya.

Ya semoga saja dalam waktu tidak terlalu lama *Wisata Jakarta* naik kereta api segera akan terwujud.

Tabel Panduan hanya salah satu contoh saja untuk memudahkan masyarakat pengguna jasa angkutan kereta api menuju tempat tujuan yang

SOSOK

Budi Bahariawan Sofyan

Pak Budi BS, demikian bapak dua anak ini lebih banyak di sapa oleh rekan-rekan nya di IRPS (Indonesian Railway Preservation Society). Nama lengkap beliau adalah **Budi Bahariawan Sofyan**. Beliau adalah Ketua IRPS Periode 2006-2007 dan sekaligus pendiri IRPS. Melalui wawancara singkat dengan beliau, Pak Budi BS memaparkan kesan-kesan selama memimpin IRPS, pemikiran beliau mengenai pelestarian aset bersejarah kereta api (KA) dan harapan beliau untuk IRPS.



Bagaimana sejarahnya Bapak sampai bergabung ke dalam IRPS?

Saya senang dan tertarik dengan KA sejak berusia 4 tahun, karena sejak tahun 1973 ketika saya tinggal di Seskoal, Kebayoran Lama, Jakarta Selatan, saya suka diajak bapak saya melihat KA yang akan melintas di perlintasan Kebayoran Lama dekat pasar dari arah Bungur, Kebayoran Lama.

Kemudian pada tahun 1997 saya mulai meng-

dipilih, mungkin nantinya bisa ditambahkan tempat-tempat lainnya yang bisa dijangkau dengan menggunakan KA Commuter di Jakarta. Tentu saja di tuntut perencanaan yang matang bagi pengoperasian kereta api ini pada hari Minggu dan Libur, PT KAI Commuter Jabodetabek, paling tidak tingkat kenyamanan dan pengamanan perlu dikedepankan bagi para penumpangnya untuk menikmati selama dalam perjalanan tanpa kendala dan segala bentuk gangguan apapun. *Naik kereta api tut.....,tut.....,tut....., siapa hendak turut.....*



Untung Rustadi Soekono, pensiunan PNS, penggemar kereta api (railfans), dan anggota IRPS tinggal di Jakarta.

enal adanya model KA dari Marklin yang dijual di sebuah toko, yaitu Anthony Hobby Shop di Plaza Senayan, Jakarta. Dari situlah saya kemudian berkenalan dengan beberapa orang yang memiliki hobby yang sama, yaitu Kereta Api. Dari perkenalan tersebut, kemudian saya meng-etahui bahwa mereka berasal dari Bandung, Jawa Barat yang datang khusus ke Jakarta hanya untuk membeli model KA. Selain itu mereka juga memiliki "Balai Yasa" di Bandung yang membuat model KA yang ada di Indonesia, khususnya yang dimiliki oleh PT Kereta Api (Persero).

Pada tahun 2001, saya diajak kawan-kawan dari Bandung untuk mengikuti sebuah seminar di Departemen Perhubungan (Dephub) di Jalan Merdeka Barat, Jakarta Pusat tentang Manajemen Keselamatan Perjalanan KA yang pada saat itu dihadiri tidak hanya unsur Dephub namun juga dari wartawan, MASKA (Masyarakat Pecinta KA Indonesia), Masyarakat Transportasi Indonesia dan beberapa masyarakat pemerhati transportasi KA.

Kemudian dari seminat tersebut, akhirnya kami, yaitu saya dan beberapa teman pecinta KA dari Bandung seperti Harriman Widiarto, Widoyoko, Woody Oktaf, dan beberapa teman lainnya sepakat untuk mulai memperhatikan salah satu lokomotif diesel elektrik seri CC200 yang berada di Dipo Induk Cirebon (CN).

Memang sebelumnya, pada saat saya bertugas di Surabaya, Jawa Timur tahun 2000, beberapa kali ketika saya naik KA Argo Bromo ke Surabaya atau sebaliknya dan saat melintas di Stasiun Cirebon, saya melihat salah satu CC200 tidak terawat dan diparkir di luar Dipo CN dengan mulai dirambati tanaman liar. Kemudian saya melihat bahwa lok tersebut ternyata sudah tidak aktif lagi karena masalah spare part yang sudah tidak tersedia.

Menarik buat saya untuk mengetahui lebih jauh sehingga ketika suatu kali saya ke Cirebon tahun 2001 saya mencari informasi dan ternyata benar dari 3 lok CC200 yang ada saat itu yaitu CC20008, CC20009 dan CC20015, hanya 2 yang aktif yaitu CC20008 dan CC20009, sedangkan CC20015 sebagai kanibal spareparts.

Dari temuan tersebut kemudian saya menyampaikan kepada teman-teman di Bandung bahwa perlu segera dibuat program penyelamatan lokomotif CC200. Diantara teman-teman Bandung tersebut yang memberi respon positif adalah Bp. Widoyoko dan kemudian Bp. Widoyoko mengajak bergabung dengan organisasi kereta model yaitu I RMC (Indonesian Railway Modellers Club) yang berkedudukan di Bandung. Kemudian saya bergabung dengan I RMC dan mulai menggarap program pelestarian lok CC200 dengan nama Friends of CC200 (FOCC200).

Pada medio Juni 2002, Bp. Widoyoko mengajukan suatu usulan kepada I RMC agar Program Friends of CC200 (FOCC200) ini terpisah dari organisasi I RMC agar lebih optimal dalam pelaksanaan program kerjanya, dan usulan tersebut dikabulkan oleh pengurus I RMC, dan kemudian pada tanggal 25 Juni 2002 akhirnya Bp. Widoyoko, Bp. Indra Krishnamurti dan saya sendiri sepakat untuk mendirikan suatu organisasi pecinta KA sungguhan.

Dan sejak 25 Juni 2002 tersebut IRPS berdiri yang awal keberadaannya kami betul-betul bermotivasi semangat untuk menyelamatkan KA

tua yang ada di Indonesia yang dimulai dari pelestarian lok CC200.

Apa kesan-kesan yang paling mendalam bagi Bapak sewaktu memimpin IRPS?

Kesan yang paling mendalam adalah kebersamaan, kekompakan, serta idealisme kawan IRPS yang begitu semangat untuk bersama-sama menyalurkan hobinya yaitu KA, dengan melalui jalurnya masing-masing namun masih dalam koridor IRPS.

Kawan IRPS ketika itu memiliki "kesibukan" dengan kegiatan yang berkaitan dengan KA seperti cabride ("kepret"), tracking jalur KA mati, dokumentasi KA ("motrek"), dan kegiatan inventarisasi KA yang layak diselamatkan ("blusukan"), serta kegiatan lainnya.

Menurut pendapat dan pandangan Bapak upaya-upaya seperti apakah yang harus dioptimalkan dalam pelestarian aset perkeretaapian Indonesia yang bersejarah?

Pertama adalah kemauan dan kesadaran dari para pegawai PT KA untuk ikut melakukan pelestarian serta peduli dengan aset PT KA.

Kedua adalah dukungan Pemerintah serta kepedulian masyarakat akan nilai-nilai sejarah yang sangat berharga yang tidak bisa dinilai dengan nilai mata uang manapun.

Ketiga adalah peran serta IRPS dalam melakukan kegiatan pelestarian KA berikut perlengkapan maupun peralatannya, sehingga dapat memberikan suatu masukan bagi PT KA bahwa aset yang ada baik peninggalan Belanda, Jepang maupun lainnya merupakan nilai yang berharga dan dapat dijadikan suatu benda yang bernilai ekonomis, sehingga PT KA tidak hanya melakukan rucut terhadap aset tuanya.

Keempat adalah IRPS harus memiliki target pencapaian yang jelas dalam upaya pelestarian aset PT KA, contoh : dulu kami memiliki cita-cita bahwa dikemudian hari dari setiap seri lokomotif diesel yang ada di Indonesia harus ada salah satunya yang tetap hidup dan menjadi ciri bagi Dipo tempat di mana lok tersebut tinggal. Sehingga lokomotif tersebut nantinya akan menjadi museum hidup, bukan statis yang hanya dipajang di bawah terik matahari atau hujan deras seperti nasib lokomotif uap yang pernah ada di Indonesia.

Menurut Bapak, bagaimanakah IRPS

seharusnya berperan dalam upaya pelestarian tersebut?

IRPS harus lebih fokus pada kegiatan pelestarian KA, khususnya kereta penumpang, gerbong barang, lokomotif, bangunan stasiun tua baik yang aktif maupun yang nonaktif, dan benda-benda peralatan serta perlengkapan KA.

Apakah harapan Bapak bagi sosok IRPS di masa mendatang?

Harapan saya IRPS akan menjadi suatu organisasi pecinta KA yang kuat, mandiri dan solid. Yang tentunya ini semua tergantung dari para pengurus dan anggotanya untuk tidak menjadikan

BUDI BAHARIAWAN SOFYAN

Tempat/tanggal lahir : Jakarta, 10 Februari 1969

Pekerjaan : Senior Sales Engineer PT. Asia Industrial Services, Cibitung (Okt 2003-Apr 2007)
HR & GA Manager PT Megah Asia (Grand Asia Hotel), Jakarta (April 2007 - sekarang)

Susunan Keluarga : Dra. Dian Ratih Laksmiwati, M. BI OMED, Apt. (istri)
Regita Andianti Prameswari (anak perempuan - 8 tahun)
Kenandy Alea Wiratama (anak kedua laki-laki - 5 tahun)

KREASI FOTO IMAGINATIF

"Triple Traksi"

Ingin mencoba membayangkan perpaduan salah satu lok uap terbesar yang pernah beroperasi di Indonesia dengan loko-loko diesel modern yang saat ini beroperasi??? Inilah dia.....



Foto ini merupakan hasil rekayasa dari seorang seniman foto IRPS

SUARA ANGGOTA

Silahkan menyampaikan saran, komentar, pertanyaan, kritik dan uneg-uneg baik mengenai penyempurnaan bulletin maupun untuk perbaikan dan kemajuan Organisasi IRPS tercinta

1. Sebenarnya untuk batas habis masa kartu atau anggota itu terhitung kpn???
2. Misalnya dalam kurun waktu 1 tahun tidak segera registrasi ulang (bayar Rp. 50.000) apa masih di anggap sebagai anggota?? (karena banyak dari anggota IRPS SM menunda iuran tersebut). Mohon penjelasan???

Yosanto (IRPS Semarang)

Maturnuwun pertanyaannya, Mas Yos. Batas akhir masa berlaku Kartu Tanda Anggota periode 2009-2010 adalah pada tanggal 31 Desember 2010. Sesuai dengan ketentuan dalam Anggaran Rumah Tangga IRPS, kelalaian dalam pemenuhan kewajiban pembayaran iuran keanggotaan tahunan sampai dengan 2 (dua) periode berturut-turut akan menyebabkan pembatalan keanggotaan yang bersangkutan. Semoga dapat menjawab pertanyaan Anda.

1. Untuk Bulletin IRPS apa bisa terbit dengan periodik, mungkin tiap 1 atau 2 bulan?
2. Kalau bisa memuat daftar nama/alamat/no hp anggota, jd kita bisa menghubungi seandainya ada di kota yang kebetulan kita lalu, paling tidak dapat dimintai bantuan darurat jika kebetulan membutuhkan, kendaraan mogok misalnya.
3. Bagaimana kiat IRPS untuk menambah anggota baru? Dengan woro-woro di internet atau bulletin ditambah lampiran form pendaftaran?

Adi Sutjipto Halim (IRPS Malang)

Terima kasih atas pertanyaan dan masukannya Mas Adi,

1. *Bulletin IRPS sesungguhnya diharapkan dapat terbit secara rutin sekali dalam empat bulan atau 3 edisi dalam 1 tahun. Namun karena keterbatasan baik dalam hal jumlah anggota Redaksi Bulletin dan juga ketersediaan waktu, maka Bulletin IRPS belum dapat terbit dengan teratur sesuai harapan. Tentunya kami juga mengharapkan peran serta teman-teman IRPS untuk bergabung dalam Redaksi Bulletin ini agar di masa mendatang Bulletin dapat terbit lebih teratur.*
2. *Pada edisi ini, kami telah melengkapi dengan*

kontak info Pengurus di setiap wilayah. Mudah-mudahan dapat membantu.

3. *Dalam hal keanggotaan, untuk saat ini IRPS lebih memfokuskan pada pengembangan kualitas anggota IRPS untuk pencapaian visi dan misi Organisasi, peningkatan peran serta dan kontribusi anggota serta perbaikan sistem administrasi keanggotaan. Bulletin dan website tetap menjadi media utama untuk mensosialisasikan eksistensi dan aktivitas IRPS.*

Selama ini di milist dibahas tentang KA Wisata Jaladara, sampai ada polling tetapi kenapa IRPS sebagai mitra PTKA tidak didengar, jadi apakah kita masih mitra PTKA?

Krisnaharel (IRPS Bandung)

Terima kasih atas uneg-unegnya Mas Harel, IRPS sampai dengan saat ini masih merupakan mitra PT Kereta Api (Persero) dalam hal pelestarian aset perkeretaapian Indonesia yang bernilai sejarah dan sudah menjadi kewajiban IRPS untuk menyampaikan hal-hal yang sepatutnya menjadi perhatian pihak PT Kereta Api (Persero) dalam hal mencegah terjadinya kemungkinan penurunan fungsi dan kondisi fisik dari aset bersejarah perkeretaapian. Namun tentunya, IRPS sebatas memberikan saran dan pertimbangan. PT Kereta Api (Persero) sebagai pemilik dan pengelola aset tentunya juga memiliki pertimbangan-pertimbangan untuk mengambil suatu keputusan. Dalam hal KA Wisata Jaladara, IRPS memiliki kewajiban moral untuk ikut serta memantau agar pengoperasian KA Wisata tersebut tidak menurunkan kualitas fisik dan fungsinya serta aspek perawatan harus mendapatkan perhatian yang tinggi.

Saran saya, sebaiknya diadakan lagi joyride-joyride seperti menyewa 1 kereta atau kunjungan ke obyek vital PT KA seperti dulu, untuk regenerasi pengetahuan kepada Junior-junior dari IRPS

Reza Habibie (IRPS Yogyakarta)

Terima kasih atas usulannya Mas Bieb, sebagai organisasi preservasi tentunya kegiatan

IRPS akan diutamakan pada upaya-upaya ke arah pelestarian aset bersejarah perkeretaapian Indonesia. Namun demikian, kegiatan joyride dan kunjungan ke obyek penting KA tetap dilakukan dengan maksud untuk mempererat tali silaturahmi dan wawasan anggota.

1. Kok akhir-akhir ini IRPS jarang kumpul-kumpul/mengadakan acara semisal Gathering seperti dulu???, malah anak-anak Semboyan 35 yang sering mengadakan Gathering???
2. Tolong dunk, diadakan Roadshow atau sosialisasi tentang kereta lagi...Trims

Huda Baranto (IRPS Yogyakarta)

Terima kasih atas pertanyaannya Mas Huda,

1. *Setiap tahun IRPS mempunyai COE (Calendar Of Event), di COE 2008 hampir tiap bulan IRPS mengadakan berbagai acara, seperti: Joyride, Trekking jalur mati, serta kunjungan-kunjungan ke beberapa Daop di pulau Jawa. Di COE 2009 acara-acara tersebut dikurangi dan difokuskan untuk mengedepankan Pelestarian, Edukasi dan Preservasi.*

SELAMAT BERGABUNG

Di Tahun 2009 IRPS menerima anggota baru, berikut nama-namanya :

IRPS Wilayah Jakarta,

1. Wulan Kusuma Wardhani
2. Douglas Triana
3. Chairul Adiharsan
4. Gregorius Helmy W.
5. Adrian Zulfikar

IRPS Wilayah Bandung,

1. Pambudi Dwi Afiantoro
2. Adi Nugroho
3. Donny Reza
4. Michael Arka

Pengurus Pusat IRPS mengucapkan Selamat Bergabung. Semoga dengan bergabungnya Rekan-rekan dapat menambah solid dan sumbangsih organisasi kita tercinta ini.

WORO-WORO

Sudahkan Anda memenuhi kewajiban pembayaran iuran keanggotaan IRPS periode 2009-2010? Jika belum, segeralah penuhi kewajiban ini dengan melakukan pembayaran ke Bendahara Wilayah setempat. Iuran Anda sangat berarti bagi kelangsungan organisasi IRPS.

2. *Acara Roadshow adalah program yang di gagas oleh PT Kereta Api (persero), IRPS diberi kepercayaan untuk membantu penyelenggaraan acara tersebut. Tidak menutup kemungkinan dimasa mendatang IRPS mampu mengadakan acara semacam itu.*

Ada gak media yang bisa menjembatani untuk anggotanya di luar Jawa seperti saya yang bekerja di pulau Sumatra (Medan) supaya saya nggak ketinggalan informasi, saya tuh pengen bisa kenalan, akrab sama rekan-rekan dan senior IRPS, trims.

Gregorius Helmy W (IRPS Jakarta)

Terima kasih atas pertanyaannya Mas Greg,

Website, Forum dan Bulletin IRPS adalah media utama untuk saling berbagi dengan para anggota lainnya dimanapun berada. Jika Mas ingin lebih dekat dan akrab dengan rekan-rekan lainnya, cobalah selalu aktif di forum, apalagi Mas berdomisili/bekerja di Sumatra Utara. Mungkin Mas bisa posting keadaan perkeretaapian di Divre I yang sangat jarang di diskusikan di forum.

IRPS Wilayah Semarang,

1. Deddy Kurniawan
2. Dr. Djallalluddin
3. Ibrahim Yazdi
4. Martu Hares Purnomo
5. Dr. Pungky Mandayanto
6. Wisnu Widiyatmoko
7. Eko Sugiyanto

IRPS Wilayah Yogyakarta,

1. Agus Huda Purnomo
2. Markus Sugeng Budi P.
3. Musadad
4. Huda Baranto

KONTAK INFO PENGURUS WILAYAH

Kepengurusan Pusat **IRPS** berkedudukan di Jakarta dengan Sekretariat **IRPS** yang terletak di Stasiun Jakarta Kota. Dalam menjalankan kegiatan Organisasi, Kepengurusan Pusat **IRPS** dibantu oleh 7 (tujuh) Kepengurusan Wilayah, yaitu: Jakarta, Bandung, Semarang, Yogyakarta, Surabaya, Malang dan Sumatera Barat, dengan alamat kepengurusan wilayah beserta dengan kontak informasinya sebagai berikut :

Jakarta dan Sekitarnya

Kota Kembang Depok Raya Blok G22 Anggrek 3, Depok 16413

Info : Hedwigus Windarto (081311416113)

E-mail : irps_jakarta@irps.or.id

Bandung dan Sekitarnya

Jl. Babakan Dese No. 1F, Kiaracondong, Bandung 40272

Info : Ario Wibisono (08122342136)

E-mail : irps_bandung@irps.or.id

Semarang dan Sekitarnya

Jl. Zebra Dalam No. 5, RT 1/ RW 5, Pedurungan Kidul, Semarang 50192

Info : Safrinal (08122818442)

E-mail : irps_semarang@irps.or.id

Yogyakarta dan Sekitarnya

Perumahan Nogotirto II , Jl. Kalimantan F-165, RT 3/RW 16, Gamping, Sleman 55292

Info : Fajar Arifianto (08562563905)

E-mail : irps_yogya@irps.or.id

Surabaya dan Sekitarnya

Gubeng Airlangga VI No. 2, Surabaya 60286

Info : Rizky Amalia (085649831542)

E-mail : irps_surabaya@irps.or.id

Malang dan Sekitarnya

Jl. Taman Riau No. 6, Malang 65117

Info : Adi Sutjipto Halim (081555815558)

E-mail : irps_malang@irps.or.id

Sumatera Barat

Jl. Prof. M. Yamin SH. No. 2 RT 01/RW II , Aur Kuning, Bukittinggi 26131

Info : Adrian Zulfikar (081363628910)

E-mail : irps_sumbar@irps.or.id

SUSUNAN REDAKSI

BULLETIN IRPS: Pengarah & Penanggung Jawab: Aditya Dwi Laksana; **Pemimpin Redaksi:** Asep

Suherman; **Anggota Redaksi:** Leo Krisanto; **Kontributor:** Artanto Rizky; Untung Rustadi; Deden

Suprayitno; **Tata Letak:** Asep Suherman; **Karikatur:** Adi Sutjipto Halim

KONTAK INFO IRPS:

Asep Suherman (m) 0852 221 66780 – (e) secretariat@irps.or.id

Leo Krisanto (m) 021 279 24718 – (e) leo.krisanto@irps.or.id