



Indonesian Railway Preservation Society

Bulletin Internal Komunitas Pelestari Kereta Api Indonesia

Hall Stasiun Jakarta Kota, Jalan Taman Stasiun Kota No.1, Jakarta 11110, Telp (021) 688 00 860
Email:secretariat@irps.or.id, Website: www.irps.or.id

Edisi III, Oktober 2008

SALAM PENGURUS

Pada bulan Juni yang lalu, Organisasi kita tercinta telah menginjakkan usianya yang ke-6 tahun. Serangkaian kegiatan telah kita adakan untuk memperingati HUT ke-6 IRPS ini, mulai dari acara syukuran, kerja bakti pembersihan dan penghijauan, kunjungan dan pemberian bingkisan ke petugas PTKA sampai dengan tamasya bersama ke salah satu stasiun di Daop II Bandung. Semoga dengan bertambahnya usia, IRPS semakin mampu menata diri dan memberikan sumbangsih yang bernilai bagi kelestarian perkeretaapian Indonesia.

Pada Bulletin Edisi ketiga ini, kami berupaya untuk menyuguhkan artikel baru yaitu "Historia dan Nostalgia", yang kami harapkan dapat memberikan tambahan pengetahuan kesejarahan bagi kita semua insan

pelestari kereta api. Selain itu kami berupaya memberikan sentuhan yang berbeda dengan menambahkan beberapa gambar agar Bulletin ini dapat tampil lebih menarik.

Pada kesempatan ini, Pengurus juga menyampaikan Selamat Hari Raya Idul Fitri 1 Syawal 1429 Hijriyah, mohon maaf lahir dan batin.

Akhir kata, selamat menikmati sajian edisi ketiga Bulletin IRPS ini dan semoga bermanfaat bagi kita semua.

Salam IRPS!!!

Aditya Dwi Laksana

Ketua IRPS

SEKILAS REPORTASE

Peringatan HUT ke-6 IRPS

Peringatan HUT ke-6 IRPS dilaksanakan di berbagai wilayah dan dalam berbagai bentuk kegiatan. Diawali dari syukuran sekaligus peresmian pengoperasian sekretariat IRPS Pusat di Hall Stasiun Jakarta Kota (28 Juni), dilanjutkan dengan pembersihan dan penghijauan

Stasiun Maguwo Baru (28 Juni), kunjungan dan pemberian bingkisan ke stasiun-stasiun kecil pinggir kota Semarang (29 Juni), syukuran di Dipo Lok Bandung (2 Juli), dan diakhiri dengan Tour de Sasaksaat (5 Juli). ■



Pemotongan tumpeng oleh Kadaop I Jakarta Bapak Judarso Widyono dan diserahkan kepada sesepuh IRPS, Bapak Budi BS.



Penyerahan pot penghijauan secara simbolis dari Korwil IRPS YK, Bagas Windiarso kepada petugas Stasiun Maguwo Baru



Penyerahan bingkisan foto dari Korwil IRPS SM, Deddy Herlambang kepada petugas Stasiun Jerakah.



Suasana syukuran HUT ke-6 IRPS di Dipo Lok Bandung. Tampak di gambar, Sekwil IRPS BD, Ario Wibisono dan pimpinan Dipo



Foto bersama saat Tour de Sasaksaat

Kabar Terkini Restorasi Museum Ambarawa

Tim restorasi Museum Ambarawa dalam waktu Oktober bulan depan ini akan berakhir. Telah banyak perubahan di dalam waktu jangka pendek ini. Sesuai kerangka kerja jangka waktu 6 bulan hanya menata interior stasiun maka sekarang wajah tata dalam telah banyak berubah tak ubahnya menjadi museum keretapi.

Perubahan interior adalah pemasangan foto-foto keretapi jaman dulu di sekeliling dinding.



Foto-foto ini didapat dari hasil pemindaian buku-buku Belanda. Yang berarti adalah pembuatan meja-meja displai yang dilindungi kaca. Meja-meja itu diletakkan untuk 2 ruangan stasiun. Meja-meja displai ini dipajang perlengkapan stasiun dan depo masa lalu seperti stempel-stempel era DKA-PNKA, mesin ketik, telegraf, telepon, timbangan, speedometer loko uap, peluit gading, topi PPKA kuno, dongkrak dll. Barang-

barang kuno itu didapat setelah tim keliling ke area eks. Inspeksi 7 Semarang (eks. SJS)

Untuk selasar stasiun pintu masuk stasiun di pasang sculpture berupa roda lokomotif uap bergerigi. Hal ini untuk eksentuisasi roh museum kereta api. Ada penambahan lain yaitu ruang loket kayu dari stasiun Demak juga dipindah ke Stasiun Ambarawa ini. Ketimbang loket kayu ini di Stasiun Demak terbelengkhai lebih baik di



selamatkan .

Target masih 90% tercapai, yang 10 % proses finishing seperti pemberian judul foto-foto keretapi jaman dulu belum semuanya sempurna. Setelah lebaran ini akan diselesaikan notasi foto-foto itu. Setelah lebaran pula bekas lavatori stasiun akan dibuat ruang audiovisual dan penataan interior depo ABR akan dioptimalkan supaya pengunjung tertarik untuk anjang sana ke depo ini. ■

Serah Terima Kelanjutan Program Pengecatan Ulang Lokomotif Uap Museum Transportasi TMII

Seangkaian program pengecatan ulang lokomotif uap Museum Transportasi TMII telah dilaksanakan sejak tanggal 3 Nopember 2007 sebagai hasil kerjasama antara Majalah KA, IRPS dan Museum Transportasi. Sebagai hasilnya, 17 dari 23 lokomotif uap telah diselesaikan pengecatan ulangannya.

Pada tanggal 9 Agustus 2008 dilaksanakan kegiatan pengecatan ulang terakhir yang dilaksanakan oleh IRPS dan Majalah KA. Lokomotif yang dipilih untuk kegiatan pengecatan terakhir ini adalah lokomotif B 5212. Selanjutnya, dilakukan acara serah terima secara simbolis program pengecatan dengan museum transportasi karena untuk seterusnya, pengecatan ini akan dilakukan oleh pihak Museum Transportasi.

Adapun keseluruhan lokomotif yang telah dicat ulang adalah: B22 09, C12 06, C19 12, C21 03, D11 07, C25 01, C27 10, C33 18, C30 65, E10 16, F10 15, D14 10, DSM 55, BB50 02, B27 05, CC50 01 dan B52 12. ■



Plesiran Tempo Doeloe “Sporwegstations di Djakarta”

Pada tanggal 13 Juli 2008, Sahabat Museum bersama dengan IRPS mengadakan kegiatan Plesiran Tempo Doeloe “Sporwegstations Di Djakarta”. Pada kegiatan ini, sekitar 120 peserta Plesiran Tempo Doeloe ini mengunjungi Stasiun Jakarta Kota, dilanjutkan dengan naik KRL mengunjungi Balai Yasa

Manggarai, dan lanjut ke Stasiun Tanjung Priuk. Kunjungan diisi dengan pemutaran film dokumenter mengenai Stasiun Jakarta Kota dan Tanjung Priuk serta presentasi program pelestarian Lokomotif Listrik ESS 3201 (Bon-Bon) oleh IRPS. ■

Jelajah KA Bandung Dengan Komunitas Bandung Trails

Komunitas Wisata Sejarah Bandung Trails bekerja sama dengan IRPS menyelenggarakan kegiatan Jelajah KA Bandung pada tanggal 15 Juni 2008. Kegiatan yang diikuti oleh sekitar 150 peserta dari Bandung Trails, IRPS, PTKA dan media ini diawali dari kunjungan ke Kantor Pusat PTKA di Jalan Perintis Kemerdekaan, dilanjutkan dengan kunjungan di Stasiun Bandung.

Selanjutnya dengan menggunakan KRD, para peserta menuju Stasiun Padalarang. Setiba di Stasiun Padalarang, sebagian peserta berjalan

kaki menuju percabangan rel ke arah Padalarang-Purwakarta dan Padalarang-Cianjur.

Para peserta kembali ke Stasiun Bandung dengan KRD dan tiba kembali di Stasiun Bandung pukul 14.09 WIB. Di setiap tempat yang dikunjungi dan di sepanjang perjalanan, para peserta mendapatkan informasi mengenai sejarah singkat tempat-tempat tersebut, termasuk sejarah PT Kereta Api (Persero) dari para narasumber dari IRPS dan PTKA. Kegiatan ini diakhiri pada pukul 15.00 WIB. ■

Napak Tilas Jakarta Kota – Tanjung Priok

Sebagai upaya sosialisasi pengoperasian kembali jalur KA Jakarta Kota - Tanjung Priok oleh Pemerintah pada awal tahun 2009, PT Kereta Api (Persero) Daop I Jakarta menggandeng berbagai komunitas pecinta KA dan peninggalan bersejarah yaitu IRPS, MASKA, KRL MANIA, KOMPAK, GM MARKA dan SAHABAT MUSEUM mengadakan acara “Napak Tilas Jakarta Kota - Tanjung Priok” berjalan kaki sepanjang sekitar 9 Km pada tanggal 24 Agustus 2008.

Kegiatan yang diikuti sekitar 200 peserta ini dilepas dari Stasiun Jakarta Kota oleh Dirjen



Perkeretaapian Bp. Wendy Aritenang sekitar pukul 08.30 WIB. Sepanjang perjalanan, peserta napak tilas melakukan sosialisasi dengan membagikan selebaran kepada penduduk yang menempati lahan PTKA yang meminta mereka untuk membongkar sendiri secara sukarela bangunan yang berada di atas lahan PTKA. Kegiatan diakhiri di Stasiun Tanjung Priok sekitar pukul 12.00 WIB dengan makan siang bersama, pemutaran film dokumenter, dan pembagian door prize. Selanjutnya, peserta Napak Tilas kembali ke Stasiun Jakarta Kota dengan menggunakan KLB yang disediakan oleh PTKA melalui Stasiun Pasar Senen. ■

Diskusi Pelestarian Stasiun Semarang Tawang

IRPS (yang diwakili oleh IRPS Semarang) bersama-sama dengan para pakar bangunan dan teknik sipil serta LSM terkait diundang berpartisipasi dalam Diskusi Pelestarian Stasiun Tawang yang digelar oleh PT Kereta Api (Persero) Daop IV Semarang pada tanggal 31 Agustus 2008 di Kantor Daop.

Diskusi ini dilatarbelakangi dengan kondisi Stasiun Tawang yang selalu

dihajar banjir & rob air laut setiap tahunnya. Pada kesempatan ini, IRPS memberikan masukan yang pada intinya adalah mempertahankan keaslian bangunan beserta detail ornamennya yang telah menjadi suatu cagar budaya yang bernilai sejarah dan tidak menutup kemungkinan akan menjadi world heritage di masa mendatang, baik jika Stasiun Tawang akan dipugar atau direstorasi, untuk menghindari dampak banjir atau rob, dan kembali

difungsikan sebagai stasiun utama, atau tetap difungsikan sebagai stasiun, namun bukan lagi sebagai stasiun utama ataupun dialihfungsikan menjadi bangunan yang tidak terkait dengan operasional kereta api.

IRPS justru berharap bahwa stasiun yang dibuka pertama pada tanggal

1 Juni 1914 ini, jika memang akan dipugar, dapat merubah menjadi lebih cantik lagi pada peringatan usia ke-100 tahun pada tanggal 1 Juni 2014 mendatang dengan tetap mempertahankan keaslian bangunan dan detail ornamen saat ini. ■

Joy Ride Lori PG Tasikmadu Dan KA Feeder Wonogiri

JOY RIDE LORI PG TASIKMADU

Kunjungan dan joyriding KA Lori Uap PG Tasikmadu, diadakan pada hari Sabtu, 24 Mei 2008 dengan peserta lebih dari 30 orang.

Pada hari Sabtu tersebut suasana PG Tasikmadu sangat ramai karena sedang musim giling tebu, sehingga tercium bau khas tetes tebu dimana-mana. Rombongan anak-anak TK juga terlihat memadati agro wisata tsb. Rombongan *IRPS* berjalan menuju "stasiun" dan "depo" lokomotif uap PG Tasikmadu. Dalam perjalanan tersebut, rombongan *IRPS* disambut oleh lengkingan lokomotif diesel berwarna hijau bernomor seri TM.D.V, buatan Orenstein-Koppel Und Lubecker Maschinenbau Werk Dortmund, yang berjalan mengelilingi PG Tasikmadu menarik 4 gerbong.

Kemudian di dekat stasiun lokomotif diesel, terdapat lokomotif uap yang sedang dipanaskan rupanya, lokomotif berwarna hitam coklat bernomor TM. I buatan Orenstein&Koppel-Arthur Koppel. Di dekatnya terdapat bangunan depo Remise lokomotif PG Tasikmadu. Kemudian rombongan menaiki KA tersebut, dengan membeli tiket seharga 5 ribu. Pukul 09.40 WIB, KA berjalan sambil meniupkan sulungnya khas

JOY RIDE KA FEEDER WONOGIRI

Keesokan harinya, Minggu, 25 Mei 2008, rombongan *IRPS* melanjutkan kegiatannya dengan joyriding KA Feeder dari Purwosari (PWS) ke Wonogiri (WNG) PP yang diikuti oleh sekitar 30 peserta.

Sesuai GAPEKA, KA Feeder seharusnya berangkat pukul 07.45 WIB dari PWS (KA 992). Namun ternyata KA Feeder dengan formasi BB30029 + 1K3-66519 ini baru diberangkatkan pukul 08.35 WIB. KA bergerak meninggalkan PWS menuju arah timur-selatan ke arah JL. Slamet Riyadi. Loko BB30029 terus-terusan membunyikan semboyan 35, tetapi karena banyak pengendara kendaraan yang bandel, tetap saja mereka menerobos lambaian bendera merah sang JPL. Di setiap perempatan, sang polisi yang bertugas sebagai JPL.

Selepas Beteng Trade Centre, KA lanjut lagi masuk ke stasiun Solo Kota (STA). Rombongan pun berlari-lari untuk mencari moment yang apik di emplasemen STA. Sekitar 2 Km lepas STA, KA melewati jembatan sungai Bengawan Solo yang cukup panjang. Lepas STA ternyata ada penumpang yang mencegat di tengah jalan layaknya mencegat bis kota, dan KA pun juga berhenti untuk menaikkan penumpang tsb. Pukul 09.15 WIB, KA berhenti di halte Kali Samin. Sepanjang jalan rombongan disugahi pemandangan yang ijo-ijo, sawah yang menghijau

lok uap, mengelilingi kompleks PG Tasikmadu dengan berjalan sangat pelan (sekitar 10 km/jam) dengan kondisi rel bergauge 750mm dengan perjalanan yang ditempuh selama 25 menit.

Kemudian rombongan *IRPS* juga mencoba mengelilingi kompleks PG Tasikmadu dengan lokomotif diesel berwarna hijau seperti disebutkan sebelumnya dengan jalur yang ditempuh agak berbeda dengan jalur yang ditempuh lok uap, namun juga memutari lingkungan PG Tasikmadu. Lama perjalanan sekitar 20 menit dengan tiket seharga Rp 3 ribu.

Sekitar pukul 11.45 WIB, rombongan *IRPS* beranjak pergi dari PG Tasikmadu, dengan cuaca yang cukup panas tetapi tidak mengurangi antusiasme rekan-rekan *IRPS*. Saat perjalanan keluar dari PG Tasikmadu, rombongan dikejutkan oleh keberadaan lokomotif uap TM VI yang sedang menarik kereta tebu di emplasemen bongkaran tebu PG Tasikmadu. Lokomotif uap TM VI merupakan lokomotif uap terbesar di PG Tasikmadu, buatan Orenstein&Koppel-Arthur Koppel. Lokomotif tersebut sedang langsung menggandeng rangkaian gerbong tebu.

Setelah dipuaskan oleh lokomotif uap TM VI, rombongan pun bergegas kembali menuju Solo. ■

dan di kejauhan terlihat pegunungan sewu, terlihat juga burung belibis berterbangan melintasi sawah. Kondisi rel R25 yang kurang baik memberikan sensasi tersendiri bagi pecinta kereta api, dengan suara antar sambungan rel yang dilewati KA yang begitu merdu, disela-sela suara semboyan 35 yang berulang kali dibunyikan ketika melewati perlintasan sebidang, disela-sela suara diesel lokomotif hidrolik yang sangat merdu, di sela-sela lambaian anak-anak kecil kepada penumpang KA.

Setelah melewati Stasiun Sukoharjo (SKH), dan Stasiun Pasar Nguter, KA memasuki wilayah Kab. Wonogiri dan melewati jembatan yang sangat sempit, oleh karena itu batas kecepatannya 10 Km/Jam. Lepas jembatan, jalur agak menanjak, suara lokomotif diesel BB 30029 yang berusia hampir 50 tahun tersebut terdengar terengah-engah menarik gerbong K3 untuk menapaki bukit menuju WNG diselingi semboyan 35. Setelah KA melewati viaduk jalan raya Wonogiri, maka pada pukul 10.20 WIB, KA tiba di emplasemen WNG dan masuk ke jalur 1 WNG.

Selanjutnya pada pukul 14.15 WIB, rombongan *IRPS* kembali pulang ke Solo dengan menggunakan KA yang sama. Tepat pukul 16.05, KA tiba kembali di emplasemen PWS. Selanjutnya, sebagian besar rekan-rekan *IRPS* naik KLB *IRPS* menuju Stasiun Solo Balapan dengan serasa KLB milik *IRPS*, karena gerbong K3 diisi oleh rekan-rekan *IRPS*. ■

Kunjungan Ke INKA

Kunjungan *IRPS* ke PT Industri Kereta Api (INKA) dan GE Transportation Madiun dilaksanakan pada tanggal 1 Agustus 2008 dengan peserta hampir mencapai 45 orang.

Rombongan *IRPS* disambut dengan baik oleh Humas PT INKA Bp. Fatur Rosyid beserta staf. Setelah acara ramah tamah dan saling bertukar cenderamata, akhirnya dengan diantar oleh staff PT INKA, rombongan *IRPS* mengelilingi areal perakitan PT INKA. Ternyata gerbong-gerbong KKBW sudah selesai dan sudah dikirim ke Sumsel, yang ada sekarang pekerjaan gerbong

barang cheetah, K3 baru (warna daun), KRDI, KRDE, dan PA gerbong Anggrek yang hampir rampung.

Setelah selesai berkeliling kawasan INKA, peserta beristirahat dan sebagian menunaikan sholat Jumat. Pada pukul 13.00 WIB, *IRPS* berkunjung ke workshop GE untuk melihat dari dekat proses pembuatan lokomotif CC 20412 dan CC20413. Di dalam workshop nampak bahwa wujud CC20412 hampir 60% jadi, sedangkan CC20413 baru sekitar 40%.

Kunjungan ke INKA dan workshop GE ini diakhiri sekitar pukul 15.00 WIB. ■

PROGRAM MENDATANG

KUNJUNGAN KE BALAI YASA SURABAYA GUBENG DAN JOY RIDE PENATARAN ICON

Pada tanggal 31 Oktober 2008, *IRPS* merencanakan untuk mengadakan kunjungan ke Balai Yasa Surabaya Gubeng untuk menengok Lokomotif CC20015 serta rangkaian KA wisatanya. Selanjutnya pada tanggal 1

Nopember 2008, *IRPS* akan bersama-sama joy ride menggunakan KA Penataran Icon dengan rute jalur kantong Surabaya - Malang - Blitar - Kertosono - Surabaya. ■

JOY RIDE KA JAKARTA – LEBAKJERO DAN HUNTING FOTO LELES – LEBAKJERO

Pada tanggal 15-16 Nopember 2008, *IRPS* merencanakan untuk mengadakan kegiatan joy ride KA Jakarta sampai dengan Lebak Jero dan selanjutnya melakukan kegiatan hunting foto di seputaran ruas Leles – Lebakjero.

WISATA LOKO UAP PERHUTANI CEPU DAN SILATURAHMI AKBAR IRPS

Sebagai kegiatan tutup tahun 2008, pada tanggal 27-28 Desember 2008 menurut rencana akan diadakan kegiatan Joy Ride Loko Uap Perhutani Cepu sekaligus acara silaturahmi akbar *IRPS* di kawasan Perhutani Cepu. Kegiatan ini diorganisasikan bersama oleh *IRPS* Semarang dan *IRPS* Pusat.

Bagi Rekan-Rekan IRPS yang berminat mengikuti kegiatan-kegiatan tersebut di atas, informasi rinci akan disampaikan melalui mailing list: irps@yahoogroups.com ■

HISTORIA DAN NOSTALGIA

Kilas Sejarah Stasiun-Stasiun KA di Semarang

(oleh: Tjahjono Rahardjo)

Semarang adalah satu-satunya kota besar di Jawa yang tidak dilayani Staatsspoorwegen (SS). Tapi sebaliknya Semarang dilayani oleh tiga perusahaan kereta api swasta terkemuka dimasa itu: selain Nederlandsch-Indische Spoorwegmaatschappij (NIS) juga Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij (SJS) dan Samarang-Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS). SJS dengan jaringan sekitar 400 kilometer menghubungkan Semarang dengan Cepu dan Blora, melalui Demak dan Rembang. Selain itu SJS mengoperasikan trem kota Semarang Jomblang – Bulu. Sedang SCS dengan jaringan sekitar 230 kilometer menghubungkan Semarang dengan Cirebon, melalui Pekalongan dan Tegal. NIS sendiri kemudian memperluas jaringannya dengan membangun lintasan ke Surabaya melalui Brumbung, Gambringan, Cepu dan Bojonegoro dengan lebar sepur 1067 mm.

Keadaan Semarang itu, yang mirip situasi perkeretaapian di Paris, memunculkan persoalan tersendiri. Ketiga perusahaan itu mempunyai jaringan terpisah yang tidak berhubungan, kecuali secara tidak langsung. Lebar sepur juga berbeda: 1435 mm (NIS jurusan Solo dan Yogya) dan 1067 (NIS jurusan Surabaya, SJS dan SCS). Keadaan ini cukup merepotkan, tidak hanya bagi penumpang tapi (terutama) untuk angkutan barang. Akibat jaringan yang terpisah, masing-masing perusahaan itu mempunyai setasiun yang terpisah pula. Tidak kurang lima setasiun kereta api pernah berdiri di Semarang (tidak termasuk halte trem Bulu-Jomblang).

SETASIUN SAMARANG NIS (1867)

Setasiun pertama di Semarang (yang berarti juga yang pertama di Indonesia) adalah Stasiun Samarang NIS yang terletak di Tambaksari, kelurahan Kemijen. Stasiun ini mulai dipakai bersamaan dengan beroperasinya kereta api Semarang - Tanggung pada 1867. Stasiun Samarang NIS adalah setasiun ujung (terminus, kopstation) berbentuk U. Satu sayap adalah gudang barang, sedang sayap yang lain setasiun penumpang.

Ada beberapa sumber yang menyebutkan kan setasiun pertama di Semarang adalah Stasiun Kemijen. Sebenarnya NIS tidak pernah mempunyai setasiun yang bernama Stasiun Kemijen. Yang ada adalah Halte Kemijen (SJS), yang terletak tidak jauh dari Stasiun Samarang NIS. Halte Kemijen berada pada jalur Semarang – Demak. Ketika NIS selesai membangun setasiun baru di Tawang, sebagian Stasiun Samarang NIS ini dirobohkan untuk memasang rel menuju ke Tawang, dengan hanya menyisakan gudang barang. Sekarang Stasiun Samarang NIS dikenal sebagai Stasiun Semarang Gudang.



Setasiun Samarang NIS (1867)



Setasiun Semarang Gudang (2008)

SETASIUN JUNARTAN

Pada tahun 1882 SJS memulai pembangunan jalur kereta api dari Semarang ke Juana melalui Demak, Kudus dan Pati. Jalur SJS ini kemudian diperpanjang hingga ke Blora melalui dua rute: Semarang-Rembang-Blora dan Semarang-Purwodadi-Blora. Dari Blora pembangunan rel kemudian diteruskan sampai ke Cepu. Di Semarang SJS membangun setasiunnya di Joernatanweg (sekarang Jalan Agus Salim). Karena pada waktu itu letak setasiun ini berada di tengah-tengah kota, maka disebut Centraal Station.

Di Jalan Bojong (yang ketika itu masih merupakan daerah pinggiran kota) banyak didapatkan rumah-rumah besar dengan kebun yang luas (dalam bahasa Belanda disebut *landhuis*). Pada awalnya Stasiun Jurnatan hanyalah berupa bangunan kayu sederhana. Namun pada tahun 1913 setasiun kecil itu dibongkar dan digantikan oleh sebuah bangunan baru yang besar dan megah dengan konstruksi atap dari baja dan kaca. Meski Stasiun Jurnatan berada di akhir jaringan SJS, bangunan baru itu tidak dirancang sebagai setasiun ujung (terminus atau kopstation) tetapi berupa setasiun paralel, yaitu dengan satu sisi memanjang sebagai pintu masuk utama sedangkan di sisi seberangnya terdapat peron-peron.

Mulai 1974 Stasiun Jurnatan tidak difungsikan lagi dan semua kereta api jurusan Demak dialihkan ke Stasiun Tawang. Tak lama kemudian seluruh jaringan kereta api eks SJS ditutup karena tidak mampu bersaing dengan moda transportasi darat lain. Stasiun Jurnatan sempat terlantar tetapi kemudian dimanfaatkan sebagai terminal bus antar kota. Tetapi ini juga tidak berlangsung lama dan pada awal tahun 1980an bangunan Stasiun Jurnatan dibongkar dan di tempatnya sekarang berdiri sebuah kompleks pertokoan.

SETASIUN PENDRIKAN

Stasiun Pendrikan adalah setasiun ketiga di Semarang, setelah Stasiun Tambaksari dan Stasiun Jurnatan. Stasiun ini dibangun oleh SCS, sebuah perusahaan swasta yang mendapat konsesi untuk membuka jalur kereta api dari Semarang ke Cirebon. Stasiun Pendri-



Setasiun Jurnatan SJS (1882)



Setasiun Jurnatan SJS (1913)



Halte Trem Jomblang (SJS)



Lokasi Setasiun Jurnatan (2008)



Setasiun Pendrikan SCS

kan telah ada sejak 1897 bersamaan dengan pembangunan jalur itu. Disebut Setasiun Pendrikan karena terletak di kawasan Pendrikan Lor, di sebelah utara jalan Indraprasta

sekarang, tidak jauh dari perempatan Jalan Indraprasta, Jalan Imam Bonjol dan Jalan Pierre Tendean yang ketika itu masih merupakan daerah pinggiran kota.

Jalan kereta api Semarang-Cirebon melalui Pekalongan dan Tegal disebut juga "jalur gula" (Suikerlijn) karena pembangunannya semula untuk melayani tidak kurang dari 27 pabrik gula yang berada di pantai utara Jawa Tengah bagian barat. Jalur ini tadinya hanya jalur rel ringan yang dibangun di sisi jalan raya. Karena konstruksi yang ringan kecepatan maksimum kereta api hanya 35 kilometer per jam. Tetapi antara 1912 - 1921 jalur ini ditingkatkan sehingga kereta api yang lebih cepat dan berat bisa melintasinya. Sejak itu jalur ini menjadi bagian yang penting hubungan rel antara Jakarta (Batavia), Semarang dan Surabaya.

Setasiun Pendrikan berfungsi sampai 1914 ketika setasiun SCS yang baru di Poncol selesai dibangun dan mulai beroperasi. Namun, meski digunakan cukup lama, setasiun Pendrikan sebenarnya tidak layak disebut sebagai setasiun dan lebih tepat disebut halte. Memang setasiun ini sejak semula tidak dirancang sebagai tempat naik dan turun penumpang. Para penumpang SCS mengawali dan mengakhiri perjalanan mereka di Setasiun Jurnatan milik Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij (SJS).

Untuk mencapai Setasiun Jurnatan kereta api SCS melalui jalur trem kota yang melintasi Bojong (Jalan Pemuda). Saat ini Setasiun Pendrikan dan emplasemenya telah berubah menjadi daerah perumahan yang padat, sehingga tidak heran bahwa sedikit sekali warga Semarang yang tahu bahwa dulu di Pendrikan pernah ada setasiun kereta api.

SETASIUN SEMARANG PONCOL

Pada 6 Agustus 1914 SCS resmi menggunakan setasiun baru di kawasan Poncol. Karena berada di pinggir barat kota Semarang setasiun itu disebut Semarang - West. Setasiun Semarang - West ini dirancang oleh Henry Maclaine - Pont yang antara lain juga juga merancang kampus ITB. Bagian tengah bangunan itu, yang sekaligus merupakan pintu masuk utama dihiasi dengan ubin nerwarna hitam

dan abu-abu. Pada panil di kiri dan kanan bangun terdapat tulisan SCS dan angka tahun 1914 terbuat dari ubin hitam dan keemasan. Sebuah jam berada di puncak bangunan. Sayangnya, semua ornamen itu sudah tidak ada

lagi sehingga hilang pula keindahan bangunan itu. Ditambah lagi peron yang semula terbuka sekarang tertutup dinding sehingga kesan ringan bangunan hilang.

Meski berada pada ujung jalur Semarang - Cirebon, Setasiun Semarang West berbentuk setasiun paralel. Sejak semula memang direncanakan setasiun ini akan dihubungkan dengan setasiun yang baru di Tawang sebagai setasiun utama Semarang. Tapi baru pada 1940, setelah pecah Perang Dunia II, atas desakan pihak militer, rencana itu betul-betul menjadi kenyataan. Pihak militer melihat bahwa tidak adanya hubungan antara Semarang - West dan Tawang merupakan titik lemah dalam pertahanan pantai utara Jawa yang ketika itu terancam serbuan Jepang. Saat ini Stasiun Semarang West ini dinamakan Stasiun Semarang Poncol yang merupakan stasiun pemberangkatan dan kedatangan untuk KA kelas ekonomi.

SETASIUN SEMARANG TAWANG

Setasiun Tawang diresmikan penggunaannya pada 1 Juni 1914. Setasiun ini dibangun untuk menggantikan Setasiun Samarang NIS di Tambaksari yang dianggap sudah tidak memadai lagi sekaligus menyambut Kolonial Tootoonstelling, pekan raya internasional untuk memperingati 100 tahun kemerdekaan Belanda dari Spanyol yang diadakan di kota Semarang.

Setasiun ini adalah yang terakhir dibangun di Semarang sampai saat ini. Proses pembangunannya berlangsung sekitar tiga tahun. Rancangan bangunan ini dibuat oleh Ir. Sloth-Blauwboer yang diperkirakan adalah staf NIS. Meski hasil rancangannya terkesan megah, arahan direksi NIS di Den Haag lebih menekankan pada bangunan yang fungsional.

Setasiun Tawang dirancang sebagai perhentian kereta api jurusan Solo dan Yogya melalui rel 1435 mm. Pada 1924 Tawang menjadi perhentian kereta api Surabaya melalui Brumbung, Gambringan dan Cepu dengan



Setasiun Semarang West SCS (1914)

lebar sepur 1067 mm. Untuk itu dibangun peron baru di utara peron sepur lebar.

Sampai sekarang Stasiun Besar Tawang masih berfungsi sebagai stasiun utama Semarang untuk pemberangkatan dan kedatangan KA kelas eksekutif dan bisnis. Setiap tahun tidak kurang dari 600.000 penumpang menggunakan stasiun ini. ■



Stasiun Semarang Tawang



SUARA ANGGOTA

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

Apakah IRPS hanya memfokuskan pada pelestarian lokomotif uap yang merupakan aset PT Kereta Api (Persero) ataukah juga menaruh perhatian pada pelestarian lokomotif uap yang ada di pabrik-pabrik gula? Kondisi saat ini seolah-olah pecinta KA dari mancanegara lebih dihargai jika berkunjung ke instansi pabrik gula ketimbang pecinta KA domestik.

Praminto Nugroho (IRPS Jatim)

Terima kasih atas pertanyaannya. IRPS juga menaruh perhatian pada upaya pelestarian bakal pelanting yang dimiliki/dikelola oleh instansi di luar PT Kereta Api (Persero) seperti lokomotif milik PT Perkebunan Nusantara (PTPN)/Pabrik Gula (PG), Perhutani dan lainnya. Kegiatan kunjungan ke Pabrik Gula telah dimulai dengan kunjungan dan joy ride di PG Tasikmadu bulan Mei 2008 silam. Ke depannya, IRPS akan berupaya menjalin hubungan baik dan kerjasama dengan pimpinan PTPN/PG agar kunjungan dan program Organisasi IRPS dapat juga disambut secara positif di lingkungan di luar PT Kereta Api (Persero). Salam. ■

Apakah secara prosedural memungkinkan jika IRPS sebagai organisasi preservasi melakukan pembelian aset kereta api yang akan dibesitukan oleh PT Kereta Api (Persero) agar aset tersebut tetap dapat dilestarikan?

Ian Antono (IRPS Jatim)

Suatu pertanyaan yang menarik. Tentunya pembelian aset yang dibesitukan untuk dilestarikan adalah memungkinkan sepanjang sesuai prosedur yang ditetapkan (misalkan melalui proses pelelangan), namun sepanjang IRPS belum mampu melakukan mobilisasi dana, baik internal maupun eksternal, untuk melakukan pembelian aset tersebut, tentunya kita berupaya melakukan upaya lain agar kegiatan preservasi

YANG ULANG TAHUN DI BULAN OKTOBER

Pengurus Pusat IRPS mengucapkan Selamat Ulang Tahun, Semoga Sukses Selalu kepada Rekan-Rekan yang berulang tahun pada bulan Oktober sebagai berikut (dengan tanggal lahir): **Pujinarno (17/10), Hadinengrat Nusantoro (28/10), Otto Hantoro (28/10), Purbo Kencono (29/10), Rizky Amalia (29/10), Soni Gumilang (29/10) dan Martinus Setiabudi (31/10).**

Mohon maaf jika ada diantara Rekan-Rekan yang juga berulang tahun di bulan Oktober namun belum disebutkan namanya karena sampai dengan saat ini sekretariat IRPS masih dalam proses pengkinian data keanggotaan. ■

WORD-WORD

Sudahkah Anda memenuhi kewajiban pembayaran iuran keanggotaan IRPS periode 2008-2009? Jika belum, segeralah penuhi kewajiban ini dengan melakukan pembayaran ke Bendahara Wilayah setempat. Iuran Anda sangat berarti bagi kelangsungan organisasi IRPS. ■

Organisasi tetap dapat berjalan, salah satunya yaitu melalui program kerjasama dengan pemilik/pengelola aset atau pihak sponsor lainnya, seperti tercermin pada program pelestarian lokomotif CC20015, ESS-3201, pengecatan ulang lokomotif uap Museum Transportasi TMII dan restorasi Museum KA Ambarawa. Salam. ■

Bagaimana kalau di Bulletin dibikin semacam report kegiatan tiap wilayah agar dapat dipantau oleh anggota lain, sehingga dapat diketahui bersama? Kemudian, apakah Bulletin ini dapat terbit sebanyak 2 kali? Dan karena Bulletin saat ini sudah diformat dalam bentuk pdf dan dapat dikirim ke korwil masing-masing, nah bagaimana jika ditambah halamannya? Dengan tentunya masukan-masukan dari pewarta lokal wilayah, agar isi bulletin lebih banyak lagi.

Bagas Windiarso (IRPS Yogyakarta)

Matur nuwun masukannya untuk Bulletin IRPS. Rubrik Sekilas Reportase telah diupayakan untuk menggambarkan kegiatan-kegiatan di setiap wilayah IRPS. Untuk menghindari adanya kegiatan wilayah yang belum terangkum di Bulletin, Redaksi akan minta perwakilan teman-teman di wilayah untuk bergabung sebagai Co-Editor sekaligus kontributor tetap Bulletin. Ke depannya, Bulletin diupayakan dapat terbit sekali dalam 2 bulan. Setiap Edisi diupayakan ada penambahan halaman, hal ini dapat dilihat pada jumlah halaman edisi ketiga ini. Redaksi terbuka dengan sumbangan artikel dari seluruh anggota IRPS. Untuk pengaturan dan mekanismenya, akan disosialisasikan setelah edisi ini. Salam. ■

Redaksi Buletin IRPS yang terhormat,

Saya usul di situs IRPS ada bagian yang berisi artikel-artikel tentang perkeretaapian Indonesia (khususnya, tapi tidak terbatas pada masalah preservasi), baik yang merupakan tulisan anggota IRPS sendiri maupun yang pernah diterbitkan di surat kabar dan majalah (sebaiknya dengan meminta ijin mereka). Ini akan melengkapi laporan perjalanan dan laporan kegiatan yang sekarang sudah ada. Salam,

Tjahjono Rahardjo (IRPS Semarang)

Matur nuwun usulannya. Berkaitan dengan usulan Pak Tjahjono ini, Pengurus Pusat IRPS telah membentuk Pengelola Dokumentasi dan Kepustakaan IRPS. Selanjutnya, kami mohon kepada seluruh teman-teman IRPS yang membuat tulisan atau artikel baik yang diterbitkan di media cetak ataupun yang tidak, atau jika teman-teman mengetahui ada media cetak yang memuat artikel mengenai atau terkait dengan IRPS dan kegiatannya, mohon dapat menginformasikan serta menyampaiannya artikel tersebut kepada Pengelola Dokumentasi dan Kepustakaan IRPS (Sampurno: 081210000569; Krisnaharel: 085221175341) untuk didokumentasikan dan juga dimuat di situs IRPS. Salam. ■

BULLETIN IRPS: Pengarah & Penanggung Jawab: Aditya Dwi Laksana; **Pemimpin Redaksi:** Hedwigus WDA; **Anggota Redaksi:** Asep Suherman; **Kontributor:** Tjahjono Rahardjo, Artanto Rizky, Deddy Herlambang, Fajar Arifianto; **Tata Letak:** Risman Hudiyanto.
KONTAK INFO IRPS:
Asep Suherman (m) 0858 468 90805 – (e)asep.suherman@irps.or.id
Hedwigus Windarto DA (m) 0813 11416113 – (e)hedwigus.windarto@irps.or.id
Leo Krisanto (m) 021-68800860 – (e)leo.krisanto@irps.or.id