

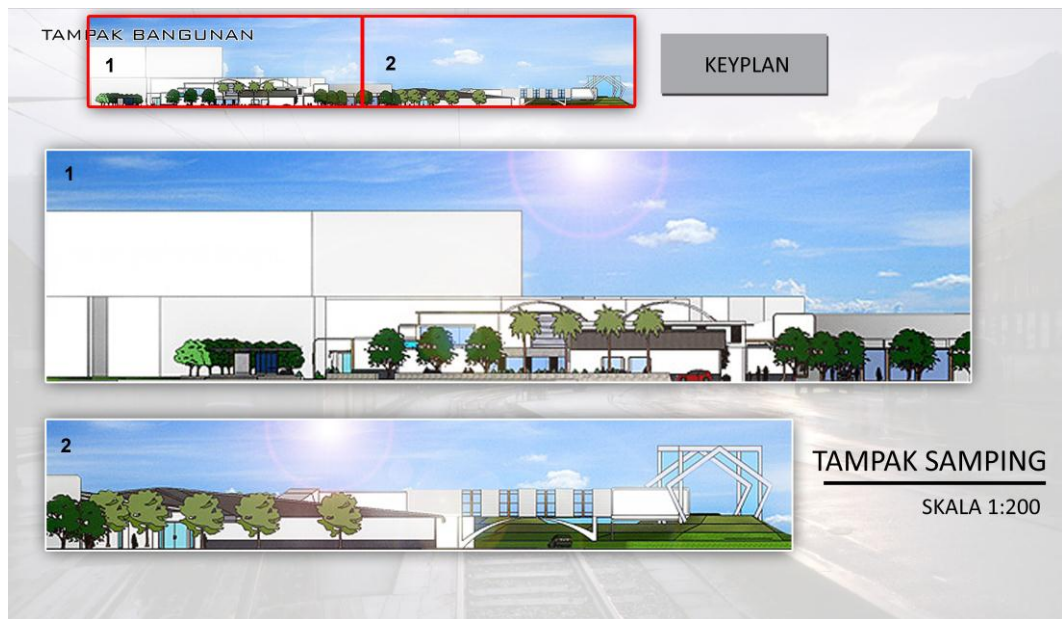
Lampiran 2 : Tampak



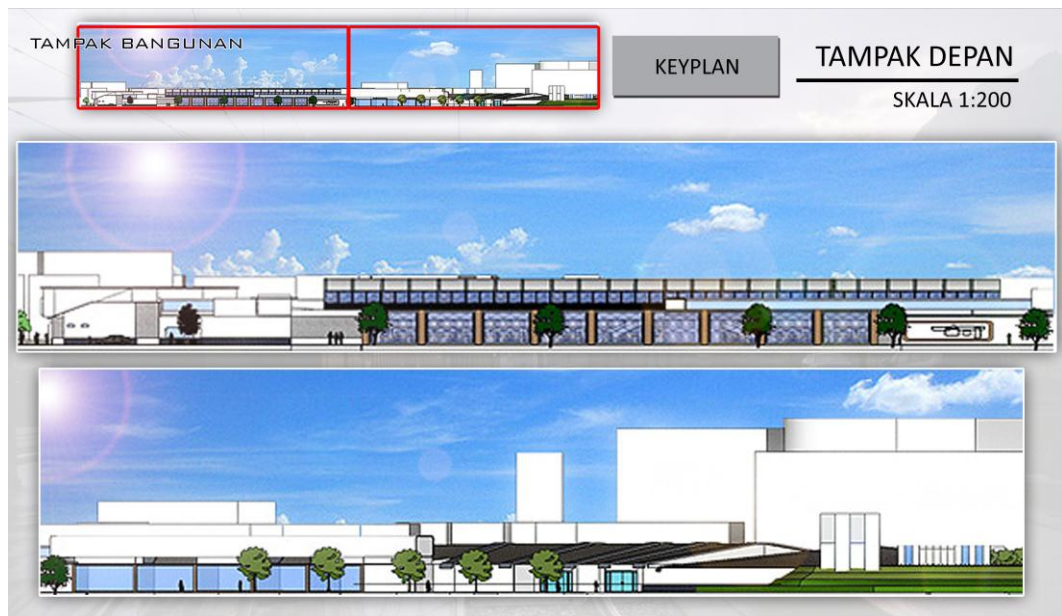
Lampiran 2 : Tampak (sambungan)



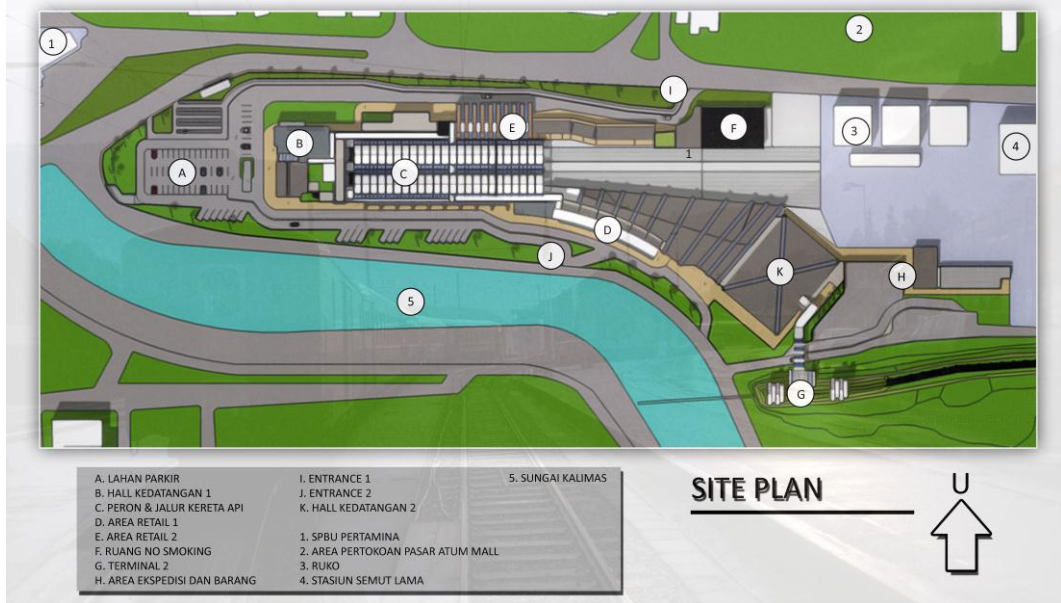
Lampiran 2 : Tampak (sambungan)



Lampiran 2 : Tampak (sambungan)



Lampiran 3 : Siteplan



Lampiran 4 : Perspektif



Lampiran 5 : Data Operasional

Stasiun Surabaya Gubeng adalah salah satu diantara tiga stasiun kereta api di kota Surabaya selain Stasiun Surabaya Kota dan Stasiun Pasar Turi. Stasiun Surabaya Gubeng merupakan stasiun terbesar dan menjadi tempat keberangkatan utama dari semua kereta api jalur selatan dan timur di kota Surabaya.

Pada awalnya stasiun ini didirikan oleh perusahaan kereta api *Staats Spoorwegen* (SS) pada tahun 1878 untuk keperluan mengangkut tentara.

Bangunan lama Stasiun Gubeng dibangun pada sisi barat rel dengan gaya arsitektur Indische yang kental dengan ornamen besi tempa baik pada pinggiran atap maupun pada jalusi pintu dan jendela. Bangunan ini sudah mengalami beberapa kali renovasi, diantaranya atap peron yang direnovasi pada tahun 1905 dan atap bangunan lobby utama direnovasi pada tahun 1928. Setelah digunakan untuk waktu yang lama, pada tahun 1990 ditambahkan bangunan baru di sisi timur rel yang lebih luas untuk menampung pertumbuhan penumpang yang semakin tinggi.

Karakter arsitektur bangunan pintu masuk atau *hall* utama Stasiun Gubeng berkesan kokoh namun akrab karena adanya pintu dan jendela-jendela lengkung yang berderet di sepanjang teras bangunan sehingga memberikan kesan terbuka. Jendela-jendela dihias dengan jalusi ornamen besi berpola *floral* yang merupakan ciri seni dekorasi Art Nouveau yang populer pada akhir abad 18.

Puncak bangunan utama Stasiun ini, yang menjadi landmark dihias dengan ornamen besi pada pinggiran atap, *moulding* pada dinding dan jendela kaca bulat pada bagian tengah menciptakan nuansa klasik-tradisional.

Deretan pintu lengkung dan jendela-jendela besar pada bagian depan stasiun menciptakan kesan terbuka. Atap peron berupa struktur ringan dengan kolom-kolom besi profil yang mendukung atap pelana lebar dengan penutup seng. Selain memberikan kesan ringan, rangka-rangka besi profil tersebut sekaligus menjadi ornamen yang menciptakan karakter stasiun yang bernuansa klasik. Kesan terbuka dan merakyat pada bagian depan stasiun sepiintas mirip suasana teras sebuah masjid.

Lengkungan diatas pintu yang bertumpu pada pilaster memberi kesan klasik. Terlihat konstruksi besi pada sambungan antara kolom dan rangka atap. Profil konsol besi dengan lubang-lubang di tengahnya merupakan gagasan cerdas memadukan efisiensi struktural dan estetika.

Kereta api sudah menjadi salah satu sarana transportasi yang vital bagi masyarakat baik untuk penghubung antar kota maupun dalam kota. Dalam hal ini, Stasiun Kereta Api memiliki peran yang tak kalah penting dari fungsi kereta api itu sendiri. Fungsi Stasiun Kereta Api tidak hanya sebagai halte pemberhentian belaka melainkan sebagai fasilitas 'transit' atau tempat kegiatan datang dan pergi para penumpang, sehingga bangunan stasiun menjadi sarana penting pada setiap kota yang dilalui perjalanan kereta api.

Banyaknya kota-kota di Indonesia yang dilalui jalur kereta api diikuti pula dengan pembangunan stasiun-stasiun dengan rancangan arsitektur yang menunjukkan berbagai era sejak jaman pemerintah Hindia Belanda hingga saat ini. Dalam perjalanan sejarah bangsa Indonesia, bangunan stasiun kereta api menjadi salah satu fasilitas publik dan aset bangsa yang perlu dijaga dan dilestarikan.

Daerah Operasi / Divisi Regional

Daerah Operasional 1 Jakarta

Daerah Operasi 1 Jakarta merupakan Daerah Operasi dengan wilayah yang terbentang dari Stasiun Merak (barat) di Provinsi Banten sampai dengan Stasiun Cikampek (timur) dan Stasiun Sukabumi (selatan) di Provinsi Jawa Barat melintasi stasiun–stasiun di wilayah Provinsi DKI Jakarta .

Daerah Operasional 2 Bandung

Daerah Operasi 2 Bandung merupakan Daerah Operasi dengan wilayah yang terbentang dari Stasiun Cibungur (utara) sampai dengan Stasiun Cipari (timur) dan Stasiun Ranji (barat) melintasi stasiun–stasiun di wilayah Provinsi Jawa Barat bagian selatan.

Daerah Operasional 3 Cirebon

Daerah Operasi 3 Cirebon merupakan Daerah Operasi dengan wilayah yang terbentang dari Stasiun Tanjunggrasa (barat) sampai dengan stasiun Brebes (timur) dan Stasiun Songgom (selatan) di Provinsi Jawa Tengah melintasi stasiun–stasiun di wilayah Provinsi Jawa Barat bagian utara.

Daerah Operasional 4 Semarang

Daerah Operasi 4 Semarang merupakan Daerah Operasi dengan wilayah yang terbentang dari stasiun Tegal (barat) sampai dengan Stasiun Kalitidu (timur) di Provinsi Jawa Timur dan Stasiun Gundih (selatan) melintasi stasiun–stasiun di wilayah Provinsi Jawa Tengah bagian utara - Semarang Tawang, Ambarawa, Pekalongan, Tanggung, Kedung Jati, Lasem.

Daerah Operasional 5 Purwokerto

Daerah Operasi 5 Purwokerto merupakan Daerah Operasi dengan wilayah yang terbentang dari Stasiun Prupuk (utara) sampai dengan Stasiun Purworejo (timur), Stasiun Sidareja (barat) dan Stasiun Cilacap (selatan) melintasi stasiun–stasiun di wilayah Provinsi Jawa Tengah bagian selatan Cilacap.

Daerah Operasional 6 Yogyakarta

Daerah Operasi 6 Yogyakarta merupakan Daerah Operasi dengan wilayah yang terbentang dari Stasiun Montelan (barat) sampai dengan Stasiun Kedungbanteng (timur) di Provinsi Jawa Timur, Stasiun Monggot (utara) dan Stasiun Wonogiri (selatan) melintasi stasiun–stasiun di wilayah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

Daerah Operasional 7 Madiun

Daerah Operasi 7 Madiun merupakan Daerah Operasi dengan wilayah yang terbentang dari Stasiun Walikukun (barat) sampai dengan Stasiun Curahmalang (timur) dan Stasiun Rejotangan (selatan) melintasi stasiun–stasiun di wilayah Provinsi Jawa Timur bagian Selatan.

Daerah Operasional 8 Surabaya

Daerah Operasi 8 Surabaya merupakan Daerah Operasi dengan wilayah yang terbentang dari Stasiun Bojonegoro (utara) sampai dengan Stasiun Blitar (selatan) dan Stasiun Mojokerto (barat) melintasi stasiun–stasiun di wilayah Provinsi Jawa Timur bagian utara.

Daerah Operasional 9 Jember

Daerah Operasi 9 Jember merupakan Daerah Operasi dengan wilayah yang terbentang dari Stasiun Bangil (barat) sampai dengan Stasiun Banyuwangi (timur) melintasi stasiun–stasiun di wilayah Provinsi Jawa Timur bagian timur.

Sejarah Stasiun Kereta Api

Kehadiran kereta api di Indonesia ditandai dengan pencangkulan pertama pembangunan jalan KA di desa Kemijen Jum'at tanggal 17 Juni 1864 oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr. L.A.J Baron Sloet van den Beele. Pembangunan diprakarsai oleh "Naamlooze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij" (NV. NISM) yang dipimpin oleh Ir. J.P de Bordes dari Kemijen menuju desa Tanggung (26 Km) dengan lebar sepur 1435 mm. Ruas jalan ini dibuka untuk angkutan umum pada Hari Sabtu, 10 Agustus 1867.

Keberhasilan swasta, NV. NISM membangun jalan KA antara Kemijen - Tanggung, yang kemudian pada tanggal 10 Februari 1870 dapat menghubungkan kota Semarang - Surakarta (110 Km), akhirnya mendorong minat investor untuk membangun jalan KA di daerah lainnya. Tidak mengherankan, kalau pertumbuhan panjang jalan rel antara 1864 - 1900 tumbuh dengan pesat. Kalau tahun 1867 baru 25 km, tahun 1870 menjadi 110 km, tahun 1880 mencapai 405 km, tahun 1890 menjadi 1.427 km dan pada tahun 1900 menjadi 3.338 km.

Selain di Jawa, pembangunan jalan KA juga dilakukan di Aceh (1874), Sumatera Utara (1886), Sumatera Barat (1891), Sumatera Selatan (1914), bahkan tahun 1922 di Sulawesi juga telah dibangun jalan KA sepanjang 47 Km antara Makasar - Takalar, yang pengoperasiannya dilakukan tanggal 1 Juli 1923, sisanya Ujungpandang - Maros belum sempat diselesaikan. Sedangkan di Kalimantan, meskipun belum sempat dibangun, studi jalan KA Pontianak - Sambas (220 Km) sudah diselesaikan. Demikian juga di pulau Bali dan Lombok, juga pernah dilakukan studi pembangunan jalan KA.

Sampai dengan tahun 1939, panjang jalan KA di Indonesia mencapai 6.811 km. Tetapi, pada tahun 1950 panjangnya berkurang menjadi 5.910 km, kurang lebih 901 km raib, yang diperkirakan karena dibongkar semasa pendudukan Jepang dan diangkut ke Burma untuk pembangunan jalan KA disana.

Jenis jalan rel KA di Indonesia semula dibedakan dengan lebar sepur 1.067 mm; 750 mm (di Aceh) dan 600 mm di beberapa lintas cabang dan tram kota. Jalan rel yang dibongkar semasa pendudukan Jepang (1942 - 1943) sepanjang 473

km, sedangkan jalan KA yang dibangun semasa pendudukan Jepang adalah 83 km antara Bayah - Cikara dan 220 km antara Muaro - Pekanbaru. Ironisnya, dengan teknologi yang seadanya, jalan KA Muaro - Pekanbaru diprogramkan selesai pembangunannya selama 15 bulan yang memperkerjakan 27.500 orang, 25.000 diantaranya adalah Romusha. Jalan yang melintasi rawa-rawa, perbukitan, serta sungai yang deras arusnya ini, banyak menelan korban yang makamnya bertebaran sepanjang Muaro - Pekanbaru.

Setelah kemerdekaan Indonesia diproklamkan pada tanggal 17 Agustus 1945, karyawan KA yang tergabung dalam "Angkatan Moeda Kereta Api" (AMKA) mengambil alih kekuasaan perkeretaapian dari pihak Jepang. Peristiwa bersejarah yang terjadi pada tanggal 28 September 1945, pembacaan pernyataan sikap oleh Ismangil dan sejumlah anggota AMKA lainnya, menegaskan bahwa mulai tanggal 28 September 1945 kekuasaan perkeretaapian berada ditangan bangsa Indonesia. Orang Jepang tidak diperkenankan lagi campur tangan dengan urusan perkeretaapian di Indonesia. Inilah yang melandasi ditetapkannya 28 September 1945 sebagai Hari Kereta Api di Indonesia, serta dibentuknya "Djawatan Kereta Api Republik Indonesia" (DKARI).



PERSINYALAN

Peralatan Persinyalan adalah seperangkat fasilitas yang berfungsi untuk memberikan isyarat berupa bentuk, warna atau cahaya yang ditempatkan pada

suatu tempat tertentu dan memberikan isyarat dengan arti tertentu untuk mengatur dan mengontrol pengoperasian kereta api.

Kata sinyal berasal dari bahasa latin "signum" yang artinya tanda. Sinyal adalah pembawa berita tentang keadaan jalan bagi kereta api bagi awak kereta api. Dilihat dari bentuknya, maka sinyal dapat dibedakan antara sinyal optis dan sinyal akustis. Sinyal optis berupa gerakan tangan, gabungan antara posisi lengan pada tiang sinyal dan cahaya yang diperlihatkan. Sinyal akustis berupa pengeras suara, suling, terompet atau peluit dan lain-lain.

Peralatan persinyalan yang pernah dipergunakan di Indonesia, antara lain

Alkmaar



Persinyalan alkmaar digerakkan dengan tuas penggerak/handle sinyal secara mekanik/manual dengan tenaga manusia. Tuas penggerak/handle dengan palang sinyal pada tiang sinyal dihubungkan dengan kawat atau rantai. Ciri stasiun menggunakan persinyalan alkmaar adalah seluruh wesel menggunakan tuas penggerak wesel manual yang berada di dekat setiap wesel atau dengan kata lain wesel tidak dioperasikan secara terpusat. Sistem persinyalan alkmaar ini tidak bisa dirangkai dengan sinyal blok, sehingga tidak dapat dipakai pada stasiun yang berbatasan dengan stasiun lain yang menggunakan peralatan persinyalan elektrik.

Lokasi : Ambarawa, Solo Kota, Wonogiri, Kalimas

Simenes & Halske manual



Persinyalan Siemens dan Halske manual merupakan sistem persinyalan yang digerakkan secara mekanik/manual dengan tenaga manusia. palang sinyal pada tiang sinyal digerakkan oleh tuas penggerak/*handle* sinyal yang ditempatkan di stasiun. Tuas penggerak/*handle* sinyal dengan palang sinyal pada tiang sinyal dihubungkan dengan kawat atau rantai. Persinyalan alkmaar dan Siemens & Halske manual dipakai di jalur kereta api dengan frekuensi perjalanan kereta api yang tidak padat. Karena tidak memungkinkan dipasang *interlocking* pada kedua persinyalan tersebut, maka sistem pengamanan perjalanan kereta api dilakukan hanya berdasarkan pertukaran warta antar stasiun, yang dicatat dalam buku warta kereta api.

Lokasi : Indro, Benteng, Kalibaru, Banyuwangi Baru

Siemens & Halske semi otomatis



Persinyalan Siemens & Halske semi otomatis merupakan sistem persinyalan yang digerakkan secara mekanik/manual dengan perangkat blok elektro mekanis. Bentuk fisik persinyalan ini sama dengan Persinyalan Siemens & Halske manual yang dipasang tambahan lemari blok. Peran lemari blok ini sebagai *interlocking* antar stasiun. Ciri sistem persinyalan ini yaitu di atas tuas penggerak/*handle* sinyal ada alat pemutar dan lemari blok dengan beberapa jendela kaca kecil yang bisa menunjukkan warna merah atau putih, serta knop-knop penekan di atas jendela kecil tersebut. Persinyalan Siemens & Halske semi otomatis dapat dipakai untuk jalur utama di mana kepadatan perjalanan kereta api di jalur utama tergolong tinggi.

Lokasi : Solo Jebres, Cepu, Bojonegoro, Surabaya Pasar Turi

SARANA

Salah satu keunikan dari kereta api adalah terpisahnya unit penggerak kereta api dan peralatan pengangkut yang dipergunakan. Pemisahan ini mengakibatkan kereta api memiliki kelebihan yaitu peralatan pengangkut dapat dirangkaikan dan dilepas sesuai kebutuhan. Jika karena suatu hal unit penggerak harus diganti maka dapat dilakukan dengan mudah tanpa harus mengganggu peralatan pengangkutan.

Unit penggerak biasanya disebut lokomotif. Lokomotif yang pernah dioperasikan di Indonesia, antara lain Lokomotif Uap, Lokomotif Listrik dan Lokomotif Diesel. Peralatan pengangkut disebut kereta untuk angkutan penumpang dan gerbong untuk angkutan barang. Selain lokomotif, kereta dan gerbong masih terdapat unit peralatan lain yang dapat bergerak di atas jalan rel, yaitu *Railway-Crane*, Lori Inspeksi, Lori Kerja dan Peralatan Pemeliharaan Jalan Rel.

Sarana yang masuk dalam aset cagar budaya antara lain:

Lokomotif Uap



Lokomotif uap adalah kendaraan rel yang dapat bergerak sendiri dengan penggerak mesin uap yang dihasilkan dari ketel uap yang dipanaskan dengan kayu bakar, batu bara atau minyak bakar. Lokomotif uap pertama di Indonesia mulai beroperasi pada tahun 1867 seiring dengan pembukaan jalur kereta api yang pertama dari stasiun Samarang ke Tanggung sepanjang 26 km. Lokomotif uap tersebut bernomor seri NIS 1 dan NIS 2 buatan pabrik Borsig di Jerman. Selanjutnya berbagai jenis lokomotif mulai didatangkan dari Eropa dan Amerika. Lokomotif-lokomotif tersebut memiliki daya sampai 1850 HP (horse power), misalnya lokomotif uap terbesar di Indonesia yaitu DD52. Mulai tahun 1953, lokomotif diesel mulai datang dan selanjutnya menggantikan lokomotif uap. Baru sekitar tahun 1980, lokomotif uap tidak dioperasikan lagi kecuali untuk kereta wisata.

Jenis : B12, B13, B16, B17, B20, B22, B23, B25, B27, B50, B51, B52, BB10, BB84, C11, C12, C14, C15, C16, C17, C18, C19, C20, C21, C23, C24, C25, C26, C27, C28, C29, C30, C33, C51, C53, C54, CC50, D10, D11, D14, D15, D50, D51, D52, E10, F10, TC10, TD10, DSM 22, DSM 28, DSM 38, DSM 48, DSM 55, NIS 107, SS 200T/SS 300T

Lokomotif Diesel



Lokomotif diesel adalah kendaraan rel yang dapat bergerak sendiri dengan motor diesel sebagai sumber tenaga dan berfungsi untuk menarik rangkaian kereta

atau gerbong. Lokomotif diesel pertama di Indonesia mulai beroperasi pada tahun 1953 yaitu lokomotif CC200

Jenis : BB200, BB201, BB300, BB301, BB305, C300, CC200, D300, D301

Lokomotif Listrik



Lokomotif listrik tidak dapat menghasilkan listrik sendiri untuk menggerakkan motor (untuk menggerakkan roda lokomotif) namun listriknya diperoleh dari kabel transmisi di atas jalur kereta api. Jangkauan lokomotif ini terbatas hanya pada jalur yang tersedia jaringan transmisi listrik penyuplai tenaga. Lokomotif listrik mulai dioperasikan pada tahun 1925 sejak adanya jaringan listrik yang pertama kali dari stasiun Tanjung Priuk sampai ke stasiun Jatinegara

Jenis : ESS3201

Kereta



Kereta adalah kendaraan yg seluruhnya atau sebagiannya dipergunakan untuk mengangkut penumpang, bagasi atau kiriman pos. Terdapat sejumlah 22 kereta tua dari hasil inventarisasi dan pendataan. Selain itu, terdapat Kereta Djoko Kendil (mulai dinas tahun 1938) yang dapat disewa oleh masyarakat umum untuk kereta wisata.

Jenis: CR, AR

Gerbong



Gerbong adalah kendaraan yg khusus dipergunakan untuk mengangkut barang atau binatang. Terdapat sejumlah 7 gerbong tua dari hasil inventarisasi dan pendataan.

Jenis : GR, PR, YR, KR, ZR

Crane



Crane adalah alat penderek atau alat pengungkit untuk memindahkan barang besar dan berat dalam satu lokasi. *Crane* merupakan peralatan pendukung di dipo lokomotif atau dipo kereta dan lebih sering dipergunakan untuk mengangkat lokomotif, kereta atau gerbong yang mengalami pergeseran atau keluar dari rel (derailment) atau terguling saat beroperasi sehingga mengganggu perjalanan kereta api yang lain .