

Edisi Khusus Oktober 2013

ISSN 1693 - 0207

# DIAKRONIK

## JURNAL PEMIKIRAN DAN PENELITIAN SEJARAH

Pembangunan Jalur Kereta Api dan Trem di Cirebon  
*Djoko Marihandono*

Modernisasi Transportasi: Pembangunan dan Revitalisasi Kereta Api di Sumatera Barat  
*Erniwati*

Pengambilalihan Kekuasaan Kereta Api di Lingkungan Jawa Tengah Tahun 1945  
*Sri Agus*

Depok dan Jalur Kereta Api Buitenzorg-Batavia  
*Tri Wahyuning M. Irsyam*

Ekonomi dan Pengembangan Wilayah: Latar Belakang Pembangunan Jalan Kereta Api Jalur Banjar-Kalipucang-Parigi (1911-1921)  
*Agus Mulyana*

Kereta dalam Kota: Pembangunan Transportasi Kereta Api di Kota Solo  
Akhir Abad XIX dan Awal Abad XX  
*Auditya Martin N.R*

Transportasi Kereta Api dalam Perkembangan Mobilitas Sosial Masyarakat Surabaya, 1910-1930  
*Prita Ayu K.*

Kriminal di Atas Kereta: Perilaku Sosial Pengguna Kereta Api di Surakarta Awal Abad XX  
*Widi Waskito W*



Diterbitkan oleh :  
Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Sastra dan Seni Rupa  
**UNIVERSITAS SEBELAS MARET**  
Jl. Ir. Sutami 36 A Kampus Kentingan, Surakarta 57126  
Telp. (0271) 632485, (0271) 634521

# DIAKRONIK

## JURNAL PEMIKIRAN DAN PENELITIAN SEJARAH

Merupakan jurnal ilmiah hasil-hasil pemikiran dan penelitian di bidang ilmu sejarah yang diterbitkan pertama kali tahun 2002.

Dengan edisi terbit sebanyak dua kali setahun pada bulan Januari dan Juli, media komunikasi ilmiah di bidang ilmu sejarah ini berskala nasional.

	2	<i>Pengantar Redaksi</i>
<i>Djoko Marihandono</i>	5	Pembangunan Jalur Kereta Api dan Trem di Cirebon
<i>Erniwati</i>	19	Modernisasi Transportasi: Pembangunan dan Revitalisasi Kereta Api di Sumatera Barat
<i>Sri Agus</i>	30	Pengambilalihan Kekuasaan Kereta Api di Lingkungan Jawa Tengah Tahun 1945
<i>Tri Wahyuning M. Irsyam</i>	51	Depok dan Jalur Kereta Api Buitenzorg-Batavia
<i>Agus Mulyana</i>	62	Ekonomi dan Pengembangan Wilayah: Latar Belakang Pembangunan Jalan Kereta Api Jalur Banjar-Kalipucang-Parigi (1911-1921)
<i>Auditya Martin N.R</i>	81	Kereta dalam Kota: Pembangunan Transportasi Kereta Api di Kota Solo Akhir Abad XIX dan Awal Abad XX
<i>Prita Ayu K.</i>	95	Transportasi Kereta Api dalam Perkembangan Mobilitas Sosial Masyarakat Surabaya, 1910-1930
<i>Widi Waskito W</i>	107	Kriminal di Atas Kereta: Perilaku Sosial Pengguna Kereta Api di Surakarta Awal Abad XX

**Ketua Penyunting:** Drs. Supriadi, M. Hum.; **Penyunting Pelaksana:** Asti Kurniawati, S.S., Insiwi Febriary Setiasih, S.S., M.A., M.Hum., Yusana Sasanti D., S.S., M.Hum., Waskito Widi, S.S., Hayu Adi Darmarastri., S.S., M. Hum.; **Penyunting Ahli:** Prof. Dr. Djoko Suryo (UGM), Dr. Sri Margana (UGM), Drs. Soedarmono, S.U. (UNS), Prof. Dr. Bani Sudadi (UNS), Dr. Wardo (UNS); **Pelaksana Tata Usaha:** Nursiti Purwani, Parmin; **Alamat Redaksi:** Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Sastra dan Seni Rupa Jl. Ir. Sutami 36 A Kampus Ketingan, Surakarta 57126, Telp. (0271) 632485, (0271) 634521

# MODERNISASI TRANSPORTASI: PEMBANGUNAN DAN REVITALISASI KERETA API DI SUMATERA BARAT

Erniwati<sup>1</sup>

*The modernization of transportation in Europe was increasing the economic progress in the world, including colonizes in Netherlands- Indies. The exploitation by the government of Netherlands- Indies in farm and mining has impact for the economic grow European by Netherlands- Indies, include in west Sumatra. The other infrastructure has build by the government colony to support the fluency another economic activity was happen in this region.*

*Earlier with a find the best quality of the coal stone by H.W. de Grave in the range mountain Sawahlunto of Sijunjung in 1868 has a big impact for the developing program of the railway for accelerate the process of transportation from Sawahlunto to Emmahaven Port (Teluk Bayur). The mega project transportation of the railway the colonial government was bring west Sumatra in new era. The modernization for the appliances transportation has explode the changes social that awesome and influencing many aspect in colonial society in west Sumatra, particularly in social and economic life.*

*The existence of the railway as the transportation has up and down along with the changes economic and politic in Indonesia. The realization of the money tax in 1908, the railway competition with a car in earlier 20 centuries, economic depression in 1930, the world war, the liberty war (perang kemerdekaan) and decreasing the coal stone production has given the significant impact for the railway history in West Sumatra. The Railway has been entering the darks age, with the result that needed the revitalization and the consideration from the other side. How is the history as the transportation in West Sumatra will be explained inside this mini article. for that, there is another problem that will be explained; the First, how was the modernization of the railway transportation in west Sumatra? Secondly, how and what is the factor that causing the decrease of the railway transportation in west Sumatra, And thirdly how was the revitalization process of the railway doing in west Sumatra?*

**Keywords:** modernization, transportation, revitalization

## A. Pendahuluan

Modernisasi transportasi yang terjadi di Eropa mendorong kemajuan ekonomi dunia, termasuk negara jajahan di Hindia Belanda. Eksploitasi Pemerintah Kolonial Belanda di bidang perkebunan dan pertambangan berdampak terhadap kemajuan ekonomi orang Eropa di Hindia Belanda, termasuk di Sumatera Barat. Berbagai infra-

struktur dibangun oleh pemerintah jajahan untuk menunjang kelancaran berbagai jenis kegiatan ekonomi yang diselenggarakan di daerah tersebut.

Pada tahun 1868, H.W. de Grave menemukan lapisan batu bara berkualitas tinggi di daerah pegunungan Sawahlunto Sijunjung. Untuk memperlancar proses pengangkutan hasil produksi, pemerintah kolonial kemudian membangun jalur kereta api yang menghubungkan Sawahlunto

<sup>1</sup> Doktor Ilmu Sejarah, Staf Pengajar di Universitas Negeri Padang.

Sijunjung dengan Pelabuhan Emmahaven (Teluk Bayur) yang ada di Padang. Mega proyek transportasi kereta api pemerintah kolonial ini membawa Sumatera Barat pada era baru. Modernisasi alat transportasi menimbulkan perubahan sosial yang luar biasa dan mempengaruhi banyak aspek kehidupan masyarakat kolonial Sumatera Barat, terutama kehidupan sosial dan ekonomi.

Keberlangsungan kereta api sebagai sarana transportasi mengalami pasang surut seiring dengan perubahan politik dan perekonomian di Indonesia. Pemberlakuan pajak uang di tahun 1908, persaingan kereta api dengan angkutan mobil di awal abad XX, depresi ekonomi di tahun 1930-an, Perang Dunia, perang kemerdekaan dan menurunnya produksi batu bara memberikan dampak yang signifikan bagi sejarah perkertaapian di Sumatera Barat. Kereta api memasuki masa suramnya, sehingga membutuhkan revitalisasi dan sumbangan pemikiran dari berbagai pihak. Bagaimanakah sejarah kereta api sebagai sarana transportasi di Sumatera Barat akan dibahas dalam artikel ini. Untuk itu, ada beberapa persoalan yang akan diuraikan; *pertama*, bagaimana modernisasi transportasi kereta api dilakukan di Sumatera Barat? *Kedua*, bagaimana dan faktor-faktor apakah yang menyebabkan kemunduran transportasi kereta api di Sumatera Barat? *ketiga*, bagaimana proses revitalisasi kereta api dilakukan di Sumatera Barat?

## **B. Modernisasi Transportasi:**

### **Pembangunan Jalur Kereta Api di Sumatera Barat**

Penemuan mesin uap di Eropa Barat abad XVIII telah membawa perubahan

drastis terhadap pembangunan industri dan pembukaan tambang batu bara hampir di seluruh penjuru dunia. Batu bara menjadi komoditi yang penting bagi kemajuan industri dan transportasi internasional semenjak ditemukannya kapal uap hingga lokomotif uap yang mampu menarik muatan besar. Kemajuan teknologi menyebabkan negara-negara Eropa, tidak terkecuali Belanda berlomba-lomba memulai usaha pencarian batu bara di wilayah jajahannya di Hindia Belanda. Pembangunan pertambangan dan perkebunan mendorong pemerintah kolonial meningkatkan pembangunan jaringan infrastruktur, mulai dari sarana pos, alat komunikasi, jembatan, transportasi darat berupa jalan, jalur kereta api sampai ke pelabuhan, karena hasil produksi pertambangan dan perkebunan membutuhkan sarana pengangkutan yang lebih cepat dan ekonomis guna mempermudah proses ekspor hasil produksi ke luar negeri.

Penelitian mulai dilakukan di daerah-daerah potensial, seperti Kalimantan, Sumatera, dan Jawa. Tahun 1868 ditemukan kandungan batu bara di Ombilin Sawahlunto, Sijunjung, Sumatera Barat oleh seorang ahli geologi W.H. de Greeve.<sup>2</sup> Seiring pembukaan tambang batu bara Ombilin tahun 1875 dan 1878, Cluysenaer mengajukan penawaran rencana anggaran baru untuk pembangunan jalur kereta api dari pantai barat melalui Lembah Anai menuju Sawahluno

---

<sup>2</sup> Meskipun kandungan Batu Bara ditemukan pada tahun 1868, namun baru dipublikasikan setelah tahun 1871 dengan judul, "Het Ombilien kolenveld in de Padangsche Bovenlanden en het transportstelsel op Sumatra's Westkust", Lihat lebih lanjut Erwiza Erman, *Membaranya Batu Bara: Konflik Kelas dan Etnik Ombilin Sawahlunto Sumatera Barat (1892-1996)*, (Jakarta : Deswantara, 2005), hlm. 29.

hingga pantai timur Sumatera.<sup>3</sup> Tawaran Cluysenaer mulanya tidak ditanggapi pemerintah kolonial, namun melalui pendekatan, perdebatan yang panjang, dan kebutuhan yang tinggi akan transportasi untuk mengangkut batu bara dan hasil produksi komoditi ekspor dari pedalaman menuju Pelabuhan Emmahaven yang juga dibuka dalam waktu beriringan pada 1892 oleh Ir.Ijzerman<sup>4</sup>, akhirnya pada 1887 pemerintah kolonial menyetujui rencana pembangunan jalur kereta api yang menghubungkan kota-kota penting di Sumatera Barat.<sup>5</sup>

<sup>3</sup> Tawaran Cluysenaer mulanya tidak mendapat tanggapan karena pemerintah kolonial sedang menghadapi perang Aceh dan menghabiskan banyak biaya untuk pembangunan jalur kereta api di Jawa. Erwiza selanjutnya mengatakan bahwa D.D. Veth dalam waktu yang bersamaan juga sedang merencanakan pembangunan jalur kereta api di pantai timur Sumatera yang dianggap lebih menguntungkan. Lihat lebih lanjut *ibid.*, hlm. 35-38. Tawaran J.L. Cluysenaer juga dibahas oleh Abrar, "Angkutan Kereta Api dan Perkembangan Ekonomi Sumatera Barat 1887 - 1940", Tesis, Program Pascasarjana Universitas Indonesia, 2001, hlm. 33-35.

<sup>4</sup> Pelabuhan Emmahaven dibangun sejak tahun 1887 dan dibuka tahun 1892 juga atas saran dari Cluysenaer yang menganggap bahwa Pelabuhan Muara tidak bisa digunakan sebagai pelabuhan pengiriman batu bara mengingat kondisi Muara yang sempit dan arus air sungai yang berlawanan dengan air laut sering menyulitkan kapal untuk memasuki Muara, terutama kapal besar. Untuk itu dibutuhkan pembangunan pelabuhan baru. Moelkan R.H, Emmahaven, *Padang Gids*, (Padang: tanpa tahun); Adrial Adli, "Perdagangan Hasil Bumi Sumatera Barat di Kota Padang Pada Masa Kolonial (1900-1930)", Tesis, Program Studi Sejarah Program Pascasarjana UGM Yogyakarta, 1994, hlm. 147. Sebelum dibangun menjadi pelabuhan, teluk tersebut bernama Teluk Brandewi Jinbaal, lalu ketika mulai dibangun menjadi pelabuhan besar di pantai barat Sumatera pada 1892 berubah nama menjadi Teluk Koniginnebaal dengan Pelabuhan Emmahaven. Lihat lebih lanjut Hasjim Ning & A.A. Navis, *Pasang Surut Pengusaha Pejuang: Otobiografi Hasjim Ning* (Jakarta: PT. Grafiti Press, 1986), hlm. 16.

<sup>5</sup> Pengerjaan jalur kereta api didasarkan kepada *Lembaran Negara*, no. 163 tahun 1887.

Pembangunan jalur kereta api merupakan proyek infrastruktur terbesar pada pertengahan abad XIX. Sebagai bagian dari penerapan teknologi barat di Hindia Belanda, pembangunan jalur kereta api membutuhkan penelitian dan pertimbangan yang besar karena biaya yang dibutuhkan untuk proyek tersebut tidaklah sedikit. Meskipun pembangunan jalur kereta api di Sumatera Barat merupakan pengaruh sekunder dari pembukaan tambang batu bara Ombilin Sawahlunto, namun pembangunan jalur kereta api tersebut berdampak luas terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakat dan mempercepat kemajuan ekonomi Pemerintah Kolonial Belanda. Melalui diskusi yang panjang dan pertimbangan sumber daya alam Sumatera Barat yang mendukung, serta kehadiran perkebunan Eropa, puncaknya pembukaan tambang batu bara Ombilin serta Pabrik Semen Indarung pada Juni 1910,<sup>6</sup> akhirnya pembangunan jalur kereta api di Sumatera Barat menjadi salah satu proyek terbesar Pemerintah Hindia Belanda di abad XIX setelah Jawa.<sup>7</sup>

Untuk merealisasikan pembangunan jalur kereta api tersebut, pada 1889 Kepala Perkeretaapian, A. Derx, mengadakan inspeksi ke Sumatra Barat. Inspeksi tersebut bertujuan untuk mempersiapkan konstruksi dan melakukan negosiasi ganti rugi terhadap tanah-tanah yang akan digunakan di sepanjang jalur kereta api yang telah direncanakan tersebut. Tanah di Sumatera Barat adalah

<sup>6</sup> Mestika Zed, Hasril Chaniago, Khairul Fahmi, *Indarung: Tonggak Sejarah Industri Semen Indonesia*, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2001), hlm. 48.

<sup>7</sup> Doom J.A.A. van, *De Laatste eeuw van Indie Ontwikkeling en Ondergang van een Colonial Project*, (Amsterdam: Uitgeverij Bert Bakker, 1895), hlm. 112.

tanah pusaka yang tidak dapat diperjualbelikan, namun hanya bisa digadai jika disepakati oleh seluruh anggota kaum.<sup>8</sup>

Sistem tanah di Sumatera Barat kemudian mengalami pergeseran sebagai dampak dari pelaksanaan Sistem Tanam Paksa kopi di Sumatera Barat, terutama setelah H.J.J.L. de Stuers mengeluarkan kebijakan pendaftaran terhadap tanah-tanah yang ada di Sumatera Barat antara tahun 1827-1829 guna disertifikatkan.<sup>9</sup> Kebijakan yang dikeluarkan de Stuers memberi peluang bagi Pemerintah Kolonial Belanda untuk menguasai tanah-tanah kosong. Hak kepemilikan tanah berdasarkan adat Minangkabau semakin melemah setelah dikeluarkannya *Deklarasi Domein* yang bertujuan memberi hak Pemerintah Kolonial Belanda untuk memberikan

<sup>8</sup> Sistem hak kepemilikan tanah di Sumatera Barat berbeda dengan sistem hak kepemilikan tanah yang berlaku di daerah lainnya di Hindia Belanda, terutama Jawa. Menurut adat Minangkabau sebagai penduduk yang bermukim di wilayah Sumatera Barat, hak atas tanah berlaku hukum adat yang tidak dapat diperjualbelikan. Tanah adalah milik ulayat di bawah garis keturunan perempuan (kaum) yang hanya bisa digadai jika disepakati oleh seluruh anggota kaum. Lihat lebih lanjut Elizabeth E. Graves, *Asal Usul Elite Minangkabau Modern: Respon terhadap Kolonial Belanda Abad XIX/XX* (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2007), hlm. 13-14.

<sup>9</sup> Persoalan tanah mulai muncul setelah H.J.J.L. de Stuers mengeluarkan kebijakan melakukan pendaftaran terhadap tanah-tanah yang tidak digarap pada 1827-1829. Kebijakan ini bertujuan untuk mengeluarkan sertifikat sehingga status tanah di Sumatera Barat berubah menjadi milik pribadi, terutama dalam usaha memberikan peluang reklamasi bagi pihak-pihak yang mampu menggarap tanah-tanah kosong dengan status hak guna dalam ketentuan jumlah yang tidak terbatas. Lebih lanjut lihat Erniwati, "Cina Padang dalam Dinamika Masyarakat Minangkabau: dari Revolusi sampai Reformasi", *Disertasi*, Program Pascasarjana Universitas Indonesia, 2011, hlm. 102-103; Keebet von Benda Bechmann, *Goyahnya Tangga Menuju Mufakat Peradilan Nagari di Minangkabau* (Jakarta: PT. Gramedia, 2000), hlm. 279.

hak tanah kepada sipil pada 1874.<sup>10</sup>

Kebijakan de Stuers dan *Deklarasi Domein* mempermudah pemerintah kolonial dalam melakukan pembebasan tanah di Sumatera Barat. Meskipun negosiasi berjalan lambat dan berbelit-belit, namun pembebasan tanah berakhir juga melalui kesepakatan-kesepakatan dengan *ninik mamak* masing-masing kaum. Ganti rugi untuk tanah ini kemudian dibayarkan sekali saja sebagai pembayaran hak atas penggunaan tanah bagi negara. Jika tidak terjadi kesepakatan, maka penyelesaian masalah tanah dilakukan melalui pengadilan. Hal ini menyebabkan para *ninik mamak* akhirnya banyak yang menyerah dan menerima ganti rugi tanah mereka sesuai dengan yang diberikan oleh pemerintah kolonial, meskipun secara adat tidak dibenarkan dan ganti ruginya pun tidak sesuai dengan nilai tanah mereka. Total ganti rugi yang diberikan Pemerintah Kolonial Belanda untuk tanah yang digunakan sebagai jalur kereta api di Sumatera Barat mencapai f.1.893.136.24 dengan pemberian ganti rugi sesuai waktu tahapan pembangunan jalur kereta apinya.<sup>11</sup>

<sup>10</sup> Pemberian *Deklarasi Domein* bertujuan untuk memberikan dasar hukum bagi pemerintah kolonial untuk memberikan hak-hak sipil pada tanah karena menurut teori kolonial, hanya pemilik saja yang dapat memindahkan hak tanah bukan sipil. Lihat lebih lanjut Frans de Keeber von Benda Bachman, "Identitas-Identitas Ambivalen: Desentralisasi dan Komunitas-komunitas Politik Minangkabau", dalam Gerry van Klinken, Henk Schulte Nordhol, Ireen Hoogenboom, *Politik Lokal di Indonesia* (Jakarta: KITLV, 2007), hlm. 552; Erwin, *Tanah Komunal: Memudarnya Solidaritas Sosial pada Masyarakat Matrilineal Minangkabau* (Padang: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Andalas, 2006), hlm. 266.

<sup>11</sup> Pemberian ganti rugi tanah dilakukan sesuai dengan tahapan pembangunan jalur kereta api. Tahap 1 dilakukan ganti rugi tanah untuk pembangunan rute Teluk Bayur-Padang Luar sebanyak f. 333.684 tahap 2 dilakukan

Penguasaan tanah yang telah diperoleh mempermudah proses konstruksi jalur kereta api. Konstruksi pembangunan jalur kereta api di Sumatera Barat sebetulnya lebih berat dibandingkan dengan pembangunan jalur kereta api di Jawa. Jalur kereta api dibangun berjejer dengan jalan raya yang sebelumnya sudah dibangun oleh van de Bosch sejak 1833.<sup>12</sup> Kondisi alam Sumatera Barat yang berbukit karang, curam dan terjal membutuhkan penggunaan rel khusus, yaitu rel gigi. Oleh sebab itu, pembangunan jalur kereta api Sumatera Barat membutuhkan pengerjaan yang berat dengan biaya yang sangat besar. Penggunaan rel biasa (*adhesi baan*) dan rel bergigi (*tandrad baan*) dilakukan khusus untuk jalur kereta yang beroperasi di daerah pegunungan dengan kriteria lintas rel sebesar 6 % (lintas kereta umumnya hanya

sampai 1 %). Kedua jenis rel ini terpaksa digunakan di Sumatera Barat mengingat kondisi jalur yang mendaki dan menurun tersebut. Rel bergigi ini, digunakan khusus hanya di daerah Sumatera Barat dan Ambawara.<sup>13</sup>

Tahun 1891 jalur kereta api yang menghubungkan Padang dengan Teluk Bayur (Padang) dengan Padang Panjang, dan Padang Panjang dengan Bukittinggi mulai dibuka untuk umum. Selanjutnya, pada 1892 dibuka jalur kereta api Muarakalaban dengan Sawahlunto dan pada 15 September 1896 dibuka pula jalur kereta api yang menghubungkan Bukittinggi dengan Payakumbuh. Tahun 1907 dimulai pengerjaan jalur Lubuk Alung dengan Pariaman dan dilanjutkan hingga Sungai Limau pada 1 Januari 1911.<sup>14</sup> Pembangunan rel kereta api akhirnya selesai dan dapat digunakan seiring dengan pembukaan Pelabuhan *Emmahaven* pada 1892.

Kaitan yang sinergi antara produksi tambang batu bara dengan transportasi pengangkutan menyebabkan pemerintah kolonial mengangkat Insinyur J.W. Ijzerman, Kepala Perkeretaapian Sumatra, untuk menjalankan Perusahaan Tambang Ombilin yang sekaligus bertanggung jawab untuk pengangkutan dan pemasarannya,<sup>15</sup> sebagai optimalisasi pemberdayaan sarana infrastruktur yang disediakan oleh Pemerintah Kolonial Belanda. Untuk kepentingan pegawai yang profesional dan terdidik

---

pembayaran ganti rugi jalur pembangunan rute Padang Luar-Bukittinggi sebanyak f. 444.136, tahap 3 ganti rugi tanah untuk rute Padang Panjang-Sawahlunto sebanyak f. 934.738, tahap 4 ganti rugi rute Bukittinggi-Payakumbuh sebanyak f. 30.294, tahap 5 rute Lubuk Alung-Pariaman sebanyak f. 80.158 dan tahap 6 rute Pariaman-Sungai Limau sebanyak f. 70.126,<sup>24</sup> dengan total keseluruhannya mencapai f. 1.893.136,<sup>24</sup>. Keterangan lebih lanjut lihat Abrar, *op.cit.*, hlm. 39-49.

<sup>12</sup> Jalur jalan raya dibuat van de Bosch dari Padang melalui Pariaman menuju Mudik Padang memasuki lembah Anai, Batipuh, Fort van der Capellen, Agam, Lima Puluh Koto, hingga Rao. Dari Fort van der Capellen jalan bercabang menuju ke Singkarak melewati Simawang. Jalan lain yang dibangun dari van der Capellen menuju pesisir barat Sumatera dari Tiku melewati Pariaman, Padang, Alahan Panjang menuju Solok. Konstruksi jalan raya ini menembus batu karang padat di Lembah Anai yang panjangnya 10 mil, mendaki dari 450 kaki di atas permukaan laut di Kayu Tanam sampai 2.535 kaki hingga Padang Panjang. Jalur ini dibuat Van de Bosch untuk mengawasi jalur transportasi kopi dari pedalaman ke pelabuhan di pesisir barat Sumatera. Lihat lebih lanjut Christine Dobbin, *Kebangkitan Islam dalam Ekonomi Petani yang Sedang Berubah, Sumatera Tengah 1784-1847* (Jakarta: INIS, 1992), hlm. 252-255; Elizabeth E. Graves, *op. cit.*, hlm. 67.

---

<sup>13</sup> Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia, Volume 1*, (Jakarta: Angkasa, 1997), hlm. 182.

<sup>14</sup> Rusli Amran, *Padang Riwayatmu Dulu* (Jakarta: Yasaguna, 1988), hlm. 34.

<sup>15</sup> Erwiza Erman, *op.cit.*, hlm 65-66.

Penguasaan tanah yang telah diperoleh mempermudah proses konstruksi jalur kereta api. Konstruksi pembangunan jalur kereta api di Sumatera Barat sebetulnya lebih berat dibandingkan dengan pembangunan jalur kereta api di Jawa. Jalur kereta api dibangun berjejer dengan jalan raya yang sebelumnya sudah dibangun oleh van de Bosch sejak 1833.<sup>12</sup> Kondisi alam Sumatera Barat yang berbukit karang, curam dan terjal membutuhkan penggunaan rel khusus, yaitu rel gigi. Oleh sebab itu, pembangunan jalur kereta api Sumatera Barat membutuhkan pengerjaan yang berat dengan biaya yang sangat besar. Penggunaan rel biasa (*adhesi baan*) dan rel bergigi (*tandrad baan*) dilakukan khusus untuk jalur kereta yang beroperasi di daerah pegunungan dengan kriteria lintas rel sebesar 6 % (lintas kereta umumnya hanya

---

pembayaran ganti rugi jalur pembangunan rute Padang Luar-Bukittinggi sebanyak f. 444.136, tahap 3 ganti rugi tanah untuk rute Padang Panjang-Sawahlunto sebanyak f. 934.738, tahap 4 ganti rugi rute Bukittinggi-Payakumbuh sebanyak f. 30.294, tahap 5 rute Lubuk Alung-Pariaman sebanyak f. 80.158 dan tahap 6 rute Pariaman-Sungai Limau sebanyak f. 70.126,<sup>24</sup> dengan total keseluruhannya mencapai f. 1.893.136,<sup>24</sup>. Keterangan lebih lanjut lihat Abrar, *op.cit.*, hlm. 39-49.

<sup>12</sup> Jalur jalan raya dibuat van de Bosch dari Padang melalui Pariaman menuju Mudik Padang memasuki lembah Anai, Batipuh, Fort van der Capellen, Agam, Lima Puluh Koto, hingga Rao. Dari Fort van der Capellen jalan bercabang menuju ke Singkarak melewati Simawang. Jalan lain yang dibangun dari van der Capellen menuju pesisir barat Sumatera dari Tiku melewati Pariaman, Padang, Alahan Panjang menuju Solok. Konstruksi jalan raya ini menembus batu karang padat di Lembah Anai yang panjangnya 10 mil, mendaki dari 450 kaki di atas permukaan laut di Kayu Tanam sampai 2.535 kaki hingga Padang Panjang. Jalur ini dibuat Van de Bosch untuk mengawasi jalur transportasi kopi dari pedalaman ke pelabuhan di pesisir barat Sumatera. Lihat lebih lanjut Christine Dobbin, *Kebangkitan Islam dalam Ekonomi Petani yang Sedang Berubah, Sumatera Tengah 1784-1847* (Jakarta: INIS, 1992), hlm. 252-255; Elizabeth E. Graves, *op. cit.*, hlm. 67.

sampai 1 %). Kedua jenis rel ini terpaksa digunakan di Sumatera Barat mengingat kondisi jalur yang mendaki dan menurun tersebut. Rel bergigi ini, digunakan khusus hanya di daerah Sumatera Barat dan Ambarawa.<sup>13</sup>

Tahun 1891 jalur kereta api yang menghubungkan Padang dengan Teluk Bayur (Padang) dengan Padang Panjang, dan Padang Panjang dengan Bukittinggi mulai dibuka untuk umum. Selanjutnya, pada 1892 dibuka jalur kereta api Muarakalaban dengan Sawahlunto dan pada 15 September 1896 dibuka pula jalur kereta api yang menghubungkan Bukittinggi dengan Payakumbuh. Tahun 1907 dimulai pengerjaan jalur Lubuk Alung dengan Pariaman dan dilanjutkan hingga Sungai Limau pada 1 Januari 1911.<sup>14</sup> Pembangunan rel kereta api akhirnya selesai dan dapat digunakan seiring dengan pembukaan Pelabuhan *Emmahaven* pada 1892.

Kaitan yang sinergi antara produksi tambang batu bara dengan transportasi pengangkutan menyebabkan pemerintah kolonial mengangkat Insinyur J.W. Ijzerman, Kepala Perkeretaapian Sumatra, untuk menjalankan Perusahaan Tambang Ombilin yang sekaligus bertanggung jawab untuk pengangkutan dan pemasarannya,<sup>15</sup> sebagai optimalisasi pemberdayaan sarana infrastruktur yang disediakan oleh Pemerintah Kolonial Belanda. Untuk kepentingan pegawai yang profesional dan terdidik

---

<sup>13</sup> Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia*, Volume 1, (Jakarta: Angkasa, 1997), hlm. 182.

<sup>14</sup> Rusli Amran, *Padang Riwayatmu Dulu* (Jakarta: Yasaguna, 1988), hlm. 34.

<sup>15</sup> Erwiza Erman, *op.cit.*, hlm 65-66.



seperti juru tulis, kondektur kereta api, pegawai administrasi, dan tenaga kerja untuk perusahaan pemerintah maupun swasta, Pemerintah Kolonial Belanda mendirikan sekolah-sekolah seperti halnya sekolah yang telah dirintis sebelumnya oleh sekolah raja di Bukittinggi sejak 1856.<sup>16</sup> Untuk tenaga buruh, pemerintah kolonial banyak mendatangkannya dari Jawa, China, dan dari luar daerah Sumatera Barat. Hal ini disebabkan karena orang Sumatera Barat memiliki kemampuan yang kurang maksimal untuk pekerjaan buruh.

Transformasi dari transportasi tradisional yang menggunakan tenaga manusia, gerobak yang ditarik oleh kerbau, sapi dan kuda, serta pelayaran, menuju sistem transportasi modern tidak saja berdampak besar bagi pembangunan infrastruktur di wilayah Sumatera Barat, tetapi juga mempercepat mobilitas, pertumbuhan ekonomi, dan mempengaruhi kehidupan sosial budaya masyarakat Sumatera Barat. Hasil-hasil perkebunan mulai mudah diangkut dan diekspor dari daerah pedalaman melalui pelabuhan yang terbuka untuk umum. Jaringan kereta api bahkan membentuk pusat-pusat pemukiman penduduk dan perdagangan.<sup>17</sup> Sejumlah pasar marak bermunculan di sepanjang jalur kereta api,

<sup>16</sup> Elizabeth E. Graves, *loc.cit.*, hlm. 214-216.

<sup>17</sup> Reitsma, *Korte Geschiedenis der Nederlandsch Indische Spoor en Tramwegwn* (Woltevrede: G Kolff&Co, 1928). B.A. Reitsma adalah seorang kepala pegawai pada *Staatsspoor en Tramweg* di Hindia Belanda yang banyak memberikan gambaran sejarah pembangunan jalan kereta api di Hindia Belanda, tetapi tidak banyak mengungkapkan alasan-alasan mengapa pembangunan jalan kereta api dilakukan pada jalur-jalur tertentu. Dalam membuat deskripsinya, Reitsma menggunakan arsip-arsip laporan tahunan dari pemerintah kolonial.

terutama di dekat stasiun dan areal pemukiman penduduk. Hal ini terlihat dari meningkatnya secara drastis jumlah pasar di Sumatera Barat. Semula pada 1825, berjumlah 62 pasar tersebar di Tanah Datar, Agam, dan Lima Puluh Koto, kemudian meningkat drastis menjadi 340 pasar pada 1898,<sup>18</sup> dan menjadi 410 pasar pada 1905.<sup>19</sup> Peningkatan jumlah pasar ini menunjukkan gairah ekonomi Sumatera Barat yang semakin meningkat dan akan berimplikasi bagi kesejahteraan masyarakat secara umumnya.

Kereta api mulai beroperasi secara keseluruhan di Sumatera Barat sejak 1910. Hal ini secara otomatis memperlancar pertumbuhan ekonomi makro. Pertumbuhan secara signifikan terlihat dari ekspor yang terus bergerak naik melalui pengiriman barang yang dilakukan dari Pelabuhan Emmahaven sejak 1911 hingga 1929. Pada 1918 hingga 1921 ada penurunan yang diduga disebabkan oleh berhentinya kegiatan pelayaran kapal-kapal dari dan menuju Eropa karena terjadinya Perang Dunia I,<sup>20</sup> namun pada 1924, angka ekspor barang kembali mengalami kenaikan dengan tajam.<sup>21</sup>

### C. Redupnya Kereta Api Sumatera Barat

Kereta api mulai mengalami kemunduran sejak 1924 setelah terjadi kemerosotan perekonomian dunia akibat Perang Dunia I dan mendapat saingan dari transportasi darat berupa mobil. Perang Dunia I berpengaruh besar terhadap penjualan batu bara ke Eropa. Banyak kapal Eropa yang tidak

<sup>18</sup> Christine Dobbin, *op. cit.*, hlm. 63; *Kolonial Verslag 1900 lamp HHH*.

<sup>19</sup> *Kolonial Verslag 1911, lamp ZZ*.

<sup>20</sup> Abrar, *loc.cit.*, hlm. 69-70.

<sup>21</sup> *Verslag van de Keamer 1918, hlm. 4-5*.

melakukan pelayaran, termasuk ke Sumatera Barat. Kemunduran ini berangsur membaik dengan meningkatnya kembali permintaan terhadap batu bara di Pelabuhan Emmahaven.

Kejayaan batu bara di pasar internasional ikut berpengaruh terhadap kejayaan perkeretaapian di Sumatera Barat. Meskipun konsumen kereta api tidak saja berasal dari pengangkutan batu bara, pada kenyataannya, dibandingkan dengan pemasukan dari pembawa penumpang dan jasa pengiriman, pemasukan kereta api dari pengangkutan batu bara jauh lebih baik.

Kemerosotan permintaan batu bara semakin terlihat pada 1933, saat dunia mengalami resesi ekonomi. Batu bara menjadi konsumsi lokal dan suasana ini pun mempengaruhi aktivitas kereta api yang hanya melayani jalur-jalur pendek, seperti dari Sawahlunto ke PT. Semen Indarung dan dari PT. Semen Indarung menuju Pelabuhan Teluk Bayur.<sup>22</sup>

Saat pendudukan Jepang (1942-1945), seluruh Jawatan Kereta Api yang semula dikelola oleh SSS (*Sumatra's Staats Spoorwegen*) kemudian dikuasai oleh pemerintahan militer (Rikuyu Kyoku) di bawah Seibu Sumatora Tetsudo Sumatera Barat. Jepang menghapus semua jalur standar *gauge*, lokomotif dan rel dibongkar dan dibawa ke luar negeri yaitu ke Thailand, Birma, Malaysia, dan lain-lain. Akibatnya, banyak infrastruktur kereta api yang mengalami kerusakan di beberapa ruas jalur. Khusus untuk jalur Padang-Payakumbuh masih terus difungsikan guna membawa tawanan yang dipekerjakan sebagai *romusha*. Tawanan

dibawa dari penjara pada 19 Mei 1944 sebanyak 500 orang menuju Pekanbaru, wilayah yang dijadikan sebagai Depo Kereta Api Jepang yang menghubungkan Sumatera Barat dengan daerah Riau. Jalur ini dibangun mulai dari Muaro Sijunjung ke utara sampai Sungai Siak sejauh 146 km.<sup>23</sup>

Pengiriman tenaga kerja untuk pembangunan jalur kereta api ini sangat menakutkan para tawanan karena jika sudah ke Logas maka tiada harapan untuk kembali dalam keadaan baik. Pandangan ini muncul disebabkan kekejaman dan penderitaan yang dialami para pekerja saat menjalani kerja paksa untuk pembangunan jalur kereta api di sana.

Kekacauan pada zaman Jepang mengakibatkan terjadinya kevakuman operasional kereta api di jalur-jalur tertentu. Bahkan jalur yang masih aktif pun perlu dipertanyakan keamanannya. Sebagai contoh, pada periode ini terjadi dua kali kecelakaan tragis di Kelurahan Balai-Balai Padang Panjang Barat. Tragedi kecelakaan ini kemudian diperingati dengan pembangunan tugu yang bertuliskan nama-nama korban yang meninggal dalam kecelakaan tersebut dan bertuliskan penanggalan Jepang 25-12-2604 (25 Desember 1944) dan 23-302605 (23 Maret 1945).<sup>24</sup>

Setelah kemerdekaan, Pemerintah Indonesia menasionalisasikan Perusahaan Kereta Api menjadi milik BUMN. Meskipun kereta api sudah berada di bawah penge-

<sup>22</sup> Wawancara dengan Sardan, 27 Juli 2013.

<sup>23</sup> Marthias Dusky Pandoe, (ed) Julius Pour, *Jernih Melihat Cermat Mencatat: Ontologi Karya Jurnalistik Wartawan Senior Kompas* (Jakarta: Kompas, 2010), hlm. 133-142.

<sup>24</sup> <http://mediaranahjaya.blogspot.com/2013/05/10-sejarah-kereta-api-indonesia-yang.html>

lolaan Indonesia, namun karena kondisi jalur kereta api banyak yang dibongkar oleh Jepang dan kerusakan akibat perang kemerdekaan menyebabkan kereta api Sumatera Barat banyak yang tidak bisa beroperasi. Kemudian, saat perekonomian Sumatera Barat bangkit pada 1950-an, kereta api kembali beraktivitas untuk jalur-jalur tertentu. Kebutuhan terhadap jasa angkutan kereta api kembali muncul seiring dengan tingginya permintaan ekspor akan batu bara, karet, kopi, kopra, teh, beras melalui Pelabuhan Teluk Bayur.<sup>25</sup>

Meskipun kereta api sudah beroperasi kembali, namun karena tidak semua daerah penghasil komoditi ekspor di pedalaman Sumatera Barat dilalui oleh jalur kereta api, maka jalan raya menjadi penting. Ada 4000 km jalan raya di Provinsi Sumatera Barat sudah dapat ditempuh oleh kendaraan roda empat pada tahun tersebut.<sup>26</sup>

Persaingan dengan transportasi mobil yang semakin berkembang menjadi salah satu faktor yang menyebabkan transportasi kereta api di Sumatera Barat semakin meredup. Di Sumatera Barat, jalur kereta api kebetulan dibangun berjajar dengan jalan raya yang dilalui angkutan umum, sehingga jika ditinjau dari efisiensi dan kemudahan untuk berhenti dimana saja, kapan saja, dengan tujuan kemana saja, maka orang cenderung untuk memilih menggunakan mobil sebagai sarana transportasi dibandingkan dengan kereta api yang memiliki jadwal

<sup>25</sup> Mardana Syofwan dkk, *Sejarah Kota Padang* (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional, Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional, 1987), hlm 42-43.

<sup>26</sup> *Ibid.*, hlm. 43.

dan tempat pemberhentian tertentu.

Pada dasarnya ongkos kereta api relatif lebih rendah dibandingkan bus, sehingga sebetulnya kereta api dibutuhkan masyarakat dalam melayani angkutan kota di Sumatera Barat. Persoalan lamanya perjalanan yang ditempuh dan terbatasnya tempat pemberhentian menjadi faktor lain yang menyebabkan masyarakat lebih memilih transportasi mobil dibandingkan kereta api. Sebagai contoh, perjalanan antara Padang-Payakumbuh berjarak 120 meter membutuhkan waktu tempuh antara 8 sampai 10 jam dengan menggunakan kereta api, sedangkan dengan bus paling lama bisa dicapai selama 3 jam. Pertimbangan waktu menyebabkan penumpang lebih banyak beralih ke jasa angkutan mobil hingga saat sekarang, meskipun jalan raya sudah padat dan waktu tempuh semakin bertambah. Hal inilah yang menyebabkan jalur kereta api Padang-Payakumbuh ditutup pada 1970.<sup>27</sup> Jalur kereta api yang masih beroperasi kemudian adalah jalur Padang-Pariaman yang khusus membawa penumpang, sedangkan untuk jalur Teluk Bayur-Sawahlunto khusus membawa batubara. Meskipun masih ada kereta api yang beroperasi, namun PJKA Sumatera Barat mengalami kerugian sejak 1960 hingga 1980-an.<sup>28</sup>

Kemajuan transportasi mobil yang terorganisir melalui terminal mempermudah mobilitas masyarakat menuju berbagai daerah di dalam maupun antarkota. Kelancaran jalur transportasi mobil dengan berbagai macam pilihan semakin meredupkan pamor kereta api sebagai alat transportasi

<sup>27</sup> *Ibid.*, *op.cit.*, hlm. 44.

<sup>28</sup> *Ibid.*

yang efisien dan murah. Efisiensi mobilitas masyarakat melalui kereta api seperti di Jawa tidak dialami oleh kereta api di Padang (Sumatera Barat).<sup>29</sup> Meskipun kereta api merupakan solusi transportasi praktis dan efisien dengan kepadatan kendaraan di jalan raya, namun ternyata di Sumatera Barat masih jauh dari harapan. Kemunduran kereta api semakin signifikan setelah produksi batu bara Ombilin tidak mendukung lagi sebagai bahan bakar utama untuk mengoperasikan kereta api di Sumatera Barat. Kemerostan tambang batu bara Ombilin berpengaruh besar terhadap kejayaan transportasi kereta api di Sumatera Barat. Puncak kemunduran transportasi kereta api di Sumatera Barat terjadi di tahun 2003 saat tambang batu bara Ombilin menghentikan produktivitasnya.

#### D. Revitalisasi: Kendala dan Tantangan ke Depan

Kerugian demi kerugian yang dialami oleh PJKA sejak 1960 hingga 1980-an menyebabkan instansi ini melakukan berbagai upaya restrukturisasi. Tahun 1982 didatangkan lokomotif diesel untuk menggantikan kereta api uap dan dioperasikan sebagai kereta api penumpang untuk jalur Padang-Lubuk Alung-Pariaman pada 1983, namun mayoritas penumpangnya adalah para pedagang sayuran dan buah-buahan.<sup>30</sup> Selanjutnya sejak 1998 hingga 2003, kereta api dioperasikan untuk mengangkut minyak kepala sawit (CPO) dengan menggunakan gerbong tanki (ketel) dari Pariaman menuju pabrik kelapa sawit di Simpang Haru.<sup>31</sup>

Pada tahap berikutnya kereta api dioptimalkan untuk menunjang pariwisata Sumatera Barat. Dalam rangka menggairahkan pariwisata Sumatera Barat, kereta api Padang Panjang dihidupkan kembali setelah 30 tahun dimusiumkan di Museum Kereta Api Salatiga Jawa Tengah. Kereta api uap lokomotif E 1060 diaktifkan sebagai kereta wisata dengan nama "Mak Itam" yang dioptimalkan untuk melayani rute wisata pendek Sawahlunto-Muaro Kalaban. Namun setelah 1987, kembali kereta api ini tidak dioperasikan lagi dan diistirahatkan di Museum Kereta Api Sawahlunto.<sup>32</sup>

Selanjutnya, kereta api Sibinuang dioperasikan sebagai kereta api kelas ekonomi yang melayani koridor Padang-Pariaman. Kereta api ini berangkat dua kali sehari, yakni pada pagi hari jam 06.00 WIB dan siang hari jam 13.30 WIB dari Stasiun Simpang Aru Padang. Dari Stasiun Pariaman berangkat jam 08.30 WIB dan 16.30 WIB dengan tarif flot Rp 2.500,00 untuk jarak dekat maupun jauh. Stasiun yang dilewati oleh rute ini semenjak berangkat dari Stasiun Simpang Aru adalah Stasiun Tabing, Stasiun Duku, Stasiun Pasar Usang, Stasiun Pauh Kamba, dan berakhir di Stasiun Kuranji. Sebaliknya, kereta api dari Pariaman pun ketika menuju Padang juga melalui dan berhenti di stasiun tersebut. Tahun 2000 diaktifkan kereta api wisata yang beroperasi setiap hari Sabtu, Minggu atau hari libur nasional dengan nama Kereta Api Wisata Dang Tuanku dengan jalur yang sama menuju Pariaman. Kedua fasilitas kereta api tersebut hingga saat ini masih belum dimanfaatkan masya-

<sup>29</sup> *Ibid.*, hlm. 48-49.

<sup>30</sup> *Ibid.*

<sup>31</sup> Wawancara dengan Sardan, 20 Juli 2013.

<sup>32</sup> Marthias Dusky Pandoe, Julius Pour, *op.cit.*, hlm. 165.

rakat secara maksimal, terbukti dari sepiunya jumlah penumpang meskipun dalam suasana liburan. Fenomena ini menunjukkan bahwa revitalisasi yang selama ini dilakukan oleh PJKA dalam usaha penggunaan kereta api sebagai sarana pariwisata di Sumatera Barat kurang mencapai sasaran.

Walaupun kereta api merupakan aset yang besar sejak periode kolonial, namun kemajuan teknologi di bidang otomotif menyebabkan terjadinya peralihan pilihan transportasi masyarakat kepada pilihan yang mereka anggap lebih baik dan lebih praktis. Pembaharuan kereta api yang sudah digerakkan oleh diesel dengan dukungan fasilitas stasiun dan gerbong yang diperbaiki, ternyata masih belum mampu menarik minat masyarakat untuk memanfaatkan transportasi kereta api. Hal ini terjadi karena masyarakat cenderung untuk memilih kendaraan yang memberikan fleksibilitas bagi mereka. Jasa angkutan roda empat yang memberikan kebebasan untuk turun dimana saja yang mereka inginkan, pelayanan taksi dan jasa travel yang memberikan pelayanan antar-jemput sampai ke alamat semakin memanjakan konsumen. Meskipun biayanya agak sedikit mahal, namun kendaraan roda empat masih menjadi pilihan utama masyarakat.

### E. Penutup

Keberadaan kereta api saat ini menjadi peninggalan sejarah yang menjadi bukti kemajuan teknologi dan perekonomian Sumatera Barat pada masa lalu. Jembatan kereta api yang melintas di atas jalan raya di Lembah Anai bahkan menjadi lambang dan kebanggaan masyarakat dan Pemerintah Sumatera Barat, namun tidak terpikirkan

bagaimana upaya mengembalikan kejayaan tersebut, supaya bisa dinikmati oleh generasi yang akan datang. Kereta api saat ini dilestarikan sebagai media nostalgia akan kejayaan masa lalu dan menjadi beban negara. Padahal kereta api merupakan sarana transportasi modern yang sangat dibutuhkan oleh masyarakat luas, terutama sebagai salah satu solusi menghadapi persoalan kemacetan di dalam dan antar kota. Untuk itu, langkah-langkah revitalisasi yang diambil oleh Pemerintahan Sumatera Barat selama ini memerlukan evaluasi mendalam dan pengkajian lebih lanjut, mengingat belum adanya upaya yang cukup optimal sampai sejauh ini.

Pembukaan jalur kereta api Padang-Pariaman dan kereta wisata perlu dikaji lebih lanjut, karena setelah berjalan beberapa tahun ternyata belum mampu untuk memberikan hasil yang maksimal, malah memberikan kerugian bagi PJKA Sumatera Barat. Persoalan kemacetan di dalam kota sebenarnya bisa diatasi melalui perberdayaan kereta api untuk transportasi di dalam kota, sehingga kereta api bisa menjadi pilihan transportasi yang efisien untuk mobilitas masyarakat, namun upaya pengoptimalan peran kereta api sebagai solusi alternatif untuk mengatasi persoalan ini belum menjadi wacana hingga saat ini.

### DAFTAR PUSTAKA

- Abrar, "Angkutan Kereta Api dan Perkembangan Ekonomi Sumatera Barat 1887-1940", *Tesis*, Program Pascasarjana Universitas Indonesia, 2001.
- Adrial Adli, "Perdagangan Hasil Bumi Sumatera Barat di Kota Padang pada