

## Dari Stasiun Willem I Menjadi Museum Kereta Api Ambarawa, 1976-1978

Refi Alfi Azzahra,\* Siti Maziyah

Departemen Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Diponegoro

Jl. Prof. Soedarto, S.H. Semarang, Jawa Tengah - Indonesia

\*refi.pd5.27@gmail.com

### Abstract

*This article aims to discuss the history of the existence of the Willem I Station building in Ambarawa which changed its function to become the Ambarawa Railway Museum. The change of function referred to in this article is in the context of the background of the establishment of Willem I Station, which railway lines passed through this station, the factors behind the closure of Willem I Station, and what factors made the Willem I Station building change function to become the Ambarawa Railway Museum. This article uses the four stages of the historical method in its research process, namely Heuristics, criticism, interpretation, and historiography to analyze the change in function of Willem I Station into the Ambarawa Railway Museum. The reduction of operating hours and the closure of Willem I Station were caused by the competition of land transportation modes after the Government implemented the Five-Year Development Plan Phase I (REPELITA I). The change of function of the Willem I Station building into the Ambarawa Railway Museum occurred from 1976 to 1978.*

**Keywords:** Rail Road; Willem I Station; Ambarawa Railway Museum.

### Abstrak

Artikel ini bertujuan untuk membahas tentang sejarah keberadaan bangunan Stasiun Willem I di Ambarawa yang berubah fungsi menjadi Museum Kereta Api Ambarawa. Perubahan fungsi yang dimaksud dalam artikel ini dalam konteks latar belakang pendirian Stasiun Willem I, jalur-jalur perkeretaapian mana saja yang melewati stasiun ini, faktor yang melatarbelakangi penutupan Stasiun Willem I, dan faktor apa yang membuat bangunan Stasiun Willem I beralih fungsi menjadi Museum Kereta Api Ambarawa. Artikel ini menggunakan empat tahap metode sejarah dalam proses penelitiannya, yaitu Heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi untuk menganalisis perubahan fungsi Stasiun Willem I menjadi Museum Kereta Api Ambarawa. Pengurangan jam operasional dan penutupan Stasiun Willem I disebabkan salah satunya oleh persaingan moda transportasi darat setelah Pemerintah melaksanakan Rencana Pembangunan Lima Tahun tahap I (REPELITA I). Perubahan fungsi bangunan Stasiun Willem I menjadi Museum Kereta Api Ambarawa terjadi dari tahun 1976 hingga tahun 1978.

**Kata Kunci:** Kereta Api; Stasiun Willem I; Museum Kereta Api Ambarawa.

### Pendahuluan

Ide tentang transformasi perkeretaapian di Semarang pertama kali disampaikan oleh Kolonel Jhn. Van Der Wijk. Ide tersebut mendapat dukungan dari J. Trom, yang menjabat sebagai Kepala Bagian Pengairan dan Bangunan pada tahun 1840. Ide tersebut baru ditinjau setelah dua puluh tahun kemudian, yaitu pada tahun 1860. Raja Willem III pada tahun 1960 memberi perintah kepada T. J. Stilcjes untuk meninjau daerah yang akan dibangun jalur perkeretaapian (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997, p. 50). Pemerintah Hindia Belanda membangun Gedung untuk perusahaan swasta yang menaungi perkeretaapian, yaitu Nederlands-Indische Spoorweg Maatschappij (NISM) untuk memudahkan administrasi perkeretaapian

(Ratnawati, 2015, p. 66). Pembangunan rel kereta api dilaksanakan pada tanggal 17 Juni 1864 di Desa Kemijen, Semarang. Stasiun pertama yang dibangun adalah Stasiun Tambaksari atau lebih dikenal dengan Stasiun Samarang. Jalur kereta api pertama yaitu menghubungkan antara Semarang dan Tanggung sepanjang 25 km (Herlambang et al, 2009, p. 3). Enam tahun kemudian, 10 Agustus 1870 transportasi kereta api pertama di Hindia Belanda beroperasi dan empat tahun kemudian pembangunan jalur kereta api sudah selesai dan sampai Vorstenlanden (Surakarta-Yogyakarta) pada tahun 1874 (Abdul Wahid, 2017, p. 35). Pembangunan jalur kereta api sangat dibutuhkan terutama untuk pengangkutan produk hasil perkebunan menuju Pelabuhan Semarang dan akan diekspor menuju luar wilayah Hindia Belanda. Pada saat itu, komoditas terbesar Hindia Belanda berasal dari produk hasil perkebunan (Kartodirdjo, 1987, p. 360).

Ketika pembangunan jalur perkeretaapian sampai pada Ambarawa, NISM membangun jaringan perkeretaapian melewati kota Ambarawa. Pembangunan jaringan perkeretaapian di Ambarawa diikuti dengan pembangunan stasiun kecil yang bernama Stasiun Willem I. NISM membangun jaringan perkeretaapian dari Kedungjati hingga Ambarawa sepanjang 37 km. Kota Ambarawa dianggap sangat strategis karena terletak di tiga kota, yaitu Salatiga, Magelang, dan Semarang. Selain itu, Ambarawa terdapat benteng yang digunakan sebagai barak tentara KNIL, yang bernama Benteng Willem I. Pembangunan jalur perkeretaapian dilanjutkan menuju Vorstenlanden melewati Bedono-Secang-Magelang dan berakhir di Yogyakarta (Ratriani, 10 Oktober 2020).

Stasiun Willem I selama beroperasi telah melayani perjalanan kereta api dengan rute menuju Yogyakarta melalui Magelang. Stasiun Willem selain menjadi prasarana penyimpanan barang produk perkebunan, juga melayani penumpang yang akan bepergian menuju Semarang maupun Yogyakarta. Stasiun Willem I beroperasi hingga tahun 1975 dan mulai tutup pada tahun 1976 karena minat masyarakat terhadap moda transportasi kereta api menurun. Hingga selang dua tahun kemudian, tepat tahun 1978, status bangunan Stasiun Willem I berubah menjadi Museum Kereta Api Ambarawa.

## **Metode**

Artikel ini menggunakan metode penelitian sejarah yang berperan dalam menganalisis berbagai bukti peninggalan sejarah (Gottschalk, 1983, p. 32). Metode sejarah adalah sekumpulan aturan dan prinsip-prinsip yang bersifat sistematis dalam proses pengumpulan beragam bukti sejarah, menilai dan mengajukan sintesis berdasarkan perolehan hasil penelitian berbentuk karya ilmiah (Notosusanto, 1964, p. 11). Metode sejarah memuat 4 tahap, yaitu proses pengumpulan sumber (heuristik), proses kritik terhadap sumber, sintesis atau interpretasi, dan proses penulisan atau historiografi (Notosusanto, 1965, pp. 22-23). Empat langkah tersebut memiliki peran dalam merekonstruksi kejadian pada masa lalu secara objektif dan sistematis melalui tahap pengumpulan, tahap evaluasi, tahap verifikasi dan menarik sintesis bukti yang diperoleh untuk memperoleh konklusi yang bertanggung jawab (Issac, 1976, p. 17). Artikel ini menggunakan studi pustaka dalam proses pencarian sumber. Sumber tertulis pada artikel ini berupa catatan-catatan, buku, dan artikel jurnal yang memuat pembahasan mengenai pendirian Stasiun Willem I yang berlokasi di Ambarawa, Kabupaten Semarang. Sumber tersebut juga membahas mengenai perubahan status bangunan yang beralih fungsi menjadi Museum Kereta Api Ambarawa pada tahun 1978 beserta kronologi perubahan status bangunan. Artikel ini juga menggunakan sumber lisan yang didapatkan dari narasumber yang pernah bekerja di Museum Kereta Api Ambarawa. Sumber lisan merupakan bentuk kesaksian orang yang terlibat dan bukan berdasarkan pendapat pribadi. Wawancara dilakukan untuk mendapatkan informasi yang mendukung dalam proses penulisan sejarah (Suryomihardjo, 1975, p. 35).

## Pembangunan Jalur Kereta Api di Jawa

Gagasan pembangunan jalur kereta api dicetuskan oleh Kolonel Jhr. Van Der Wijk. Van Der Wijk mengusulkan bahwa pembangunan jalur kereta api dan keberadaan moda transportasi kereta api dapat mempercepat pengangkutan produk hasil perkebunan di pedalaman Jawa Tengah menuju Pelabuhan Semarang. Selama ini, pengangkutan produk hasil perkebunan menggunakan gerobak sebagai alat pengangkut dan ditarik menggunakan tenaga sapi atau kerbau (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997, p. 35). Van Der Wijk juga mengusulkan untuk membuat jalur perkeretaapian dari Surabaya-Batavia melalui *Vorstenlanden*, dan Bandung beserta jalur simpangannya. Usulan Van Der Wijk mendapat persetujuan dari beberapa pihak, namun juga ada beberapa pihak yang tidak setuju dengan usulan Van Der Wijk. Mereka yang tidak setuju berpendapat bahwa pembangunan jalur kereta api akan menjadi jalan masuk modal asing. Selain itu, Negeri Belanda akan memiliki beban hutang atas pembangunan jalur rel kereta api di Hindia Belanda. Akhirnya, Kerajaan Belanda menyetujui usulan dari Van Der Wijk dan mengeluarkan *Koninklijk Besluit* dengan nomor 270 tertanggal 28 Mei 1842. Surat keputusan tersebut berisi tentang pembangun jalur perkeretaapian dari Semarang menuju Kedu dan *Vorstenlanden* (Reitsma, 1920, p. 7).

Pihak-pihak swasta banyak mengajukan permohonan persetujuan untuk membuka perusahaan kereta api dengan adanya gagasan ini. Akan tetapi, permohonan ini ditolak karena belum ada keputusan tentang pengadaan jalur perkeretaapian akan dikerjakan oleh pihak swasta atau pihak pemerintah. Pembangunan jalur perkeretaapian ini juga mengalami kesulitan, seperti dari segi struktur tanah. Kesulitan tersebut karena pada masa itu belum ada peta dan perlu dikaji ulang untuk membuat jalur rel kereta api. Selain itu, anggaran yang diajukan oleh pemohon konsesi masih berupa teori. Permasalahan lainnya adalah tidak ada data mengenai sarana transportasi di Jawa. Hal itu menjadi hambatan dalam merealisasikan sarana transportasi kereta api. Pemerintah kolonial juga mengalami kesulitan dalam menentukan berapa upah dan gaji yang akan diberikan oleh pekerja lokal (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997, p. 50).

Pihak-pihak yang dikaitkan dalam perencanaan ini adalah pihak perkebunan. Pembangunan rel kereta api dan adanya moda transportasi kereta api dapat memudahkan pengangkutan produk hasil perkebunan menuju Pelabuhan Semarang dan akan diekspor menuju luar wilayah Hindia Belanda. Pembangunan jalur kereta api ini mendapatkan banyak dukungan, sehingga Raja Willem III memerintahkan T.J. Stieltjes untuk meneliti tentang sarana yang dibutuhkan dan memecah masalah pengiriman di Pulau Jawa. T.J. Stieltjes mengusulkan saran pembangunan jalur kereta api melalui Ungaran dan Salatiga. Pendapat tersebut dikarenakan adanya aktivitas militer Belanda yang berada di Ungaran, Ambarawa, dan Salatiga. Selain itu, Pihak lain mengatakan bahwa pembangunan sarana perkeretaapian harus menuju Pelabuhan Semarang agar bisa segera diangkut kapal barang untuk dijual di luar wilayah Hindia Belanda. Selain itu, W. Polman, A. Fransen, dan E.H. Kol mengatakan bahwa pembangunan jalur kereta api juga melewati *Vorstenlanden* (Surakarta-Yogyakarta). Namun, pihak *Vorstenlanden* (Sunan Pakubuwono dan Sultan Hamengkubuwono) tidak menyetujui usulan itu dengan alasan pembangunan akan memakan waktu yang lama dan biaya yang tidak sedikit (Sudono, 2006, p. 4).

Setelah adanya permintaan konsensi dan jaminan bunga 5%, Gubernur Jendral Mr. L.A.J.W Baron Sloet van den Beele menyetujui permintaan tersebut dengan syarat pembuatan jalur kereta api harus sesuai dengan arahan Fransen van De Putte yang menjabat menjadi Menteri Urusan Jajahan Hindia Belanda. Fransen memiliki saran agar jalur Semarang-Vorstenlanden diperluas dengan jalur Kedungjati-Ambarawa. Fransen memiliki alasan memilih Ambarawa karena di sana terdapat benteng pertahanan militer yang bernama benteng Willem I. Selain itu, Fransen memiliki saran kedua yang wajib dipatuhi, yaitu ukuran standar untuk lebar lintasan kereta api. Ukuran lintasan yang digunakan sesuai dengan ukuran standar yang digunakan di Eropa, yaitu 1,435 mm (Reitsma, 1920, p. 19).

Peletakan batu pertama dan pencangkulan tanah pertama sebagai simbol pembuka pembangunan jalur kereta api pertama di Hindia Belanda dilakukan pada 7 Juni 1864. Pembangunan pertama jalur kereta api tersebut berlokasi di Desa Kemijen, Semarang. Pencangkulan pertama dilakukan oleh Mr. J.A.J. Baron Sloet van den Beele. Jalur Semarang-Tanggung diresmikan dan dibuka pada 10 Agustus 1867, dengan panjang 25 km. Pembangunan kemudian dilanjutkan hingga sampai ke wilayah Surakarta. Pembangunan jalur kereta api dikerjakan di bawah perusahaan swasta *Nederlandsh-Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM), yang merupakan pelopor perusahaan perkeretaapian dan dianggap maskapai perkeretaapian terbesar pada masa Hindia Belanda. Perencanaan pembangunan kereta api di Jawa Tengah terancam berhenti pada tahun 1868. Hal itu membuat NISM meminta bantuan dana kepada pemerintah. Pemerintah mengabulkan bantuan yang diminta oleh NISM dan pembangunan dilanjutkan sampai wilayah Surakarta. Pembangunan tersebut dilakukan dengan alasan jalur ini dianggap sangat penting karena dapat menjadi alat pengangkut hasil produksi gula yang pada saat itu sedang ramai pengirimannya (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997, p. 52).

### **Pembangunan Stasiun William I**

Stasiun Willem I merupakan stasiun yang berada di Kelurahan Panjang, Ambarawa, Jawa Tengah. Stasiun ini mulai beroperasi pada tanggal 21 Mei 1873, dengan rute Ambarawa-Kedungjati. Nama stasiun ini diambil dari nama Raja Willem I yang memerintah di Negeri Belanda pada tahun 1772-1843. Bentuk stasiun Willem I sebelum direnovasi dapat dilihat pada gambar 1. Pembangunan jalur Ambarawa dimulai dari gagasan pembangunan jalur Semarang-Vorstenlanden. Pembangunan jalur ini menjadi syarat untuk meneruskan jalur menuju Solo dan Yogyakarta. Perusahaan NISM mulai membangun jalur lintas dari Kedungjati-Ambarawa sepanjang 37 km pada 1873 yang melewati stasiun-stasiun kecil yaitu Tempuran, Gogodalem, Bringin, dan Tuntang (Sudono, wawancara, 9 September 2021).



Gambar 1. Stasiun Willem I sebelum direnovasi  
(Sumber: KITLV)

Pembangunan jalur kereta api menuju Yogyakarta melalui Kedungjati-Ambarawa diikuti dengan pembangunan stasiun kecil yang terletak tidak jauh dari Benteng Willem, yang kemudian stasiun ini dinamakan Stasiun Willem I. Pembangunan jalur ini selain sebagai syarat pembangunan menuju Solo-Yogyakarta, juga merupakan sarana pengangkutan kebutuhan militer. Stasiun Willem I menjadi tempat tunggu Tentara Belanda yang akan diangkut menuju Magelang. Jalur perlintasan kereta api menuju Magelang melewati perbukitan, sehingga dibangun rel kereta api bergerigi yang berfungsi sebagai penahan lokomotif kereta api ketika melintasi perbukitan Bedono menuju Secang (Sudono, 2003, p. 5).

Pembangunan Stasiun Willem I dilatarbelakangi oleh 2 faktor, yaitu faktor militer dan ekonomi. Stasiun Willem I dari faktor militer digunakan sebagai tempat tunggu KNIL dan tempat penurunan-pengangkutan kebutuhan logistik militer (berupa persenjataan dan makanan) dari Magelang ataupun menuju Magelang. Ambarawa sudah menjadi kota militer semenjak didirikan Benteng Willem I yang digunakan sebagai barak tentara KNIL. Keberadaan jalur kereta api menuju Yogyakarta dianggap menguntungkan untuk militer Belanda (Sukandar, 2011, p. 103). Selain itu, juga terdapat faktor ekonomi dari pembangunan stasiun Willem I, yaitu adanya peningkatan hasil perkebunan. Pemerintah Hindia Belanda mulai meningkatkan sarana pengangkutan produk hasil perkebunan agar bisa cepat sampai ke Pelabuhan. Keberadaan sarana transportasi kereta api dianggap sangat menguntungkan dan dapat terhindar dari penjarahan barang dan pembusukan produk. Produk yang paling meningkat adalah penjualan gula karena keberadaan pabrik gula yang memiliki peran besar untuk perekonomian Hindia Belanda (Pranata, 24 Januari 2022) Stasiun Willem I tidak hanya melayani penyimpanan dan pengangkutan barang ekspor menuju pelabuhan Semarang, Stasiun Willem I juga melayani angkutan manusia. Pada masa itu, orang-orang pergi berpindah tempat menggunakan sado atau biasa disebut dokar, sebelum kereta api diberlakukan (Sukandar, 2011, p. 103).

### **Perubahan Bangunan Stasiun Willem I**

Bangunan Stasiun Willem I pada awal mulanya hanya berupa bangunan sederhana yang terdiri dari anyaman bambu sebagai dinding dan bambu sebagai tiang. Pada tahun 1907, Stasiun Willem I mengalami renovasi dengan menggunakan material berupa batu bata dan besi baja. Elemen yang digunakan pada bangunan Stasiun Willem I yang baru dipengaruhi oleh *Indische Architecture* dan *Art Deco*. Gaya *Art Deco* bersifat dekoratif modern, memiliki karakter visual simetris, kaku, dan garis lurus (Kinandi, 2018, p. 188).

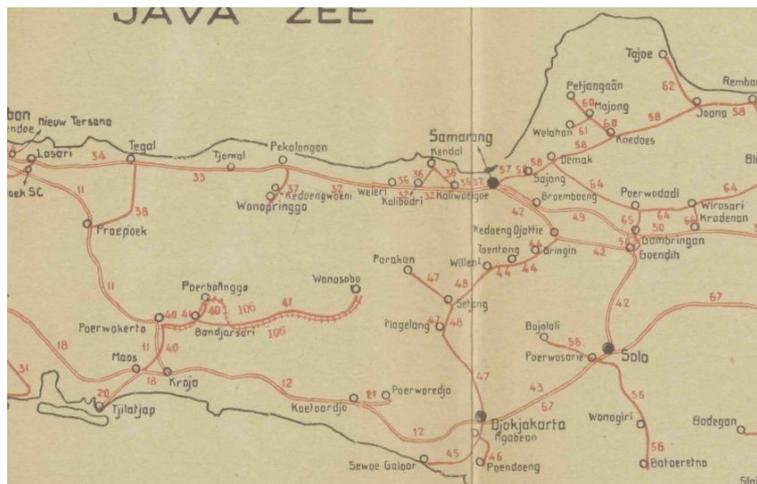
Pengaruh *Art Deco* dan *Indische Architecture* pada bangunan Stasiun Willem I yang baru terlihat pada bentuk atap, pintu dan jendela, ubin, dan tembok pembatas antar ruangan. Bentuk atap Stasiun Willem I yang baru memiliki langit-langit yang tinggi. Hal itu digunakan untuk menyesuaikan iklim tropis di Hindia Belanda. Selain itu stasiun ini juga memiliki pilar yang menjulang dengan kolom-kolom gaya Yunani. Pada bagian bentuk pintu dan jendela, bagian atasnya melengkung dengan detail ornamen list dan moulding, dibingkai dengan susunan bata pada dinding dan mengelilingi daun pintu dan jendela. Stasiun ini memiliki daun pintu ganda dan berkaca simetris. Stasiun ini juga memiliki jendela besar dengan fungsi agar mempermudah masuknya cahaya matahari di bagian kiri dan kanan daun pintu ganda, serta memiliki lubang angin yang simetris persegi berjajar. Pada bagian ubin, bangunan stasiun Willem I memiliki 3 macam model ubin, yaitu Perron tegel yang digunakan sebagai lantai peron dan lantai ruang tunggu kelas 3, dan memiliki warna kuning dan simetris; Mozaik *tegelsvloer* (ubin enkaustik), memiliki warna dan bergambar. Ubin ini dipasang di ruang tunggu kelas 1 dan 2; *Portlandcement tegelsvloer* (ubin semen), merupakan ubin berwarna yang terbuat dari semen dan digunakan sebagai lantai ruang kepala stasiun, ruang telegraf, ruang gudang, dan ruang kondektur (Sarjiyanto, 2017, p. 61). Dan terakhir pada bagian tembok pembatas pada ruang tunggu kelas 3 yang menggunakan susunan batu bata merah atau disebut *terracotta*.

### **Jenis-Jenis Kereta Api yang Digunakan**

Stasiun Willem I dibangun salah satunya untuk melayani perjalanan menuju Magelang untuk kepentingan militer, Sehingga jalur yang dibuat mengikuti rute arah barat lalu menuju barat daya. Agar kereta bisa menaiki bukit, NISM membuat jalur rel kereta api dengan gerigi di tengah rel pada saat jalur mulai menanjak setelah stasiun Jambu. Lokomotif kereta yang digunakan adalah lokomotif kereta uap seri B25. Lokomotif ini dianggap mampu melewati

jalur bergerigi dan dapat menanjak serta menuruni perbukitan. Letak roda gigi berada di tengah roda seperti pada umumnya lokomotif kereta uap. Komponen ini adalah komponen yang sangat vital, roda gigi dapat membantu menaklukkan kecuraman perbukitan sekitar 65%, walaupun kecepatan mesin ketika berjalan sebesar 10 km/jam. Bahan bakar yang digunakan untuk menggerakkan lokomotif ini berupa kayu bakar yang terbuat dari kayu jati. Kayu bakar tersebut difungsi untuk mendidihkan air hingga suhu sekitar 2350 celcius dan menggerakkan piston-piston pada lokomotif. Mesin lokomotif B25 memakan waktu hingga tiga jam untuk waktu pemanasan sebelum digunakan untuk perjalanan. Lokomotif B25 merupakan lokomotif buatan *Maschinenfabrik Esslingen*, Jerman. Perusahaan tersebut adalah pabrik industri berat yang memproduksi sarana dan prasarana transportasi umum seperti lokomotif, gerbong, kereta penumpang, trem perkotaan, traktor, dan peralatan teknik kereta api (Prayoga, 2017, p. 9).

Selain lokomotif uap B25, stasiun Willem I juga menggunakan lokomotif uap seri E10. Lokomotif E1060 adalah salah satu koleksi Museum Kereta Api Indonesia Ambarawa. Pada saat ini, lokomotif E1060 sudah berada di Sawahlunto dan digunakan sebagai penarik kereta wisata rute Sawahlunto-Muara Kalaban (Metrotalenta, 15 Januari 2022).



Gambar 2. Jaringan rel kereta api dari Semarang menuju Vorstenlanden (lingkaran merah) (Sumber: KITLV)

### Jalur Operasional Kereta Api

Pada saat pembangunan jalur kereta api sampai pada Kedungjati, NISM diberikan syarat untuk membangun jalur perkeretaapian menuju Ambarawa sebelum menyelesaikan jalur kereta api menuju Vorstenlanden. Persyaratan pembangunan ini ditujukan untuk kebutuhan militer Belanda. Setelah pembangunan rute Ambarawa, NISM meneruskan jalur kereta api menuju Yogyakarta melalui jalur kereta api Secang, Magelang, dan berakhir di Yogyakarta. Jalur perkeretaapian menuju Yogyakarta dibagi menjadi dua jalur, yaitu jalur timur dan barat. Jalur kereta api di timur dengan rute Semarang-Gundih-Solo-Yogyakarta, sedangkan pada jalur kereta api di barat dengan rute Semarang-Kedungjati-Ambarawa-Secang-Magelang-Yogyakarta. Tidak hanya itu, NISM juga membangun jalur perkeretaapian menuju Temanggung dengan pemberhentian di Stasiun Parakan (Sukandar, 2011, p. 103). Rute jalur kereta api tersebut dapat terlihat pada gambar 2.

### Pengoperasian Stasiun Willem I hingga Penutupan

Setelah kemerdekaan Indonesia, Stasiun Willem I masih beroperasi di bawah perusahaan Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI). Stasiun Willem I masih melayani perjalanan kereta dengan rute Ambarawa-Secang-Magelang, Ambarawa-Parakan-

Temanggung, dan Ambarawa-Kedungjati-Semarang. Pada tahun 1953, Djawatan Kereta Api mengganti lokomotif mesin uap dengan menggunakan lokomotif mesin diesel seri CC200 buatan Alco, asal Amerika (Prayoga, 2017, p. 10).

Jalur kereta api Ambarawa-Magelang yang melalui jalur Magelang mengalami penurunan dalam beroperasi seiring berjalannya waktu. Banyak jalur yang mulai ditutup karena sudah mulai ada persaingan kereta api di moda transportasi darat yang lebih bisa menjangkau daerah-daerah tertentu dengan jumlah yang banyak, seperti bus antar kota. Persaingan ini lantas membuat pengguna transportasi kereta api beralih menjadi pengguna bus antar kota. Moda transportasi lain seperti bis ini muncul disebabkan karena dilaksanakan Repelita I. (Kansil, 1970, p. 21).

Pembangunan jalan raya digagas oleh Presiden Soeharto dengan nama Rencana Pembangunan Lima Tahun tahap I (REPELITA I). Salah satu gagasan REPELITA I yaitu memperluas jaringan jalan raya dan jembatan untuk menyalurkan bahan pangan dan lain-lain menuju pelabuhan dan daerah konsumen. Gagasan tersebut juga bertujuan untuk menambah jaringan jalan menuju daerah pedesaan yang masih terisolir. Perbaikan ini membuka peluang untuk moda transportasi jalan raya, seperti bus dan colt. Masyarakat menganggap moda transportasi ini fleksibel dan tidak tergantung pada jadwal seperti kereta api. Oleh karena itu, banyak jalur lintasan kereta api dari Ambarawa menuju Yogyakarta berhenti beroperasi. Penghentian operasi jalur pada awalnya dimulai dari jalur Magelang-Ambarawa di tahun 1967. Pemberhentian operasi itu kemudian di lanjutkan dengan pemberhentian jalur Magelang-Parakan di tahun 1973, jalur Yogyakarta-Magelang di tahun 1974, dan jalur Kedungjati-Ambarawa di tahun 1977 (Kusuma et al, 2018, p. 60).

Penutupan jalur Ambarawa-Magelang juga disebabkan karena terjadinya banjir lahar erupsi Gunung Merapi pada tahun 1972. Penutupan jalur ini tidak hanya membuat rugi Djawatan Kereta Api, tetapi juga merugikan masyarakat sekitar jalur perkeretaapian dan stasiun-stasiun yang dilalui kereta api jalur Kedungjati-Yogyakarta. jumlah beli dari para penumpang kereta api semakin menurun dengan semakin banyak jalur yang dihentikan. Banyak di antara mereka yang awalnya menjadi pedagang di sekitar stasiun beralih menjadi petani ataupun memilih gulung tikar karena mulai menurunnya pengguna sarana transportasi kereta api (Apiwie & Utomo, 2015, p. 63).

### **Proses Perubahan Stasiun Willem I Menjadi Museum Kereta Api Indonesia di Ambarawa**

Perubahan dari Stasiun Willem I menjadi Museum Kereta Api Indonesia digagas oleh Soepardjo Rustam. Ia merupakan Gubernur Jawa Tengah yang menjabat pada tahun 1976. Pada tanggal 8 April 1976 diadakannya perencanaan revitalisasi dan pergantian status bangunan menjadi Museum Kereta Api. Rencana tersebut merupakan upaya menyelamatkan beberapa lokomotif yang masih ada. Selain itu, hal tersebut juga dapat menjadi tempat wisata sejarah untuk pengunjung yang ingin melihat-lihat contoh lokomotif yang masih kokoh. Soepardjo Rustam berunding dengan Kepala Eksploitasi Tengah (Keth), yaitu Ir. Soenarso untuk menyelamatkan lokomotif-lokomotif tua. Selain itu, peralihan stasiun menjadi museum juga dilatarbelakangi oleh kisah sejarahnya. Bangunan stasiun dianggap sangat bersejarah karena Ambarawa juga memiliki peran dalam kemerdekaan Indonesia. Ambarawa juga pernah dijadikan pusat militer KNIL oleh Pemerintah Hindia Belanda (didukung dengan adanya bangunan Benteng Fort Willem I di sebelah tenggara bangunan Stasiun Willem I). Selain dari latar belakang sejarah, Stasiun Willem I juga masih menyimpan teknologi-teknologi kuno yang masih bisa digunakan dari awal pembangunan Stasiun Willem I hingga saat akan beralih fungsi menjadi museum. Museum Willem I juga menjadi satu-satunya museum yang masih memiliki teknologi kuno yang masih aktif hingga saat ini (Keling, 2011, p.99).

Stasiun Willem I beralih fungsi menjadi Museum Kereta Api berselang dua tahun kemudian, tepatnya pada tanggal 21 April 1978. Perusahaan Djawatan Kereta Api mulai

membuka wisata dengan menikmati jalur perkeretaapian dari Ambarawa menuju Bedono dan sebaliknya. Wisata ini ditargetkan untuk wisatawan mancanegara dan wisatawan lokal yang ingin menikmati keindahan pemandangan yang berada di Ambarawa. Pemandangan yang disuguhkan adalah area persawahan, perbukitan, dan pemandangan danau Rawa Pening yang sangat terkenal. Selain pemandangan, wisata ini juga menyuguhkan udara di Ambarawa sangat sejuk dan tidak terlalu panas. Jarak yang ditempuh dari Ambarawa menuju Bedono adalah 10 km dengan lintasan kereta api sepanjang 489 meter, dengan rel bergerigi setelah melewati stasiun Jambu menuju stasiun Bedono. Maka dari itu, stasiun Jambu dan stasiun Bedono hanya dibuka ketika *Railway Mountain Tour* beroperasi. Kereta yang digunakan untuk *Railway Mountain Tour* adalah kereta seri B25 02 dan B25 03 jenis Emil Kessler yang diproduksi oleh Maschinesfabrik Esslingen, yang berasal dari Jerman pada tahun 1902. Kereta tersebut dilengkapi roda bergerigi untuk menanjaki jalur perbukitan menuju stasiun Bedono. Sebagai sarana wisata, *Railway Mountain Tour* juga dilengkapi dengan dua buah gerbong kayu yang dibuat oleh Belanda untuk mengangkut wisatawan.

## Simpulan

Pendirian Stasiun Willem I tidak lepas dari kepentingan militer. Keberadaan Stasiun Willem I dan jaringan rel kereta api menuju Yogyakarta melalui Magelang sangat menguntungkan bagi pihak militer Belanda. Stasiun Willem I juga menguntungkan bagi perekonomian Hindia Belanda yang mengandalkan perdagangan produk hasil perkebunan. Hal itu disebabkan karena sebelum adanya pembangunan rel kereta api dan Stasiun Willem, orang-orang mengangkut produk hasil perkebunan dengan menggunakan pedati yang ditarik sapi atau kerbau. Pengangkutan dengan cara tersebut sangatlah rawan penjarahan dan dapat membuat produk rusak atau busuk ketika di perjalanan menuju Pelabuhan Semarang. Stasiun Willem I tidak hanya melayani penyimpanan barang, tetapi juga melayani pengangkutan penumpang yang akan ke Yogyakarta maupun ke Semarang. Stasiun Willem I masih tetap beroperasi hingga pada saat lokomotif uap digantikan oleh lokomotif diesel. Stasiun Willem I terpaksa memberhentikan pengoperasiannya pada tahun 1976 karena dilakukan perbaikan dan perluasan jaringan jalan raya. Hal itu menyebabkan moda transportasi darat menjadi beragam. Kehadiran bus antar kota dan colt membuat kereta api mendapat saingan pada moda transportasi darat. Kehadiran bus dan colt membuat daya minat masyarakat terhadap kereta api menurun, karena bus dan colt lebih fleksibel. Bangunan Stasiun Willem I beralih fungsi menjadi Museum Kereta Api Ambarawa pada tahun 1978. Perubahan ini digagas oleh Soepardjo Rustam yang pada saat itu menjabat sebagai Gubernur Jawa Tengah. Perubahan fungsi tersebut dimanfaatkan Perusahaan Djawatan Kereta Api sebagai tempat wisata dengan menggunakan jalur perkeretaapian dari Ambarawa menuju Bedono dan sebaliknya.

## Referensi

- Apiwie, V. W., & Utomo, C. B. (2015). Stasiun Kereta Api Kedungjati dan Perekonomian Desa Kedungjati Tahun 1966-1989. *Journal of Indonesian History* 4 (1).
- Gottschalk, L. (1983). *Mengerti sejarah* (terjemahan Nugroho Notosusanto). Jakarta: Universitas Indonesia Press.
- Herlambang, D., Rahadjo, T., & Baskoro, K. (2009). Stasiun Samarang NIS: Jejak Sejarah Stasiun Kereta Api Pertama Indonesia. *Indonesia Railway Preservation Society Semarang*.
- Isaac, S., & Michael, W. B. (1976). *Handbook in research and evaluation: A collection of principles, methods, and strategies useful in the planning, design, and evaluation of studies in education and the behavioral sciences*. San Diego: EDIT Publishers.
- Kansil, C. S. T. (1970) *Inti pengetahuan repelita (rentjana pembangunan lima tahun 1969-1973)*. Jakarta: Erlangga.

- Kartodirdjo, S. (1987). *Pengantar sejarah indonesia baru 1500-1900: dari emporium sampai imporium, jilid 1*. Jakarta: Gramedia.
- Keling, G. (2011). Latar belakang Alih Fungsi Stasiun Kereta Api Willem I Menjadi Museum Kereta Api Ambarawa. *Forum Arkeologi TH*. XXIV (2).
- Kinandi, K. (2018). *Makerspace dan galeri di Bandung* (Skripsi). Unika Soegijapranata Semarang.
- Kusuma, R., Purnomo, A., & Romadi. (2018). Sejarah Kereta Api Rute Semarang-Rembang Tahun 1967-1988. *Journal of Indonesian History* 7 (1).
- Metrotalenta. (15 Januari 2022). MAK ITAM “,The Legend Of Ombilin Coal Mining Town-Sawahlunto. *Metrotalenta.online*, diambil dari <https://metrotalenta.online/mak-itam-the-legend-of-ombilin-coal-mining-tow/>.
- Notosusanto, N. (1965). *Hakekat sejarah dan metode sejarah*. Jakarta: Mega Book Store.
- Notosusanto, N. (1964). *Masalah penelitian sejarah kontemporer*. Bandung: Mega Book Store.
- Pranata, G. (24 Januari 2022). Zaman Hindia Belanda, Pabrik Gula Dorong Kemajuan Infrastruktur Klaten. *National geographic Indonesia*, diambil dari <https://nationalgeographic.grid.id/read/133108600/zaman-hindia-belanda-pabrik-gula-dorong-kemajuan-infrastruktur-klaten?page=all>.
- Prayoga, Y. B., Radityo, D., & Prabowo, Y. S. (2017) *Kereta Api di Indonesia: Sejarah Lokomotif Uap*. Yogyakarta: Jogja Bangkit Publisher.
- Ratnawati, Y. (2015). Perkembangan Perkeretaapian Pada Masa Kolonial di Semarang Tahun 1867-1901. *Journal of Indonesian History* 3 (2).
- Ratriani, V. (10 Oktober 2020). Mengenal sejarah museum kereta api Ambarawa. *Kontan.co.id.*, diambil dari <https://industri.kontan.co.id/news/mengenal-sejarah-museum-kereta-api-ambarawa>.
- Reitsma, S. A. (1920). *Mededeelingen Administratieve Dienst No. 1: Indishche Spoorweg-Politiek Deel VII*. Weltevreden: Albert & Co.
- Sarjiyanto. (2017). Penggunaan Ubin-Ubin Enkaustik: Studi Kasus Pada Beberapa Bangunan Abad ke-19 di Indonesia Masa Hindia Belanda. *Kalpataru Majalah Arkeologi* 26 (1).
- Sudono, H.M. (2003). *Museum Kereta Api Ambarawa*. Ambarawa: Boklet Stasiun Ambarawa.
- Sukandar, S. C. (2011). Pendirian Stasiun Willem I di Kota Ambarawa. *Balai Arkeologi Jayapura, Papua TH* III (1).
- Suryomihardjo, A. (1975). *Pemahaman bangsa dan masalah historiografi*. Jakarta: Idayu.
- Tim Telaga Bakti Nusantara. 1997. *Sejarah perkeretaapian Indonesia jilid 1*. Bandung: Angkasa.

## Interview

Sudono, 9 September 2021