



AMBARAWA

Kota Lokomotif Tua

Town of Ancient Locomotives



Eddy Supangkat

2014-349/7704-2015

Ambarawa
Kota Lokomotif Tua

Town of Ancient Locomotives

Author/ Penulis:
Eddy Supangkat

English translation/ Penterjemah:
Chris Soebroto

BADAN ARPUS PROV. JATENG

BADAN ARKIB PROV. JATENG DI SEMARANG	
No. Daft. Tanggal	7704-2018 Juni 2018

Author/ Penulis: Eddy Supangkat
 English translation/ Penterjemah: Chris Soebroto
 Cover design/ Layout: Griya Media

Ambarawa Kota Lokomotif Tua
 (Town of Ancient Locomotives),
 Griya Media, 2008,
 150 pages, 21 cm

ISBN 978-979-729-030-6

First edition/ cetakan pertama, November 2008

Publisher/ Penerbit:



Jl. Dr. Sumardi No. 8 -10 Salatiga - Indonesia
 Phone/ fax: 0298-323690
 Email: griya_media@yahoo.co.id

BADAN ARKIB PROV. JATENG

BADAN ARSIP PROV. JATENG DI SURABAYA	
No. Daft. Tanggal	7704-2018 Juni 2018

Author/ Penulis: Eddy Supangkat
 English translation/ Penterjemah: Chris Soebroto
 Cover design/ Layout: Griya Media

Ambarawa Kota Lokomotif Tua
 (Town of Ancient Locomotives),
 Griya Media, 2008,
 150 pages, 21 cm

ISBN 978-979-729-030-6

First edition/ cetakan pertama, November 2008

Publisher/ Penerbit:



Jl. Dr. Sumardi No. 8 -10 Salatiga - Indonesia
 Phone/ fax: 0298-323690
 Email: griya_media@yahoo.co.id

BADAN ARSIP PROV. JATENG

Preface.....	75
Preface from Publisher.....	76
CHAPTER I:	
From a System of Forced Plantations.....	79
Dutch Fortifications.....	85
CHAPTER II:	
The First Steam in Indonesia	89
Central Java Railway and Tram Operation.....	96
CHAPTER III:	
Ambarawa and Old Locomotives.....	101
The Railway Mountain Tour Sensation.....	110
CHAPTER IV:	
Collection of Old Locomotives.....	113
The Oldest and Youngest, the Weakest and Strongest.....	115
CHAPTER V:	
Gallery of Ancient Locomotives.....	119
CHAPTER VI:	
Closure.....	147
References.....	150

Preface.....	75
Preface from Publisher.....	76
CHAPTER I:	
From a System of Forced Plantations.....	79
Dutch Fortifications.....	85
CHAPTER II:	
The First Steam in Indonesia	89
Central Java Railway and Tram Operation.....	96
CHAPTER III:	
Ambarawa and Old Locomotives.....	101
The Railway Mountain Tour Sensation.....	110
CHAPTER IV:	
Collection of Old Locomotives.....	113
The Oldest and Youngest, the Weakest and Strongest.....	115
CHAPTER V:	
Gallery of Ancient Locomotives.....	119
CHAPTER VI:	
Closure.....	147
References.....	150

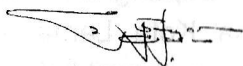
Prakata Kepala Museum Kereta Api

Berbicara tentang Ambarawa memang tidak bisa dipisahkan dari keberadaan lokomotif-lokomotif tua di sana. Bukan hanya lantaran di sana ada Museum Kereta Api, melainkan juga karena Ambarawa telah menjadi bagian dari sejarah kereta api itu sendiri.

Tanggal 21 Mei 1873 adalah hari yang bersejarah bagi kota kecil Ambarawa. Betapa tidak? Setelah jalur kereta api Semarang - Jogjakarta selesai pada tahun 1872, pemerintah Hindia Belanda memutuskan untuk membuka jalur Kedungjati - Ambarawa. Setahun kemudian, tepatnya tanggal 21 Mei 1873, jalur kereta api tersebut sudah masuk ke Ambarawa. Hari itu juga langsung diresmikan pemakaiannya, dan sejak saat itu kereta api menjadi bagian dari masyarakat Ambarawa.

Sebenarnya banyak sekali keistimewaan yang dimiliki oleh Ambarawa terkait dengan sejarah kereta api di Indonesia. Sayangnya banyak juga masyarakat yang belum mengetahuinya. Oleh karena itu kami menyambut baik dan antusias penerbitan buku "Ambarawa, Kota Lokomotif Tua" ini. Kiranya buku ini bisa menjadi salah satu referensi atau sumber sejarah perkeretaapian di Indonesia, serta Ambarawa sebagai kota yang menyimpan kekayaan sejarah berupa lokomotif tua yang berada di sana.

Ambarawa, November 2008



Soehardjono

**Kepala Museum Kereta Api
Ambarawa**

Pengantar Penerbit

Suatu hari ketika kami berkunjung ke Museum Kereta Api Ambarawa, kami mendapatkan sebuah fotocopy *booklet* yang berisi informasi tentang museum tersebut. Dari sisi informasi, *booklet* tersebut cukup informatif namun dari sisi tampilannya rasanya banyak yang bisa ditingkatkan. Ketika kami berbincang-bincang dengan Bapak Muchsin, petugas dari museum, kami menjadi tahu bahwa sebenarnya ada kebutuhan akan buku dengan informasi seperti yang ada dalam *booklet* tersebut. Meski demikian pihak museum terkendala dana untuk menerbitkannya dalam sebuah buku yang bagus, sehingga pihak museum menawarkan kepada kami untuk menerbitkannya.

Karena pada dasarnya sudah cukup lama kami ingin menerbitkan buku tentang Museum Kereta Api Ambarawa, maka kami menyambut tawaran tersebut dengan senang hati. Namun demikian setelah kami pelajari lebih mendalam, kami melihat bahwa bukan hanya tampilannya yang perlu ditingkatkan tetapi isinya pun perlu penambahan dengan informasi-informasi lain yang relevan.

Akhirnya keputusan jatuh pada *rewrite* atas *booklet* tersebut dan diolah menjadi sebuah buku yang menarik, baik dari sisi tampilan, sudut pandang penulisan, cara penyajian, dan bahkan dengan pengkayaan tulisan. *Rewrite* dilakukan oleh Eddy Supangkat, penulis buku semi sejarah Salatiga, Sketsa Kota Lama yang sudah berpengalaman. Itulah sebabnya di awal buku ini, penulis mencoba mengangkat fakta sejarah di Salatiga dan sekitarnya yang kala itu menjadi daerah perkebunan, termasuk Ambarawa yang berada di bawah

Pengantar Penerbit

Suatu hari ketika kami berkunjung ke Museum Kereta Api Ambarawa, kami mendapatkan sebuah fotocopy *booklet* yang berisi informasi tentang museum tersebut. Dari sisi informasi, *booklet* tersebut cukup informatif namun dari sisi tampilannya rasanya banyak yang bisa ditingkatkan. Ketika kami berbincang-bincang dengan Bapak Muchsin, petugas dari museum, kami menjadi tahu bahwa sebenarnya ada kebutuhan akan buku dengan informasi seperti yang ada dalam *booklet* tersebut. Meski demikian pihak museum terkendala dana untuk menerbitkannya dalam sebuah buku yang bagus, sehingga pihak museum menawarkan kepada kami untuk menerbitkannya.

Karena pada dasarnya sudah cukup lama kami ingin menerbitkan buku tentang Museum Kereta Api Ambarawa, maka kami menyambut tawaran tersebut dengan senang hati. Namun demikian setelah kami pelajari lebih mendalam, kami melihat bahwa bukan hanya tampilannya yang perlu ditingkatkan tetapi isinya pun perlu penambahan dengan informasi-informasi lain yang relevan.

Akhirnya keputusan jatuh pada *rewrite* atas *booklet* tersebut dan diolah menjadi sebuah buku yang menarik, baik dari sisi tampilan, sudut pandang penulisan, cara penyajian, dan bahkan dengan pengkayaan tulisan. *Rewrite* dilakukan oleh Eddy Supangkat, penulis buku semi sejarah Salatiga, Sketsa Kota Lama yang sudah berpengalaman. Itulah sebabnya di awal buku ini, penulis mencoba mengangkat fakta sejarah di Salatiga dan sekitarnya yang kala itu menjadi daerah perkebunan, termasuk Ambarawa yang berada di bawah

afdeeling Salatiga. Dari hasil bumi yang melimpah itulah kemudian muncul gagasan untuk membangun jaringan kereta api di Jawa, untuk pengangkutan hasil bumi dengan lebih kuat, lebih banyak dan lebih cepat.

Pada kesempatan ini perkenankan kami mengucapkan terima kasih kepada banyak pihak yang telah memungkinkan terbitnya buku ini. Pertama, kepada Bapak Muchsin yang sudah membuka kesempatan kepada kami untuk penerbitan buku ini. Kedua, kepada bapak Soehardjono selaku Kepala Museum Kereta Api Ambarawa atas segala informasi, dukungan data, keterbukaannya, serta kesediaanya untuk memberikan sekapur sirih untuk buku ini. Ketiga, PT KA, tempat Bapak Soehardjono dan Bapak Muchsin bekerja, di mana kami bisa mendapatkan banyak foto dan informasi yang bisa kami akses melalui internet. Keempat, kepada pihak-pihak lain yang tidak dapat kami sebut satu per satu, namun memiliki andil besar untuk keberhasilan *rewrite* buku ini, terutama pemiliki situs-situs kereta api kuno seperti KITLV dan Semarang.nl.

Terakhir, kami ingin mengucapkan terima kasih kepada pembaca buku ini. Karena tanpa Anda semua maka *rewrite* atas *booklet* Museum Kereta Api Ambarawa yang sekarang menjadi buku Ambarawa, Kota Lokomotif Tua ini tidak akan ada artinya apa-apa.

Salatiga, November 2008

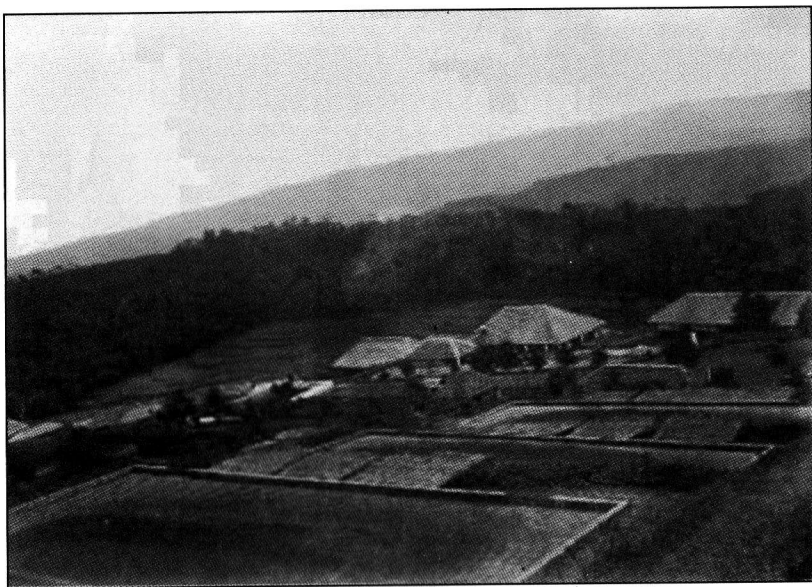
Penerbit



BAB I

Berawal dari Sistem Tanam Paksa

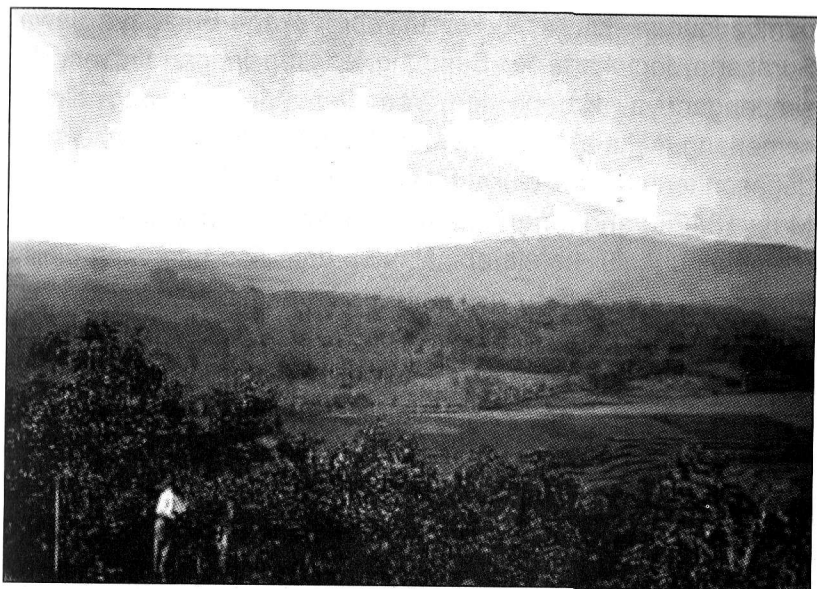
Pada tahun 1830 pemerintah Belanda memperkenalkan Sistem Tanam Paksa kepada penduduk pribumi di Indonesia. Dampak positif dari Sistem Tanam Paksa tersebut pada masa itu adalah banyaknya daerah perkebunan di pedalaman yang mengalami pertumbuhan pesat, termasuk Salatiga, Ambarawa dan sekitarnya. Oleh pemerintah Belanda waktu itu Salatiga dijadikan sebagai pusat penanaman kopi. Adanya nama jalan *Koffiestraat* di sana merupakan bukti bahwa image tentang Salatiga pada waktu itu memang identik dengan kopi. Ambarawa yang pada masa itu berada di bawah *afdeeling* Salatiga pun ikut dijadikan sebagai daerah perkebunan kopi.



Perkebunan kopi Ambarawa dilihat dari atas.

Keberhasilan Salatiga dan Ambarawa sebagai penghasil kopi di Jawa Tengah ini dengan cepat mendorong lahirnya perkebunan-perkebunan baru di sekitarnya. Tidak aneh karenanya bila di kemudian hari jumlah perkebunan di Salatiga dan sekitarnya mencapai 80 buah lebih. Jumlah perkebunan sebanyak itu bukan hanya melulu perkebunan kopi, tetapi juga perkebunan karet, kina, coklat, kapuk, pala, lada, kina, dan sebagainya. Karena kondisi alam Salatiga, Ambarawa dan sekitarnya memang cocok sebagai daerah perkebunan, sehingga hasil perkebunan pun menjadi melimpah.

Di satu sisi melimpahnya hasil perkebunan ini membanggakan para pengelolanya, yang semuanya orang Belanda itu. Tetapi di sisi lain hasil bumi yang melimpah ini justru mendatangkan persoalan dalam pengangkutannya. Oleh



Perkebunan kopi Getas, 5 kilometer dari Salatiga ke arah utara.

karenanya pemerintah Belanda merasa perlu untuk mencari alternatif sarana transportasi yang bisa mengangkut hasil bumi yang lebih banyak, lebih kuat dan lebih cepat. Dari semua alternatif yang ada, akhirnya pilihan itu jatuh pada membangun jaringan kereta api di pulau Jawa.

Adalah Kolonel Jhr Van Der Wijk yang pertama kali mengemukakan ide perlunya pembangunan jaringan kereta api di Jawa. Ide itu dikemukakan oleh Van Der Wijk pada tanggal 15 Agustus 1840. Berdasarkan analisisnya, pembangunan rel kereta api di Jawa akan mendatangkan banyak manfaat bagi pemerintah Belanda. Keuntungan dalam hal pengangkutan hasil perkebunan yang melimpah itu sudah jelas. Tetapi di samping itu ada keuntungan lain yang justru lebih besar, yaitu keuntungan bagi kepentingan militer. Waktu itu Van Der Wijk mengusulkan

pembangunan jalur rel kereta api Jakarta-Surabaya lewat Surakarta, Jogjakarta dan Bandung, lengkap dengan simpangan-simpangannya. Karena ide Van Der Wijk memang dirasa cemerlang maka akhirnya pemerintah Belanda menyambut baik gagasan tersebut melalui surat keputusan No. 270 tertanggal 28 Mei 1842 yang menyatakan bahwa Pemerintah akan membangun jalur kereta api. Namun demikian rute yang dipilih bukan Jakarta - Surabaya lewat Surakarta seperti usul Van Der Wijk, tapi Semarang - Surakarta - Jogjakarta.

Meskipun keputusan untuk membangun jaringan kereta api di Jawa sudah diambil pemerintah Belanda, namun ternyata rencana tersebut tidak serta merta bisa segera direalisasikan. Berbagai diskusi yang berkaitan dengan rencana tersebut terus bergulir di kalangan orang-orang Belanda, termasuk di antaranya adalah menyangkut siapa yang akan membangun jaringan rel kereta api tersebut? Pemerintah atau swasta? Bila pemerintah yang akan menangani pembangunan itu maka dananya harus berasal dari pinjaman atau dana cadangan. Sebaliknya, bila pihak swasta yang akan mengambil kesempatan itu maka pemerintah harus menyediakan tanah untuk jalur rel dan bangunan lainnya, persetujuan konsesi, serta hal-hal lain yang tak lepas dari pembangunan jalan kereta api tersebut.

Selain terjadi perdebatan menyangkut pihak mana yang akan membangun jaringan rel kereta api di Jawa, juga terjadi tarik menarik soal jalur yang harus dilalui. Mengingat ide pertama pembuatan jaringan kereta api di Jawa ini adalah untuk mengangkut hasil perkebunan yang melimpah, maka usulan pertama adalah bahwa pembangunan rel kereta api itu nantinya harus melewati pusat-pusat perkebunan di pedalaman Jawa menuju ke pelabuhan Semarang. Mengingat militer juga punya kepentingan dengan kereta api ini, maka mereka mengusulkan

agar jalur kereta api yang dibangun hendaknya melewati kota-kota militer di Jawa Tengah. Selain dua usulan tersebut ada harapan lain bahwa kereta api ini nantinya bisa menjadi sarana transportasi umum di Jawa, sehingga perlu diusahakan agar rutenya bisa menjangkau kota-kota di Jawa secara lebih meluas.

Perdebatan soal rute jalan kereta api ini ternyata terus berkembang dan cenderung melebar, sehingga pada tahun 1860 Raja Willem II menugaskan Penasehat Menteri Urusan Jajahan, T.J. Stieljes, untuk mencari solusi atas persoalan ini. Setelah bekerja dengan intensif, Stieljes yang memimpin penelitian tentang masalah transportasi di Jawa ini memberikan rekomendasi yang cukup kompromis. Dia mengusulkan agar rel kereta api yang akan dibangun nantinya melewati Ungaran, Ambarawa dan Salatiga.

Perlu diketahui bahwa pada waktu itu kota-kota tersebut merupakan basis militer Belanda, selain sebagai kota perkebunan. Jauh sebelum menjadi kota perkebunan pemerintah Belanda sudah memiliki benteng dan tangsi militer di sana. Bahkan juga di Banyubiru yang letaknya hampir di tengah-tengah antara Salatiga - Ambarawa, di tepi danau Rawa Pening. Di sana pemerintah Belanda pun membangun tangsi militer yang cukup besar.

Dengan rekomendasi ini tampaknya Stieljes ingin memadukan antara kepentingan ekonomi dan militer. Sebagai daerah perkebunan dengan hasil bumi yang melimpah, Salatiga dan Ambarawa jelas sangat membutuhkan kehadiran kereta api yang bisa mengangkut hasil bumi dalam jumlah banyak dan cepat. Pada sisi lain, Salatiga, Ambarawa dan Ungaran adalah kota-kota militer Belanda. Bila jalur kereta api yang dibangun nantinya melewati ketiga kota tersebut maka dengan sekali jalan bisa menjangkau dua kepentingan sekaligus.

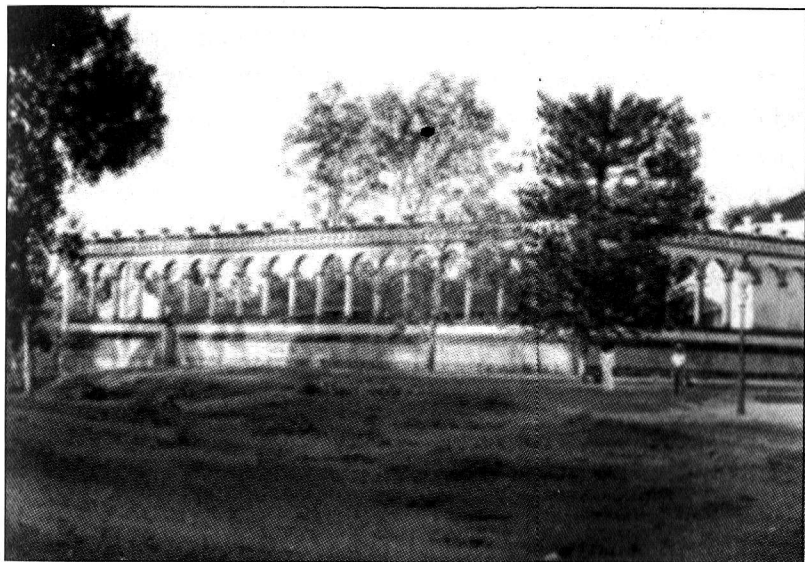
Meski tampaknya rekomendasi Stieljes ini cukup menarik dan kompromis namun ternyata masih ada pihak-pihak lain yang tidak setuju dengan rekomendasi tersebut. Salah satu di antaranya adalah trio W. Polman, A. Frasen dan E.H. Kol. Mereka bertiga mengajukan sebuah konsesi untuk pembangunan jalur rel kereta api dengan jalur Semarang - Surakarta - Jogjakarta tanpa melewati Ungaran, Ambarawa dan Salatiga. Menurut mereka, rekomendasi yang diajukan Stieljes akan menelan biaya besar dalam pembangunannya karena rute tersebut melewati banyak daerah perbukitan. Selain harus menggunakan konstruksi yang mahal, pembangunannya juga akan memakan waktu yang lama.

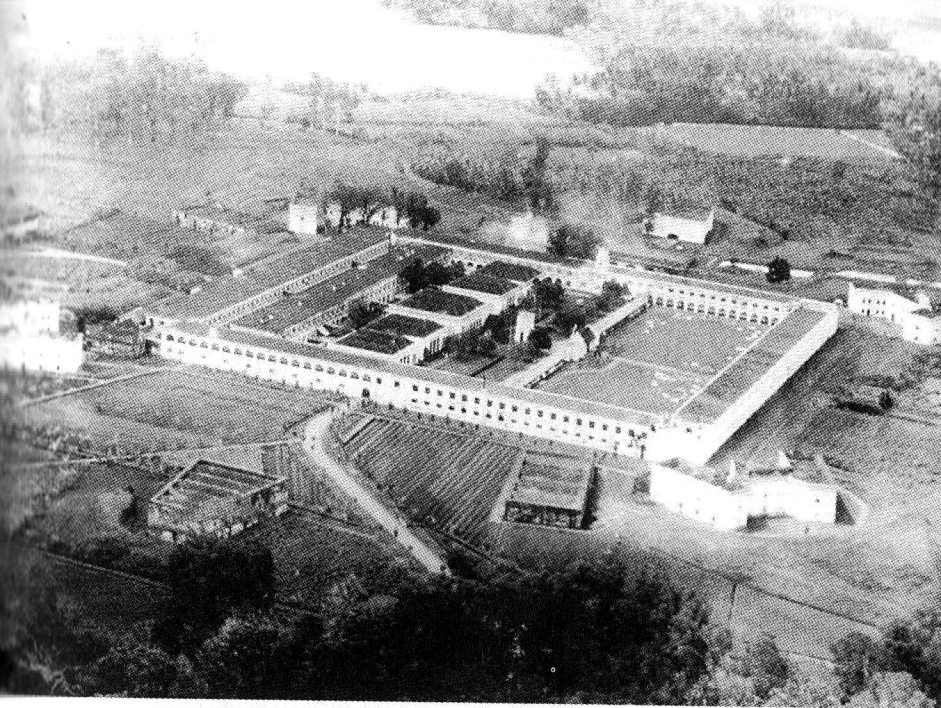
Sebagai jalan tengahnya, Gubernur Jenderal Baron Sloet Van Den Beele mengeluarkan Surat Keputusan No. 1 tanggal 28 Agustus 1862, yang intinya pemerintah menyetujui konsesi yang diajukan oleh W. Polman dan kawan-kawan. Meski demikian disyaratkan bahwa pembangunan rel kereta api ini tetap harus disesuaikan dengan usulan Menteri Urusan Jajahan, Stieljes yang menginginkan agar konstruksi rel kereta api setidaknya melewati Kedungjati dan Ambarawa. Syarat kedua adalah lebar spoor disesuaikan lebar spoor Eropa (1.435 mm).

Setelah melalui berbagai pertimbangan, akhirnya pada tahun 1862 pemerintah Belanda menerbitkan suatu konsesi pembuatan jalan kereta api yang dimulai dari Semarang. Ada sesuatu yang menarik di sini, yaitu meskipun pusat pemerintahan saat itu ada di Batavia tetapi pembangunan jaringan kereta api justru dimulai dari Semarang. Konsesi itu diberikan kepada *Nederlandsch Indische Spoorweg Mattschapij* atau NIS yang dipimpin oleh J. P. de Bordes. Pemberian konsesi tersebut disertai dengan janji bahwa pemerintah akan memberikan modal hingga 14 juta gulden dengan bunga 4.5%.

Benteng-benteng Belanda

Sebagaimana telah disinggung di depan bahwa selain menjadi daerah perkebunan, Salatiga dan Ambarawa juga menjadi basis militer Belanda. Di Salatiga misalnya, pada tahun 1746 sudah didirikan benteng untuk mengamankan jalur Semarang Solo pada saat *Verenigde Oost-Indische Compagnie* (VOC) dari Semarang berhubungan dengan kerajaan Mataram. Benteng tersebut diberi nama De Hersteller. Namun sayang sekali benteng yang berada di dataran tinggi itu sempat terlantar untuk beberapa lama, sehingga pada tahun 1814 dibongkar. Sesudah itu pemerintah Belanda membangun benteng lain, seperti benteng *Hock* yang didirikan pada tahun 1820-an berukuran 1.000 meter persegi di atas tanah seluas 20.000 meter persegi. Di Salatiga juga dibangun tangsi dan bangunan militer, lain, termasuk gedung Manece yang didirikan tahun 1880.





Pemandangan benteng Willem II dari udara (atas) dan dari dekat (bawah)

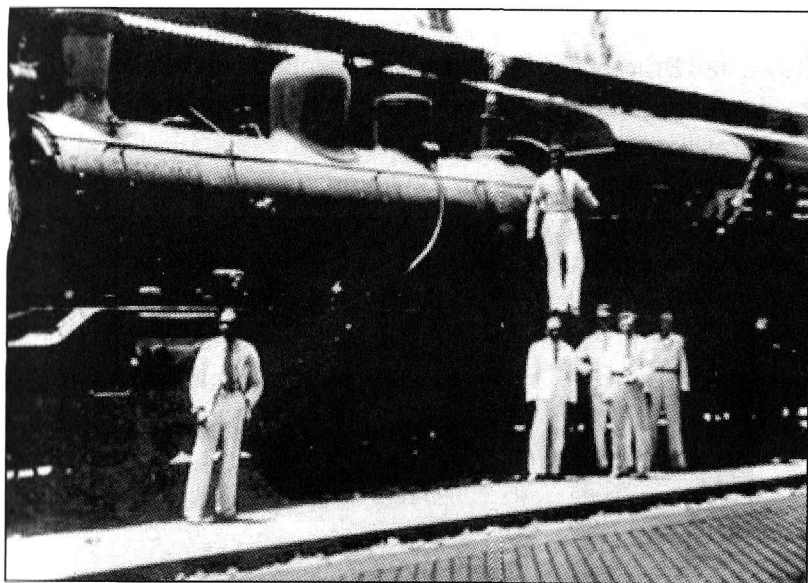


Di Banyubiru yang jaraknya hanya sekitar 5 km baik dari Ambarawa maupun dari Salatiga pun pemerintah Belanda membangun tangsi militer. Tangsi tersebut cukup strategis dan berada di tepi danau Rawa Pening. Dengan adanya tangsi militer di sana maka jalur Salatiga - Ambarawa benar-benar aman. Kompleks militer peninggalan Belanda ini sekarang dipakai untuk kepentingan militer.



Tangsi militer Belanda di Banyubiru.





BAB II

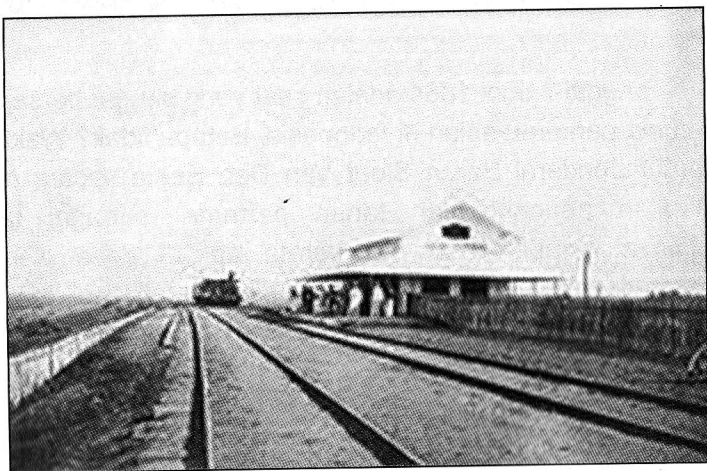
Kereta Api Pertama di Indonesia

Tanggal 7 Juni 1864 adalah saat yang sangat bersejarah bagi dunia perkeretaapian di Indonesia. Betapa tidak? Waktu itu Gubernur Jenderal Baron Sloet Van Den Beele secara resmi melakukan pencangkulan tanah pertama, sebagai tanda dimulainya pembangunan rel kereta api di desa Kemijen Semarang. Ternyata pembangunan jalur kereta api tersebut terbilang cukup lancar. Terbukti pada tahun 1867 rel kereta api yang sudah terpasang sepanjang 25 km, yang membentang dari Semarang hingga ke Tanggung. Jalur tersebut melalui halte Alas

Tuwo dan Brumbung. Sebagaimana harapan pihak ketiga, di luar militer dan para pengelola perkebunan, jalur kereta api ini bakal dioperasikan untuk umum.



Stasiun Tawang Semarang yang megah & stasiun Tanggung yang sederhana.



Tiga tahun lebih sedikit, tepatnya 10 Agustus 1867, jalur kereta api tersebut sudah bisa berfungsi dengan baik. Bahkan pada hari itu juga sebuah kereta api telah berhasil diluncurkan dari Semarang menuju Tanggung. Itulah kereta api pertama di Indonesia.

Setelah jalur kereta api Semarang - Tanggung selesai, pembangunan terus dilanjutkan. Meski terkendala oleh masalah pendanaan tetapi pada tanggal 10 Februari 1870 jalur kereta api ke Surakarta sudah berhasil diselesaikan. Bahkan dua tahun kemudian, tepatnya tanggal 10 Juni 1872 bentangan rel kereta api tersebut sudah mencapai Jogjakarta.



***Stasiun Tugu Jogjakarta
diabadikan tahun 1890
(atas).***

***Stasiun Tugu Jogjakarta
diabadikan tahun 1890
(kanan)***

