

SEJARAH KERETA API DI SUMATERA BARAT

Prof. Dr phil. Gusti Asnan

Dosen Jur. Sejarah, Fak. Ilmu Budaya, Univ. Andalas-Padang

Pengantar

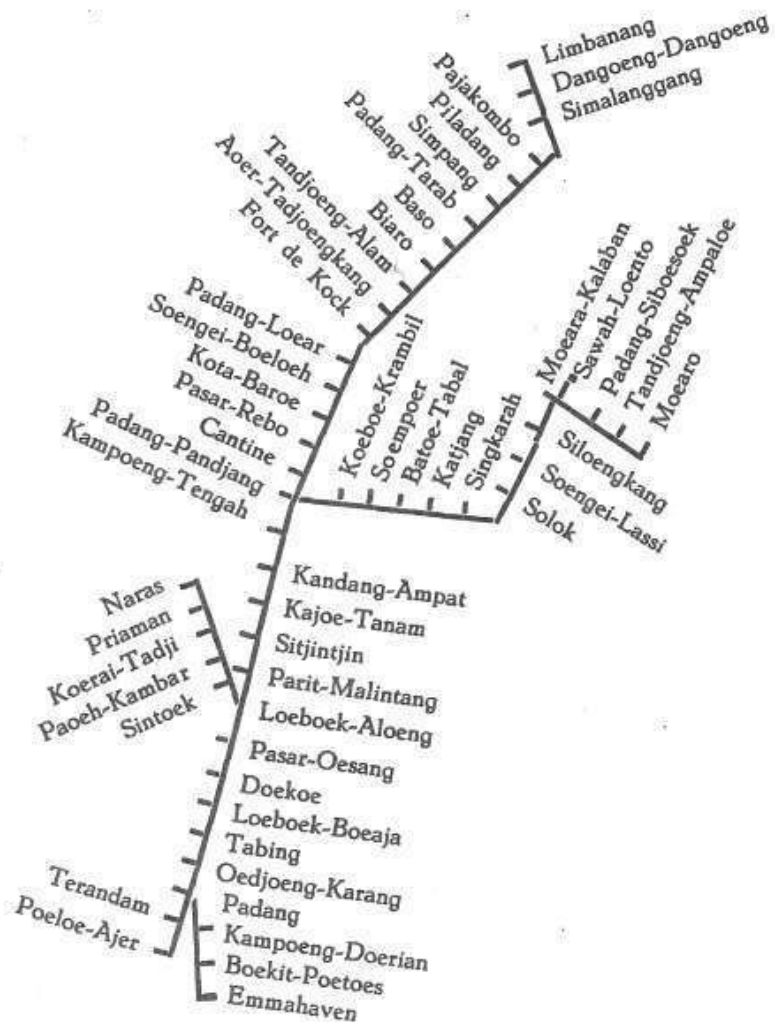
- Keberadaan Kereta Api di Sumatra Barat pada awalnya berhubungan erat dengan Tambang Batu Bara Ombilin (Sawahlunto) dan pembangunan Pelabuhan Teluk Bayur.
- Perdebatan panjang mengenai pembangunan jaringan jalan KA (hampir sekitar 20 tahun) → senantiasa dikaitkan dengan keberadaan TBO dan Pelabuhan Teluk Bayur
- Karena itu, pada tahap perencanaan ada usulan jalan KA dibuat:
 - ✓ Ke arah pantai timur Sumatra → tdk bisa karena belum dikuasai Belanda
 - ✓ Ke arah pantai barat dari Sawahlunto menuju Solok, Subang Pass (Sitinjau Laut) terus ke Teluk Tarusan atau Padang → tidak bisa karena terlalu mahal, mesti buat 32 buah terowongan

- Alternatif selanjutnya dari Sawahlunto – Padang (melalui Solok – Padangpanjang –Lembah Anai)
- Alternatif terakhir disetujui:
 - ✓ Melalui rute ini Kereta Api tidak hanya untuk membawa batu bara, tetapi juga orang dan barang jenis lainnya
 - ✓ Memiliki potensi untuk memperluas jalur (pelayanan)
 - ✓ Rute (pelayanan) akhirnya diperluas ke kota-kota dan daerah-daerah lain yang tidak ada hubungannya dengan batu bara
 - ✓ Pemilihan alternatif ketiga juga besar artinya bagi pengangkutan orang (penumpang) dan barang hingga Teluk Bayur

Pembangunan Ruas Jalan Kereta Api

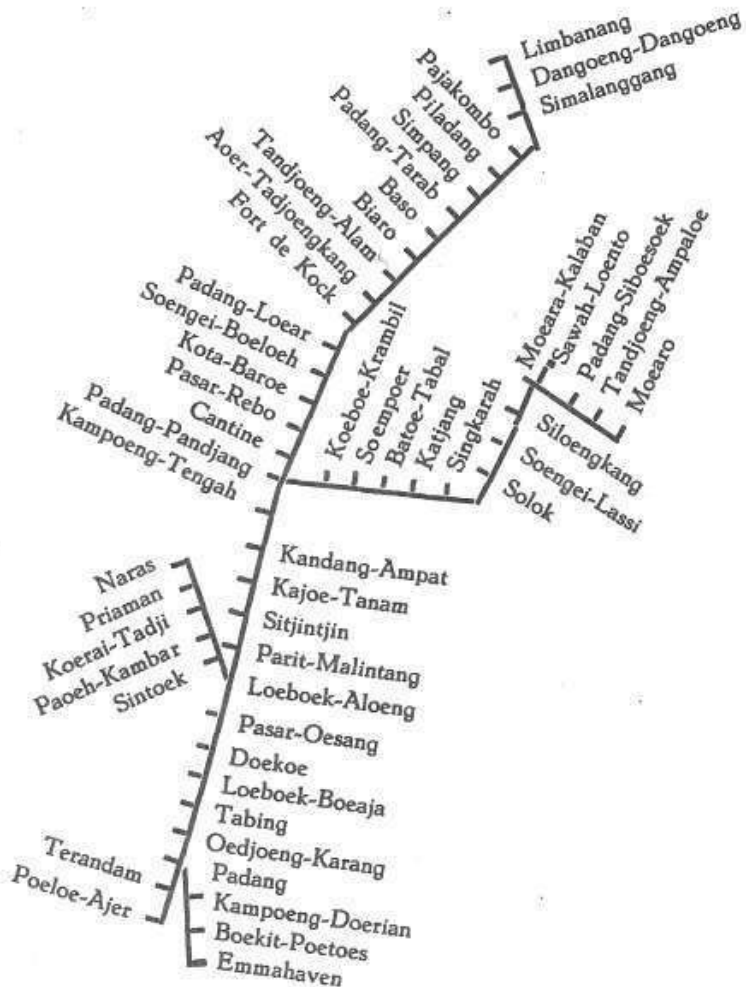
- Rencana pembangunan Jaringan KA Sumbar disetujui 1878 dan mulai pengerjaan (pembangunan 1887)
- Butuh waktu beberapa tahun karena ada perdebatan mengenai siapa yang mengerjakan (swasta atau pemerintah)
- Karena ada banyak permintaan dari kalangan swasta, akhirnya dikerjakan pemerintah (*SSS, Sumatra Staatspoor Maatschapij*)

STAATSSPOORWEGEN TER SUMATRA'S-WESTKUST
OVERZICHT VAN DE LIJNEN.



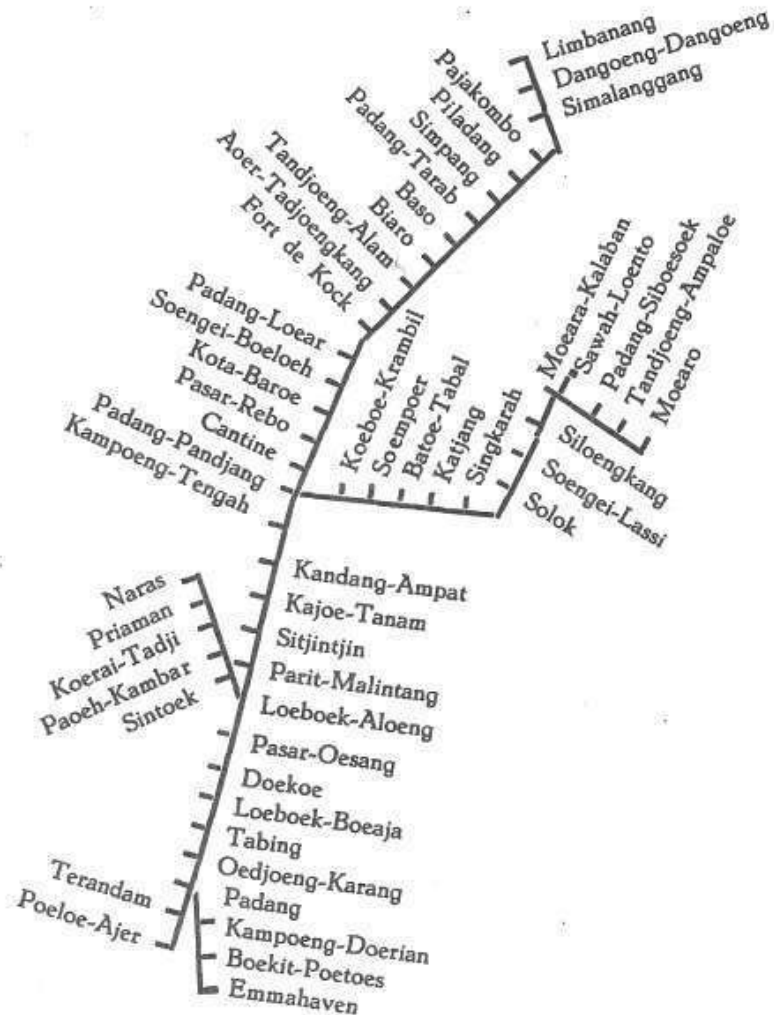
- Pembangunan dikerjakan secara bertahap
- Butuh waktu selama sekitar 30 tahun hingga selesai
- Ini adalah salah satu proyek yang besar, terutama dari segi biaya dan kebanggaan daerah
- Dengan panjang rel 284 km dan 51 stasiun

STAATSSPOORWEGEN TER SUMATRA'S-WESTKUST
OVERZICHT VAN DE LIJNEN.



- Pulau Aia – Padangpanjang, 71 km, diresmikan dan mulai beroperasi 1 Juli 1891
- Padangpanjang – Fort de Kock, 19 km, diresmikan dan mulai beroperasi 1 Nov. 1891
- Padangpanjang – Solok, 53 km, diresmikan dan mulai beroperasi 1 Juli 1892
- Solok – Muara Kalaban, 23 km dan Padang – Emmahaven, sepanjang 7 km diresmikan dan mulai beroperasi 1 Oktober 1892
- Muara Kalaban – Sawahlunto, diresmikan 1 Januari 1894
- Fort de Kock – Payakumbuh, 33 km, diresmikan dan mulai beroperasi 15 September 1896.

STAATSSPOORWEGEN TER SUMATRA'S-WESTKUST
OVERZICHT VAN DE LIJNEN.



- 1906-1908 dibangun jaringan Lubukalung – Pariaman (21 km)
- 1908-1911 dibangun jaringan Pariaman – Sungailimau (14 km)
- Payakumbuh – Limbanang, sepanjang 20 km dioperasikan 19 Juni 1921
- Muara Kalaban-Muaro, sepanjang 26 km diresmikan 1 Maret 1924.



- Pembangunan Jalan KA Sumatra Barat termasuk pekerjaan besar dan berat
- Biaya yang besar dan penggunaan tenaga kerja yang banyak (sekitar 1200-an s.d. 1.700-an orang) → pekerja lokal, pekerja paksa dan orang rantai)
- Banyak ruas jalan yang berbukit dan berlembah → khusus Lembah Anai dengan 'ekstra kerja'



- Pembangunan Jalan Kereta Api → mengembangkan daerah
- Jalan KA mengubungkan Padang (khususnya Telukbayur) dengan kota-kota atau daerah-daerah terpenting, baik secara ekonomi atau sosial-budaya) di Sumatra Barat (Minangkabau)
- Padangpanjang – Fort de Kock → kota terpenting di pedalaman
- Fort de Kock → Payakumbuh → Limbanang → kota penting serta perkebunan dan tambang emas
- Lubukalung → Pariaman → Sungailimau/Naras → kota penting dan banyak komoditas dagang (kopra)

- Keberadaan Kerat Api ikut menstimulasi mobilitas (perantau) orang Minangkabau
- Hampir semua tokoh hebat Minang yang merantau ke Pulau Jawa pada awal ke20 menggunakan kereta api

- Kereta Api adalah kebanggaan daerah
- Peresmian rute Padang – Telukbayur (1 Oktober 1892) dirayakan dengan sangat meriah
- Ada kereta api (gerbong) khusus yang dihiasi dengan sangat indah
- Ikut menumpang hampir semua pejabat penting (sipil/militer) Sumatra Barat
- Kereta api menuju Telukbayur
- Di Telukbayur ada perayaan upacara yang lebih meriah dan spektakuler lagi (peresmian secara formal)!

- Jalan dan Keberadaan Kereta Api Sumatra barat menjadi Ikon daerah yang nyaris 'dijual' pada hampir semua buku pariwisata dan juga disebut dalam hampir semua *travelogues* pengelana mancanegara
- *Acht Dagen in de Padangsche Bovenlanden Tourist Verkeer* (Westenenk, L.C.)
- *Sumatra's Westkust im Beeld*
- *A Trip through the Dutch East Indies* (Barnouw A.J.)
- *Guide through Netherlands India* (KPM) (1911)
- Dll.





53. DE WATERVAL IN DE ANAIKLOOP. SUMATRA.

Tantangan Kereta Api

- Kereta api mengalami puncak kejayaan hingga 1920-an dan awal 1930-an
- Setelah itu mulai mengalami kemunduran
- Diperkenalkannya/berkembangnya → jalan raya dan bus
- Jangkauan dan pelayanan jauh lebih luas (mencakup kawasan yang tidak terjangkau kereta api) bahkan juga berhubungan dengan daerah/kawasan tetangga (Sumatra Utara, Riau, Kerinci dan Jambi)
- Pelayanan KA relatif tidak jalan (optimal) masa Jepang, perang kemerdekaan).

- Mulai bangkit lagi tahun-tahun permulaan 1950-an
- Bawa orang dan barang
- Palawija dari Bukittinggi, Padangpanjang dan Solo ke Padang
- Juga ada gambir dari Payakumbuh ke Padang
- Kopra dari Pariaman
- Namun meningkatnay jumlah kendaraan bermotor (bus dan truk) dan semakin baiknya kualitas prasarana jalan raya → menjadi tantangan bagi Kereta Api
- Akhir 1970-an pelayanan Kereta Ap mulai semakin terbatas
- Pengangkutan semen dan juga sawit

- Kereta Api Wisata → 1990-an
- Respn terhadap Program Pemerintah Menggairahkan Dunia Wisata
- Penambahan devisa melalui sektor non-migas
- Potensi berwisata yang tinggi dari masyarakat
- Tiga pelayanan:
 - ✓ Padang – Pariaman
 - ✓ Padangpanjang melewati lembah Anai
 - ✓ Kereta Wisata Sawahlunto (Wisata Tambang)
- Perkembangan terkini (kontemporer)

SEKIAN
TERIMA KASIH