

BAB III

PERKEMBANGAN PERKERETAAPIAN DI KOTA SOLOK

A. Sejarah Kereta Api

Pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang paling efektif untuk menjalankan segala kepentingan pemerintahan Kolonial Belanda pada tanam paksa adalah pembuatan rel dan stasiun kereta api. Kereta api merupakan salah satu alat transportasi darat yang memiliki karakteristik dan keunggulan khusus, terutama kemampuannya dalam mengangkut barang dan manusia secara massal.

Sejarah perkeretaapian di Indonesia diawali dengan membangun jalan kereta api pertama di desa Kemijen (Jawa Tengah) pada 17 Juni 1864 oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda Mr. L.A. Baron Sloet van den Beele. Jalur kereta api tahap awal dibangun 1865 dari Semarang menuju Tanggung sejauh 26 km, kemudian diperasikan sebagai angkutan umum pada 10 Agustus 1867.¹

Setelah tiga tahun beroperasi di Indonesia, kereta api mulai digunakan untuk mengangkut penumpang. Pada masa itu, jaringan rel dibangun dengan cepat, sehingga tahun 1939 panjang rel telah mencapai 6.811 km. Pada tahun yang sama, jaringan kereta api telah melebur ke Sumatera, Sulawesi, dan Kalimantan. Sehingga kereta api berkembang menjadi tulang punggung utama dalam sistem transportasi darat untuk mengangkut penumpang dan barang.²

¹Caroline Sutandi, “ Kereta Api Cepat di Indonesia Sebagai Transportasi Massal”, *Majalah Parahyangan*, Vol.III, No. 2 (April-Juni, 2016), h. 3.

²Siti Khoirun Nikma, (ddk), *Op.Cit.*, h. 4.

Kolonial Belanda Masuk ke Indonesia bertujuan untuk mengambil hasil bumi yang ada di Indonesia, baik minyak bumi maupun rempah-rempah. Ini sangat terlihat di Sumatera Barat memiliki alam luas dan hasil bumi yang melimpah, terutama daerah Sumatera Barat bagian pedalaman memiliki alam yang kaya akan hasil bumi seperti kandungan mineral besi, timah, emas dan batubara.³

Kereta api sebagai peninggalan masa lalu memendam nilai-nilai ilmu pengetahuan tentang sistem transportasi yang pernah dipakai di Sumatera Barat. Perkeretaapian di Sumatera Barat diperuntukkan sebagai alat transportasi angkutan barang baik sumber daya alam perut bumi maupun hasil bumi. Perkeretaapian di Sumatera Barat khususnya di Kota Solok hadir karena potensi sumber daya alam yang dimiliki oleh daerah itu sendiri. Pemanfaatan potensi ini akan sangat sulit jika hanya menggunakan alat transportasi tradisional.⁴



Berhubung hasil bumi yang melimpah itu terletak di pedalaman Sumatera Barat seperti batu bara, maka Kolonial Belanda membangun rel kereta api untuk bisa dengan cepat sampai ke sana. Pembangunan rel kereta api tidak hanya dilakukan pemerintahan Hindia Belanda di daerah Sumatera Barat, tetapi juga dilakukan di seluruh daerah di pulau Sumatera. Bisa dilihat pada peta di bawah mengenai jaringan kereta api yang ada di Pulau Sumatera. dapat dilihat di gambar di bawah ini:

³Tsuyoshi Kato, *Adat Minangkabau dan Merantau*, (Jakarta: Balai Pustaka, 2005), h. 1.

⁴Aulia Rahman, “Modernisasi Teknologi Kereta Api di Sumatera Barat Masa Kolonial Belanda (1871-1933)”, *Jurnal Arkeologi*, Vol. 24, No. 1, Mei 2019. h.18.



Gambar Jalur Kereta Api di Sumatera Barat Tahun 1925

Keberadaan perkeretaapian di Sumatera Barat tidak lepas dari kebijakan ekonomi regional pemerintahan Hindia Belanda di Sumatera Barat pada abad ke 19. Pemerintahan Hindia Belanda menyusun sebuah proyek pembangunan ekonomi yang lebih dikenal dengan tiga serangkai yakni:

1. Pembangunan tambang batubara Ombilin (TBO)
2. Pembangunan jaringan kereta api
3. Pembangunan pelabuhan teluk bayur.

Kebijakan ekonomi tersebut merupakan “*Pilot Project Systematic Linkage*” yang berarti jika salah satu dari ketiga pembangunan gagal maka hilanglah fungsi yang lain. Untuk itu siapapun yang mengerjakannya harus mengerjakannya secara bersamaan. Untuk membangun tiga serangkai ini sampai tahun 1899 pemerintah Kolonial Belanda telah menghabiskan dana sebanyak 35.034.000 Golden.⁵

Pada awalnya, rencana pembangunan rel kereta api di Sumatera Barat digunakan untuk distribusi kopi dari daerah pedalaman (Bukittinggi, Payakumbuh, Tanah Datar, Pasaman) ke Pusat perdagangan di Kota Padang. Ide ini muncul saat pemerintahan kolonial Belanda sudah mulai kokoh di Sumatera Barat.⁶ Hal ini terlihat setelah penanda tanganan Plakat Panjang tahun 1833. Akan tetapi, rencana ini berubah semenjak ditemukannya batubara di daerah Ombilin. Pemerintah Hindia Belanda tertarik untuk melakukan penambangan dan pengangkutan batu bara karena kualitasnya tinggi dan jumlahnya cukup banyak. Pemerintah Hindia Belanda mengutus Ir. Cluseaner JV. Izzermen, Raj Snaghkage, Anj Vaan Hoos dan bersama delapan orang

⁵Handoko Nanda Putra, “Pengaruh Kereta Api Terhadap Pendidikan Islam Di Padang Panjang”, *Skripsi* Jurusan Sejarah Kebudayaan Islam, (Padang: Fakultas Adab dan Humaniora, 2014), h. 30-31.

⁶*Ibid.*, h. 32.

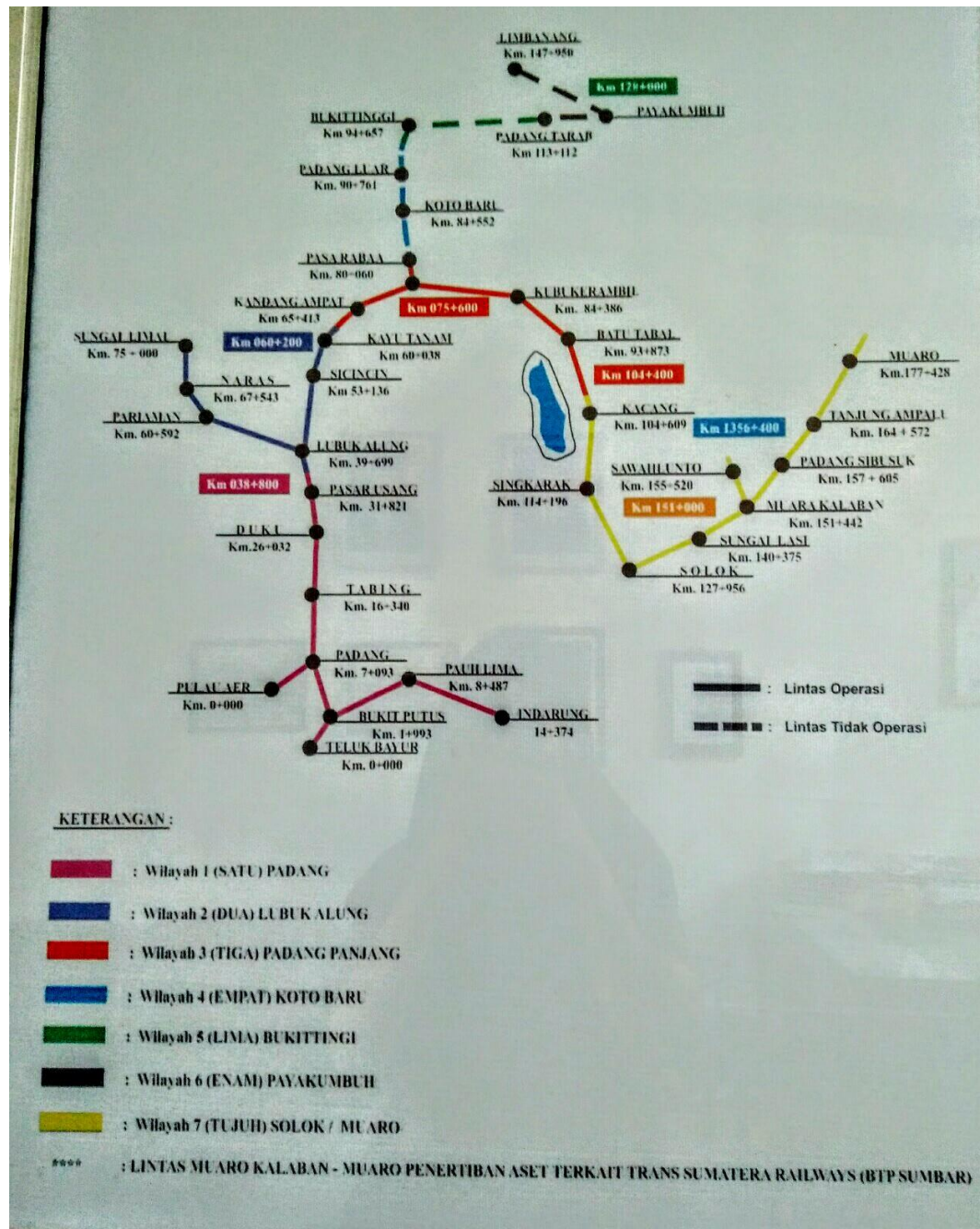
opsir Belanda untuk merintis dan penelitian tentang kemungkinan pembuatan jalur kereta api, guna memenuhi kepentingan distribusi batubara.⁷

Berdasarkan penyelidikan tersebut, muncul dua usulan jalur yang akan dibangun. Pertama, melewati Soebang Pass menembus Bukit Barisan hingga ke Teluk Bayur. Jalur Soebang merupakan wilayah antara Solok, Sitinjau Laut dan Berakhir di Padang. Kedua, Pelabuhan Teluk Bayur ke Sawahlunto melalui Padang Panjang.⁸ Perbandingan biaya yang dikeluarkan untuk jalur ini tidak melebihi biaya yang ditetapkan pemerintahan Hindia Belanda. Tinggi biaya yang akan dikeluarkan dalam pembangunan kereta api di Sumatera Barat sempat menjadi perdebatan hangat di parlemen Belanda. Perdebatan panjang pembangunan jalur kereta melalui Subang atau Padang Panjang berlanjut hingga tahun 1887.

Akhirnya diputuskan pembangunan jalur rel angkutan batubara dengan membelokkan arah melewati Padang Panjang hingga bertemu dengan jaringan rel dari Bukittinggi. Jalur ini sejajar dengan jalur yang dibuat Van Den Bosch di Lembah Anai hingga berakhir di Pelabuhan Teluk Bayur. Seperti yang terlihat di gambar.

⁷Aulia Rahman, Penerapan Teknologi Rel Kereta Api di Sumatera Barat, *Jurnal Analisis Sejarah*, Volume 6, No. 2, 2017, h. 191.

⁸Erwiza Erman, *Membaranya Batubara Konflik Kelas dan Etnik Ombilin-Sawahlunto-Sumatera Barat 1892-1996*, (Depok: Desantara, 2005), h. 40.



Gambar Jalur Kereta Api di Sumatera Barat

Pembangunan ini melibatkan pihak swasta dengan bunga 5% setahun dari pemerintahan Hindia Belanda. Era perkeretaapian di Sumatera Barat dapat dikatakan sejak pembangunan jalur kereta api oleh Perusahaan Kereta Api Negara Sumatra Staats Spoorwegen (SSS), Pembangunan tersebut

dimulai dari Teluk Bayur- Sawahlunto yang dimulai dari Stasiun Pulau Air- Stasiun Padang Panjang sepanjang 17 km, jalur kereta api ini dibuka pada tanggal 1 Juli 1891.⁹

Pada era tersebut dimulailah perkeretaapian di Sumatera Barat dan selanjutnya dibangunlah jalur kereta api yang berkelanjutan dengan total 240 km, jalur tersebut adalah sebagai berikut:

1. Pembuatan jalan kereta api dari Pulau Air sampai ke Padang Panjang 71 km selesai bulan Juli 1891.
2. Padang Panjang ke Bukittinggi 19 km selesai pada bulan November 1891.
3. Padang Panjang ke Solok 53 km selesai pada 1 Juli 1892, di jalur ini terdapat jalur kereta api yang memaka gerigi (petak antara stasiun Padang Panjang sampai Stasiun Batutabal) seperti jalur kereta api di Ambarawa (Jambu-Gemawang).
4. Solok ke Muaro Kalaban 23 km dan Padang ke Teluk Bayur 7 km. Kedua jalur ini selesai pada tanggal yang sama yaitu 1 Oktober 1892.
5. Jalur kereta api dari Muaro Kalaban ke Sawahlunto dengan menembus sebuah bukit berbatu yang kemudian bernama Lubang Kalam sepanjang hampir 1 km (835 meter) selesai pada 1 Januari 1894.
6. Jalur kereta api dari lubuk alung ke pariaman selesai tahun 1908, selanjutnya Pariaman ke Naras selesai pada bulan Januari 1911, Naras ke Sungai Limau tahun 1917.
7. Payakumbuh ke Limbanang selesai Juni 1921.

⁹Yusman Karim, “ Keberadaan Stasiun Kereta Api Pulo Aie Kota Padang 1971-1990”, *Skripsi Jurusan Sejarah*, (Padang: Fakultas Ilmu Budaya, 2015), h. 2.

8. Muaro Kalaban ke Muaro Sijunjung diselesaikan pada tahun 1924.¹⁰

Keberadaan jalur kereta api di Kota Solok tidak lepas dari sejarah panjang perkembangan jalur transportasi perkeretaapian di Indonesia umumnya dan Sumatera Barat khususnya. Pembangunan jalur kereta api di Kota Solok bermula ditemukannya batubara Ombilin tahun 1868. Pemerintahan Hindia Belanda berinisiatif untuk membangun jalur kereta api di Kota Solok yang menghubungkan ke Pelabuhan Teluk Bayur. Ketika itu, angkatan laut Belanda benar-benar membutuhkan batubara dalam skala yang sangat besar untuk memperluas kontrol politiknya di daerah-daerah luar Jawa. Selain untuk angkatan laut batu bara juga dibutuhkan oleh perusahaan-perusahaan besar di bidang perkapalan.¹¹

Kereta api yang ada di Solok mulai beroperasi 1896 sebagai angkutan batubara yang digunakan oleh Pemerintah Kolonial Belanda. Kereta api ini beroperasi sebagai alat transportasi angkutan batubara dan penumpang dari jam 6 sampai jam 6 sore. Ketika itu kereta api yang digunakan sebagai angkutan barang dan angkutan penumpang adalah lokomotif uap akan tetapi mulai menghilang setelah datangnya lokomotif BB 303 dan lokomotif BB 204. Selain itu setelah masa kemerdekaan kereta api yang digunakan adalah Genofe Ekpres.¹²

¹⁰Sumatera Railways, “Sejarah Perkeretaapian Sumatera Barat” <http://sumaterarailways.blogspot.com/2016/01/sejarah-perkeretaapian-sumaterabarat.html> diakses pada Kamis, 11 April 2019.

¹¹Erwiza Erman, *Op. Cit.*, h. 2

¹²Ardi Andro, (Karyawan PT. KAI), *Wawancara Langsung*, tanggal 4 April 2019 di Solok.

Sedangkan kereta api di Kota Solok beroperasi sebagai transportasi wisata jam 8.00 sampai jam 16.30. Jadwal keberangkatan kereta api wisata di Kota Solok pertama dimulai pukul 08.00WIB, kereta kedua berangkat 10.21WIB, sedangkan kereta ketiga berangkat 14.57 WIB. Tarif karcis pada saat itu untuk ekonomi 10.000 perorang sedangkan untuk executive 20.000 perorang.¹³

Pada 1 Maret 2009, jalur stasiun kereta api ini difungsikan sebagai kereta api wisata dengan jalur Padang Panjang-Solok-Sawahlunto 3 kali seminggu. Meskipun hanya digunakan sebagai transportasi wisata dalam waktu yang sangat singkat, akan tetapi pada saat itu sangat berguna bagi anak sekolah. Kereta api yang pada saat itu banyak menggunakan oleh anak TK, seperti TK Golden School Kota Solok, TK Kartika Kota Solok, TK Islam Kota Solok dan lainnya.¹⁴

Stasiun Kota Solok merupakan salah satu bangunan peninggalan masa kolonial. Bisa dilihat dari tembok yang tebal, jendela dan pintunya yang besar serta ada beberapa ruangan yang terbuka seperti ruang tunggu yang terdapat beberapa tiang- tiang yang masih kokoh. Selain itu, ruangan yang ada di Stasiun Kota Solok yaitu ruang kantor pemimpin kepala stasiun, ruangan penjualan karcis, dan masih banyak lagi ruangan lainnya. Ada juga ruangan yang hanya memiliki atap dan tiang saja.¹⁵

¹³Arsip, Jadwal Keberangkatan Kereta Api Sebagai Transportasi Wisata, Solok 2012.

¹⁴Arsip Dokumentasi, Kereta Api Wisata Danau Singkarak-Solok-Muarokalaban-Sawahlunto dan Batutabal, di Stasiun Kereta Api Kota Solok.

¹⁵Efendi, (Kepala Satsiun Solok), *Wawancara Langsung*, tanggal 13 Maret 2019 di Kota Solok.

Stasiun Kereta Api di Kota Solok dahulunya memiliki dipo lokomotif yang terletak satu kompleks dengan Stasiun Solok.¹⁶ Dahulu ketika kereta api angkutan batubara masih beroperasi, dipo ini melayani perawatan dan penyimpanan lokomotif BB303 dan sempat menjadi tempat penyimpanan lokomotif F10 pada zaman penjajahan Belanda.

Kereta api merupakan alat transportasi massal yang umumnya terdiri dari lokomotif atau gerbong. Rangkaian kereta atau gerbong tersebut berukuran relatif luas sehingga mampu memuat penumpang maupun barang dalam skala besar. Karena sifatnya sebagai angkutan massal sangat efektif. Salah satunya Stasiun Kereta Api di Kota Solok memiliki dipo lokomotif yang sudah tidak dipergunakan lagi. Tetapi di dalam dipo tersebut terparkir lokomotif BB204 15 dan BB 204 16. Namun kedua lokomotif tersebut sudah tidak digunakan karena dalam kondisi tidak siap di operasikan.¹⁷

Stasiun kereta api berada di jalan RA Kartini lebih tepatnya 127+956 km lintas Padang Panjang- Sawahlunto dan ketinggiannya dari permukaan laut +398m. Stasiun kereta api Kota Solok memiliki luas lahan 5.000 m², panjang bangunan 54,4 m dan lebar 10 m sedangkan luas bangunan stasiun kereta api Kota Solok 504 m². Kereta api di Kota Solok mulai tidak aktif karena telah banyak terjadi kerusakan pada rel-rel kereta api baik itu yang menuju ke Sawahlunto maupun Padang Panjang. Selain itu, merosotnya batubara, dan juga telah banyaknya kendaraan lain.

¹⁶Arsip Dokumentasi, Dipo Lokomotif Solok, Solok: 2019.

¹⁷Dewa Ayu Nyoman Sriastuti, " Kereta Api Pilihan Utama Sebagai Modal Alternatif Angkutan Umum Massal", *Paduraksa, Volume 4, Nomor 1, Juni 2015*, h. 28.

Perusahaan kereta api di Indonesia bermula dari zaman Hindia Belanda yang terbagi menjadi dua perusahaan yaitu perusahaan milik negara SS dan perusahaan kereta api swasta yang tergabung dalam VS. Perusahaan kereta api negara SS mulai beroperasi sejak tahun 1878 dari Surabaya ke Lamongan dan akhirnya meliputi, Jawa Timur, Jawa Tengah, Daerah Istimewa Yogyakarta, Jakarta, Jawa Barat, Aceh, Sumatera Barat, Sumatera Selatan dan Lampung. Sedangkan perusahaan kereta api swasta mulai beroperasi sejak tahun 1867 dari Semarang ke Tanggung oleh NIS. Kemudian wilayah operasi NIS meluas ke seluruh Jawa Tengah, Daerah Istimewa Yogyakarta dan Jawa Timur.¹⁸

Setelah keberhasilan NIS maka munculah perusahaan-perusahaan kereta api swasta lainnya yang beroperasi di wilayah Jawa Tengah, Daerah Istimewa Yogyakarta, Jawa Barat dan Jawa Timur termasuk Madura. Perusahaan kereta api swasta itu ada 12 perusahaan yaitu, NIS (N.V. Nederlands Indische Spoorweg Maatschappij), SJS (N.V. Semarang Joana Stoomtram Maatschappij), SCS (N.V. Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij), SDS (N.V. Serajoedal Stoomtram Maatschappij), OJS (N.V. Oost Java Stoomtram Maatschappij), Ps SM (N.V. Pasoeroean Stoomtram Maatschappij), KSM (N.V. Kendiri Stoomtram Maatschappij), Pb SM (N.V. Probolinggo Stoomtram Maatschappij), MSM (N.V. Modjokerto Stoomtram Maatschappij), MS (N.V. Malang Stoomtram Maatschappij), Mad SM (N.V.

¹⁸Luthfi I. Nasution, *Tanah Kereta Api Suatu Tinjauan Historis Hukum Agraris Pertahanan dan Hukum Perbendaharaan Negara*, (Bandung: Kantor Pusat PERUM Kereta Api, 1991), h. 14.

Madoera Stoomtram Maatschappij), dan DSM (N.V. Deli Spoorweg Maatschappij).¹⁹

Pada tanggal 8 Maret 1942 perusahaan Hindia Belanda menyerah tanpa syarat kepada Jepang. Perusahaan kereta api negara SS dan 12 Perusahaan kereta api swasta VS pengelolaannya disatukan oleh pemerintahan Jepang. Kereta api di Jawa dikuasai oleh Angkatan Darat Jepang yang diberi nama Rikuyu Sokyoku yang daerah kekuasaannya dibagi tiga yaitu seibu kyoku di Jawa Barat, Chubu Kyoku di Jawa Tengah, dan Tobu Kyuko di Jawa Timur. Sedangkan kereta api di Sumatera Barat dikuasai oleh Angkatan Laut dan daerahnya dibagi menjadi tiga bagian yaitu Nanbu Sumatora Tetsudo di Sumatera Selatan termasuk Lampung, Seibu Sumatora Tetsudo di Sumatera Barat dan Kita Sumatora Tetsudo di Aceh dan Sumatera Utara.²⁰

Setelah kemerdekaan pada 17 Agustus 1945, pemerintahan Indonesia harus segera mengambil alih kekuasaan kereta api dari Jepang. Pengambilan alih kekuasaan kereta api di Jawa Tengah dan Daerah Istimewa Yogyakarta dilakukan pada tanggal 20 Agustus 1945. Sedangkan di Jakarta dan Jawa Barat dilakukan 04 September 1945 dan hasil pengambilan alih tersebut disebar luaskan melalui surat ke seluruh Jawa. Pengambilan Balai Besar Kereta Api di Bandung dilakukan tanggal 28 September 1945 sekaligus sebagai hari Kereta Api Indonesia.²¹

Setelah perusahaan kereta api negara (SS) dan perusahaan kereta api swasta (VS) diambil alih dari Jepang, selanjutnya berdasarkan Maklumat

¹⁹*Ibid.*, h. 6-13.

²⁰*Ibid.*, h. 15.

²¹*Ibid.*, h. 16.

Kementrian Perhubungan Republik Indonesia Nomor 1/ KA tanggal 23 Oktober 1946 perusahaan kereta api dikelola oleh Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI).²² Pada masa perjuangan revolusi fisik dengan datang kembali Belanda bersama sekutu, kekuasaan kereta api terbelah menjadi dua. Daerah-daerah yang dikuasai Indonesia kereta api dioperasikan oleh DKARI. Sedangkan di daerah yang diduduki Belanda kereta api dioperasikan oleh SS dan VS.

Berdasarkan surat keputusan Menteri Perhubungan, Tenaga dan Pekerjaan Umum Republik Indonesia tanggal 6 Januari 1950 Nomor 2 tahun 1950 perusahaan kereta api dikuasai kembali oleh Pemerintahan Republik Indonesia. Tanggal 1 Januari 1950 DKARI dan SS serta VS digabung menjadi satu Djawatan dengan nama Djawatan Kereta Api (DKA). Semua hak dan kewajiban DKARI dan SS serta VS menjadi tanggungjawab DKA.²³

Pada tahun 1963 berdasarkan peraturan Pemerintahan Republik Indonesia Nomor 22 tahun 1963 Djawatan Kereta Api diubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Pada 1971 berdasarkan peraturan pemerintahan Republik Indonesia Nomor 61 tahun 1971 Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) diubah menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Pada 1990 berdasarkan peraturan pemerintahan Republik Indonesia nomor 57 tahun 1990 perusahaan Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) diubah menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka). Sebagai pengganti peraturan perundang-undangan produk pemerintahan Hindia Belanda telah

²²*Ibid.*

²³*Ibid.*, h. 17.

dikeluarkan Undang-Undang No. 13 tahun 1992 tentang perkeretaapian dan peraturan pemerintahan No. 69 tahun 1998 tentang prasarana dan sarana kereta api.

Pada 1998 berdasarkan peraturan pemerintahan Republik Indonesia nomor 19 tahun 1998 Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) diubah menjadi PT Kereta Api Indonesia (Persero) sampai sekarang.²⁴

Jasa angkutan kereta api merupakan jasa angkutan darat yang pernah sangat populer dan menjadi pilihan utama para pengguna jasa transportasi di Sumatera Barat.²⁵ Hal ini dikarenakan relief dari hampir keseluruhan daerah di Provinsi Sumatera Barat terdiri dari perbukitan yang kurang efektif dan efisien untuk ditempuh menggunakan transportasi darat lainnya. Namun kebutuhan akan sarana transportasi menggunakan kereta api ini kurang ditunjang oleh perbaikan dan terobosan pada sarana dan prasarana kereta api itu sendiri sehingga mulai kurang dilirik peminatnya. Kondisi ini sangat miris sekali mengingat banyaknya jaringan jalan kereta api yang ada di Sumatera Barat namun tidak difungsikan secara optimal. Hanya sebagian kecil dari keseluruhan jaringan jalan kereta api yang masih digunakan.

²⁴UU, Peralihan Bentuk Perusahaan Umum(PERUM) Kereta Api menjadi Pesusahaan Perseroan (PERSERO), Jakarta:1998.

²⁵Cynthia Utami Putri,” Studi Investigasi Resiko Pra-Konstruksi Pada Proyek Kerjasama Pemerintahan Swasta Kereta Api Barang Shortcut Padang-Solok”, *Tesis* Fakultas Teknik, (Padang: Universitas Andalas, 2017), h. 3.

B. Perkembangan Perkeretaapian



Gambar Stasiun Kereta Api Solok Tahun 1896

Dilihat dari gambar Stasiun Kereta Api Kota Solok pada zaman dahulu sangat terlihat di sana terdapat kereta api angkutan batubara yang akan menuju ke Pelabuhan Teluk Bayur. Meskipun masih berhenti di stasiun tersebut maka akan sangat jelas bahwa kereta api yang ada di gambar adalah kereta api angkutan barang. Selain itu jika dilihat dari gambar maka akan sangat jauh berbeda keadaan stasiun kereta api sekarang dengan yang dahulu. Jika dahulu stasiun kereta api yang ada di Solok sangat bersih dan terawat. Meskipun sekarang kereta api yang ada di Solok terawat akan tetapi relnya telah banyak ditumbuhi rumput liar sehingga terlihat seperti tidak terawat.



Gambar Stasiun Kereta Api Sekarang

Pada masa Pemerintahan Kolonial Belanda kereta api digunakan sebagai alat transportasi angkutan bara dan hasil bumi. dan stasiunnya digunakan tempat penyimpanan hasil bumi yang akan dibawa ke Teluk Bayur untuk dijual oleh pemerintahan Kolonial Belanda. Pada saat itu Kota Solok merupakan wilayah yang banyak sangat subur sehingga seluruh hasil bumi di Kota Solok di Simpan di Stasiun Kereta api yang ada di Kota Solok. ketika itu kereta api masih menggunakan tenaga uap untuk menjalankan kereta api agar sampai ke Pelabuhan Teluk Bayur. Selan itu, pada masa Kolonial Belanda ada lokomotif BB303 dan lokomotif F10.²⁶

²⁶Ardi Andro, (Karyawan PT. KAI), *Wawancara Langsung*, tanggal 4 April 2019 di Solok.

Pada masa Jepang kereta api memiliki fungsi yang sama dengan Belanda yaitu untuk pengangkutan barang dan keperluan perang. Terutama untuk angkutan batubara Ombilin (Sawahlunto) melalui Muaro Sijunjung yang akan melintasi Riau Daratan hingga ke Siak agar mudah ke Selat Malaka. Dengan jalur ini, Jepang ingin menghubungkan antara Samudera Hindia dan Selat Malaka, sehingga pengangkutan logistik dan tentara melalui laut dapat diminimalisir. Selain itu, Jepang perlu angkutan yang efektif dan efisien dalam mengangkut batubara dari Ombilin ke Pekanbaru untuk selanjutnya dibawa ke Singapura. Ketika itu Jepang membutuhkan energi batubara untuk perang.²⁷ Sehingga jalur kereta api di Kota Solok hanya digunakan untuk mengangkut hasil bumi. Selain itu, kereta api masa Jepang juga digunakan untuk angkutan tentara Jepang dan tahanan yang dipekerjakan sebagai (*Romusha*). Tahanan dibawa dari Padang 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.²⁸

Romusha diperlakukan sangat buruk, makan kurang dan dipaksa bekerja dengan keras. Korban pembangunan kereta api di Riau dan Sijunjung mencapai 280.000 korban dari 400.000 orang selama tahun 1943-1945. Jam kerja Romusha berlangsung dari jam 06.30 sampai 16.30. meskipun demikian

²⁷Ade Dewi Riyanty, Sejarah Jalur Kereta Api di Riau Pada Tahun 1943-1945, *Skripsi* Program Studi Pendidikan Sejarah, (Riau: Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan), h. 5

²⁸Erniwati, Modernisasi Transportasi: Pembangunan dan Revitalisasi Kereta Api di Sumatera Barat, *Laporan Penelitian*, (Padang: UNP, 2013), h. 32

romusha harus sudah bangun jam 04.30 dan apel pukul 05.30. pada tahun 1944 waktu kerja romusha ditambah dua jam di malam hari. Kondisi ini membuat tenaga Romusha terkuras habis sehingga banyak romusha yang sakit dan meninggal dunia.²⁹

Setelah kemerdekaan jasa angkutan kereta api kembali muncul seiring dengan tingginya permintaan ekspor akan batu bara, karet, kopi, kopra, teh, beras melalui Pelabuhan Teluk Bayur. Selain itu, Stasiun Kereta Api di Solok berada di dekat pasar sehingga memudahkan penjual untuk membawa barang dagangannya ke daerah lain.

Menurut bapak Efendi (kepala stasiun Solok) bahwa masa Kolonial, Jepang dan kemerdekaan kereta api ini berfungsi sebagai pelayanan penumpang, persilangan dan persusulan antar kereta api batubara dari pertambangan batubara Ombak di Sawahlunto yang hendak menuju pelabuhan Teluk Bayur. Berfungsi sebagai pelayanan penumpang maksudnya sebagai tempat naik dan turunnya penumpang. persilangan yaitu pertemuan kereta api yang datang dengan berangkat di stasiun dengan jalur yang berbeda. Sedangkan, persusulan mengikuti kereta api sebelumnya³⁰

Mulainya zaman kejayaan kereta api di Sumatera Barat sekaligus Solok pada abad ke 19 hingga pertengahan abad ke 20.³¹ Kereta api ketika itu tidak hanya digunakan sebagai pengangkut barang tetapi juga menjadi

²⁹Ade Dewi Riyanty, *Op.Cit.*, h. 6

³⁰Efendi,(Kepala Satsiun Solok), *Wawancara Langsung*, tanggal 15 April 2019 di Kota Solok.

³¹Miko Elfisha, Sejarah Kereta Api Sumbar dan Mimpi “Shinkansen”. <http://sumbar.antaranews.com/berita/197709/sejarah-kereta-api-sumbar-dan-mimpi-shinkansen>. diakses pada Senin, 22 April 2019.

transportasi massal. Berhubung pada saat itu alat transportasi yang cepat mengantarkan masyarakat ke tempat tujuan hanyalah kereta api. Sementara itu alat transportasi lain seperti mobil, motor belum ada sehingga masyarakat hanya menggunakan kereta api sebagai alat transportasi ketika itu.

Kejayaan batubara di pasar internasional ikut berpengaruh terhadap kejayaan perkeretaapian di Solok . Meskipun konsumen kereta api tidak saja berasal dari pengangkutan batu bara, pada kenyataannya, jika dibandingkan dengan pemasukan dari pembawa penumpang dan jasa pengiriman, pemasukan kereta api dari pengangkutan batu bara jauh lebih baik. Batubara 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.³²

Kereta api di Sumatera Barat termasuk Solok pada tahun 1970 an berfungsi sebagai penggerak laju perdagangan barang maupun jasa penumpang, selain transportasi darat lainnya. Tahun 1977 kereta api di Sumatera Barat lebih berfungsi untuk mengangkut barang. Sebagaimana kereta api yang ada di Kota Solok juga digunakan untuk mengangkut barang. Apalagi Kota Solok dan di wilayah sekitar Kota Solok seperti Kabupaten Solok memiliki wilayah yang subur sehingga banyak menghasilkan bahan pangan yang bisa dijual keluar daerah.

³²Suherman, (Pel Aset Solok), *Wawancara Langsung*, 15 April 2019 di Solok.

Walaupun pada tahun 1977 kereta api masih berfungsi sebagai pengangkut barang, tetapi kejayaan kereta api mulai mundur tahun 1970 an karena telah kalah bersaing dengan transportasi lain.

Sekitar tahun 1970an, Perusahaan Jawatab Kereta Api (PJKA) Eksploitasi Sumatera Barat mengalami kemunduran karena penurunan sumber pendapatan dari angkutan batubara. Kemunduran disebabkan karena bahan bakar batubara mulai tersaingi oleh bahan bakar minyak. Angkutan penumpang yang sebelumnya dapat diandalkan sebagai pendapatan juga mendapat saingan dari angkutan jalan raya dengan sarana dan prasarana yang semakin membaik.³³

Sejak tahun 1992 kereta api di Sumatera Barat lebih berfungsi sebagai angkutan Penumpang.³⁴ Pendapatan PT KAI terhadap angkutan barang tidak begitu besar karena telah terjadi persaingan dengan munculnya truk untuk mengangkut barang. Selain itu, truk bisa memasuki pedalaman secara langsung untuk mengangkut barang karena hasil bumi yang ada di Sumatera Barat khususnya Kota Solok dan wilayah di sekitar Kota Solok seperti Kabupaten Solok memiliki hasil bumi yang ada di pedalaman.

Selain itu, karyawan Kereta Api Kota Solok juga mendapatkan penghargaan tahun 1994 dalam kegiatan “Konvensi dan Presentasi Gugus Kendali Mutu” tingkat wilayah Perumka Eksploitasi Sumatera Barat yang diselenggarakan di Kota Padang.³⁵

³³Riswandi, “Kereta Api Angkutan Batu Bara di Sumatera Barat 1977-1998”, *Skripsi*, (Padang: Fakultas Sastra Sejarah Unand, 2000), h. 13.

³⁴*Ibid.*, h. 31.

³⁵Arsip PT. KAI DivreII Sumbar, Piagam Penghargaan, Padang: PT. KAI, 1994.

Kemudian setelah tahun 2003 kereta api sebagai angkutan batubara tidak aktif lagi tetapi masih digunakan sebagai angkutan penumpang. Akan tetapi zaman yang semakin modern dan canggih, kereta api solok mulai ditinggalkan oleh masyarakat karena masyarakat lebih memilih alat transportasi lain yang memudahkan mereka untuk berpergian seperti mobil, bus dan kendaraan bermotor lainnya. Akibatnya kereta api yang dahulunya berfungsi sebagai alat transportasi, tidak difungsikan lagi sebagai alat transportasi massal.

Menurut Suherman, Stasiun Kereta Api Kota Solok tidak berfungsi lagi sebagai angkutan penumpang adalah pada akhir tahun 2008. Kondisi ini membuat perusahaan kereta api mengalami kerugian. Akhirnya pada tahun 2009 kereta api di Kota Solok dibuka sebagai kereta api wisata yang hanya dijalankan pada hari-hari tertentu seperti hari libur, ada catering dan jika tidak ada catering maka akan beroperasi tiga kali seminggu. Akan tetapi karena tidak begitu banyak yang berminat menaiki kereta api dan masyarakat telah memiliki kendaraan sendiri-sendiri tahun 2014 kereta api wisata diberhentikan beroperasi.³⁶

³⁶Suherman, (Pel Aset Solok), *Wawancara Langsung*, 15 April 2019 di Solok.



Gambar Pendapatan Kereta Api Wisata Tahun 2012

Sementara berbicara tentang pendapatan PT. KAI dapat dilihat berdasarkan foto di atas. Pendapatan kereta api Kota Solok tahun 2012 sebagai kereta api wisata paling banyak bulan Agustus karena selain hari kemerdekaan juga merupakan hari raya sehingga banyak masyarakat ingin pergi wisata baik itu ke Singkarak maupun ke Sawahlunto. Sedangkan bulan lain yang ada di tahun 2012 kurang pendapatannya apalagi di bulan Januari hanya sekitar 350.000 dan bulan lain masih di atas satu juta lebih.³⁷ Meskipun demikian pendapatan kereta api wisata dari bulan Agustus sampai bulan Desember mengalami penurunan sehingga pendapatan kereta api setiap perbulan tidak mendapatkan keuntungan dari semestinya tetapi mengalami kerugian.

Kereta api di Kota Solok tidak lagi berfungsi sebagaimana mestinya, tetapi kereta di Kota Solok masih dirawat dengan baik sehingga masih bagus untuk dilihat. Karyawan kereta api di Kota Solok bekerja sampai jam 4 dan

³⁷Arsip Dokumentasi Pendapatan Kereta Api Wisata Singkarak Tahun 2012 yang diambil di Stasiun Solok, tanggal 21 Maret 2019.

ada pula yang tidur di sana untuk merawat dan menjaga stasiun kereta api agar selalu bersih.

Setelah kereta api wisata berhenti beroperasi, lahan yang ada di Kota Solok digunakan sebagai tempat sewa. Lahan-lahan yang dimiliki oleh PT Kereta Api di sewakan dan harga sewanya berbagai macam. Sewa lahan kereta api yang ada di tengah kota lebih mahal dari pada yang jauh dari perkotaan. Hasil sewa itulah yang dijadikan uang masuk untuk PT. KAI. Menurut Arwen, tanah yang disewakan tersebut akan menjadi pendapatan untuk perusahaan kereta api meskipun kereta api di Kota Solok tidak beroperasi lagi, tetap ada uang masuk sehingga perusahaan tidak mengalami kerugian.³⁸

Kebijakan KAI sebagai BMUN diperoleh untuk menyewa lahan mereka sesuai dengan peraturan menteri BMUN no. PER-13/MBU/09/2014 tentang pedoman pendayagunaan aset tetap BMUN. Peraturan tersebut telah dijelaskan secara rinci mengenai hak dan kewajiban yang harus dipenuhi oleh penyewa yang akan menyewa lahan BMUN. Selain itu, ketentuan waktu penyewa juga telah diatur sesuai dengan keputusan direksi PT. KAI no.Kep.U/KA.102/IV/KA-2016 tentang petunjuk pendayagunaan aset tetap perusahaan untuk jangka waktu sampai lima tahun.

Alur pelaporan bukti pembayaran sewa tanah memiliki faktur yang berbeda-beda warna. Faktur warna putih untuk komersil, warna merah untuk arsip, warna kuning penagihan, warna hijau masih untuk penagih dan warna

³⁸Arwen, Karyawan PT KAI, *Wawancara Langsung*, tanggal 13 Maret 2019 di Kota Solok.

biru untuk debitur. Sementara bagi yang tidak membayar sewa diwaktunya akan diberi tanda silang sebagai tanda bahwa bangunan apapun yang dibangun di atas tanah PT KAI akan di bongkar.³⁹

Berdasarkan wawancara dengan Syafril dalam mengajukan sewa tanah ke PT. KAI harus memberikan surat permohonan mana yang akan disewa oleh calon penyewa. Setelah itu orang dari PT. KAI akan melakukan survei terhadap tanah yang akan disewa apakah tanah tersebut layak untuk disewakan atau tidak. Setelah disurvei maka PT. KAI akan melihat berapa harga sewa berdasarkan luas tanah dan apa kegunaan tanah sewa tersebut.⁴⁰

Kebijakan yang diambil oleh PT. KAI ini yaitu adanya sistem sewa lahan, merupakan pemasukan bagi PT KAI dan juga bisa membantu perekonomian masyarakat. Masyarakat yang tidak memiliki lahan bisa menggunakan lahan PT. KAI tersebut sebagai tempat penghasilan atau kegiatan ekonomi, karena kebanyakan yang menyewa tanah milik PT KAI digunakan untuk melakukan usaha. Selain itu antara penyewa dan PT KAI memiliki perjanjian yang mana ketika PT KAI membutuhkan lahan sewa tersebut maka penyewa akan menyerahkannya.⁴¹

Selain terjadi perubahan fungsi terhadap jalur kereta api juga terjadi perubahan sosial masyarakat dengan adanya jalur kereta api juga memicu perubahan sosial masyarakat. Salah satunya perubahan sosial masyarakat terus

³⁹Jafrizal, Karyawan PT KAI, *Wawancara Langsung*, tanggal 13 Maret 2019 di Kota Solok.

⁴⁰Syafril, (Pedagang/ Penyewa), *Wawancara Langsung*, tanggal 15 April 2019 di Kota Solok.

⁴¹Arwen, Karyawan PT KAI, *Wawancara Langsung*, tanggal 13 Maret 2019 di Kota Solok.

maju meskipun perlahan, yang membawa masyarakat berubah dari tahap primitif ke tahap yang lebih maju. Contohnya alat transportasi itu sendiri. Pada awalnya masyarakat menggunakan gerobak untuk mengangkut barang dan berpergian telah digantikan oleh kereta api.⁴²

Pola pikir masyarakat juga menyebabkan terjadinya perubahan dalam suatu masyarakat. Perubahan pola pikir masyarakat Solok mulai terasa setelah ketika rel kereta api mulai menghubungkan dengan kota-kota kolonial di Sumatera Barat. Secara tradisional masing-masing daerah di Sumatera Barat memiliki tempat pendidikan yaitu surau. Surau merupakan tempat pendidikan pertama bagi anak-anak di Minangkabau sebelum pergi ke luar daerah.⁴³ Keberadaan pendidikan modern di awal abad ke 19 menarik minat generasi muda untuk pergi ke kota kolonial seperti Padang Panjang. Pada awalnya kota-kota ini hanya ramai untuk perdagangan akan tetapi pada kota-kota tertentu seperti Bukittinggi dan Padang Panjang tidak hanya untuk perdagangan tetapi sudah menjadi kota dengan standar pendidikan modern ala Eropa. Meningkatnya minat masyarakat Solok terhadap pendidikan karena sudah mulai adanya transportasi jarak jauh seperti kereta api. Hal demikian secara tidak langsung telah mengubah pemikiran masyarakat Solok.⁴⁴

Selain terjadinya perubahan sosial masyarakat kereta api juga mengubah perekonomian masyarakat. Perubahan pada perekonomian

⁴²Aulia Rahman, “Modernisasi Teknologi Kereta Api di Sumatera Barat Masa Kolonial Belanda (1871-1933)”, *Jurnal Arkeologi*, Vol. 24, No. 1, Mei 2019.h. 34.

⁴³Maidir Harun dan Sudarman, *Sejarah Rumah Ibadah Kuno di Kota Padang: Masjid Raya Gantiang, Gereja Katedral Katolik, Gereja GPIB Jema'at Efrata, Kelenteng She Him Kiong*, (Padang: Imam Bonjol Press, 2013), h. 22

⁴⁴ Aulia Rahman, “Modernisasi Teknologi Kereta Api di Sumatera Barat Masa Kolonial Belanda (1871-1933)”, *Jurnal Arkeologi*, Vol. 24, No. 1, Mei 2019.h. 34.

masyarakat bisa dilihat dari aktivitas perdagangan di Sumatera Barat terutama perdagangan rempah-rempah, pelaksanaan tanam paksa kopi dan perdagangan kopi serta perkebunan dan pertambangan. Adanya kereta api akan mempermudah semua aktivitas tersebut.

Berdasarkan wawancara dengan Rinaldi Surya (Karyawan PT KAI) keberadaan kereta api sampai saat ini masih dipertahankan bangunan maupun fungsinya. Khususnya kereta api yang berada di Provinsi Sumatera Barat masih ada di beberapa daerah yang masih menggunakan kereta api walaupun hanya sebagai alat transportasi wisata. meskipun kereta api yang berada di Solok tidak berfungsi akan tetapi masih dijaga karena pengelolaan dan pelestarian bangunan serta aset stasiun berada di bawah pengelolaan PT KAI (Persero).⁴⁵

Secara kelembagaan, tanggung jawab upaya pelestarian kereta api secara keseluruhan berada di bawah PT KAI, khususnya di Unit Pusat Pelestarian dan Desain Arsitektur Bidang Bangunan. Unit ini secara khusus melaksanakan program pemugaran dan perawatan bangunan dinas di lingkungan PT KAI. Sebagai BUMN (Badan Usaha Milik Negara) PT KAI telah berupaya untuk melestarikan keberadaan kereta api ini dengan menetapkan bangunan kereta api sebagai Cagar Budaya tidak bergerak dan dikategorikan sebagai bangunan Cagar Budaya, baik peringkat Nasional maupun tingkat kabupaten atau kota yang mengacu pada Undang-Undang

⁴⁵Rinaldi Surya, (Karyawan PT KAI/ Operator), *Wawancara Langsung*, tanggal 13 Maret 2019 di Kota Solok.

Republik Indonesia No 11 tahun 2010 tentang Cagar Budaya.⁴⁶ Bahwa yang masuk Cagar Budaya perlu dijaga dan dilestarikan sebagai bukti bahwa pada masa lalu ada bangunan atau alat transportasi yang pernah digunakan di Kota Solok.

Jejak-jejak sejarah kereta api masa Belanda masih bisa dilihat di Kota Solok hingga sekarang. Meskipun, sekarang stasiun kereta api tidak digunakan lagi sebagai mana mestinya. Akan tetapi, kereta api merupakan salah satu transportasi peninggalan masa lalu di Kota Solok. Apalagi stasiun kereta api di Kota Solok menjadi salah satu bagian dari cagar budaya yang harus tetap dijaga dan dilestarikan sebagai bukti sejarah.

C. Kemunduran Kereta Api di Kota Solok

Perkeretaapian di Sumatera Barat cenderung mengalami kemunduran dan jauh tertinggal dari Pulau Jawa. Kemunduran ini mulai turunnya peranan dan fungsi sebagai alat transportasi. Jalur yang beroperasi tidak berfungsi sebagai alat transportasi utama melainkan alternatif. Sedangkan jaringan kereta api terdiri dari jaringan Kota Padang- Kota Pariaman, Padang Panjang- Bukit Tinggi, Bukit Tinggi Payakumbuh, Padang Panjang- Solok, Solok Sawahlunto. Jaringan yang beroperasi hanya Padang Pariaman selebihnya tidak beroperasi.

Pada awalnya kereta api difungsikan sebagai alat transportasi angkutan batubara. Akan tetapi karena batu bara sudah mulai menurun makanya kereta

⁴⁶Bpcbsubar, "Perkeretaapian di Sumatera Barat dan Upaya Pelestariannya", <http://kebudayaan.kemdikbud.go.id/bpcbsubar/perkeretaapian-di-sumatera-barat-dan-upaya-pelestariannya/> diakses pada Sabtu, 25 Mei 2019.

api digunakan sebagai alat transportasi massal. Faktor menurunnya fungsi kereta api karena menurunnya batubara Ombilin, sehingga kereta api tidak berfungsi sebagaimana mestinya.

Pada masa penjajahan Jepang jaringan kereta api hampir seluruhnya dikuasai. Hal ini terlihat dari kegiatan perkeretaapian tersebut bertujuan untuk mendukung peperangan dan kepentingan politik, banyak jaringan jalan kereta api dibongkar dan diangkut ke Thailand sehingga kondisi perkeretaapian saat itu mengalami kemunduran dan bahkan mengalami kehancuran.⁴⁷ Di Sumatera dibawah pimpinan Angkatan Darat Jepang dengan nama *Tetsudotai* yang berkantor pusat di Bukittinggi. Perkeretaapian Sumatera dimasukkan kedalam wilayah Singapura, sehingga hubungannya dengan pulau jawa menjadi terputus. Selain itu, penggunaan angkutan kereta api lebih diprioritaskan bagi kepentingan militer Jepang, dengan tujuan guna memenangkan melawan sekutu. Akibatnya, perjalanan kereta api tidak mengikuti jadwal yang pasti sehingga sering mengecewakan penumpang.⁴⁸

Selain itu, menurunnya fungsi kereta api di Kota Solok karena wilayah Kota Solok dan sekitar Kabupaten Solok berada di pedalaman yang dikelilingi oleh bukit-bukit sehingga memepersulit kelancaran dan ketepatan waktu kereta api sampai tujuan. Menurunnya pengguna kereta api di Kota Solok juga disebabkan oleh semakin berkembangnya kendaraan bermotor.⁴⁹

⁴⁷Musrifah Sunanto, *Sejarah Peradaban Islam Indonesia*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2007), h. 35.

⁴⁸Ardi Andro, (Karyawan PT. KAI), *Wawancara Langsung*, tanggal 4 April 2019 di Solok.

⁴⁹Aulia Rahman, "Pasang Surut Perusahaan Kereta Api Tahun 1963-2010", *Thesis*, (Padang: Universitas Andalas, 2014), h. 2.

Terhitung sejak tahun 1960 an jumlah kendaraan bus 1.000 unit dan truk 2.360 unit, maka pada tahun tahun 1972 terjadi peningkatan bus 1.858 dan truk 3.332. semakin meningkatnya alat transportasi alternatif membuat peranan kereta api semakin tenggelam.⁵⁰ Karena alat transportasi alternatif dapat menjangkau wilayah-wilayah pedalaman yang ada di Kota Solok dan sekitarnya. Sebelumnya tanda-tanda kemunduran kereta api sudah terlihat dengan munculnya alat transportasi kendaraan bermotor akan tetapi belum menjadi saingan yang sengit karena pada saat itu belum terlalu banyak alat transportasi.

Persaingan dengan transportasi mobil yang semakin berkembang menjadi salah satu faktor yang menyebabkan transportasi kereta api di Solok semakin meredup. Di Solok, 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 dan tempat pemberhentian tertentu. Padahal jika ditinjau dari ongkos kereta api relatif lebih rendah dibandingkan bus, sehingga masyarakat sangat membutuhkan kereta api untuk alat transportasi ke daerah lain.⁵¹

Menurut bapak Efendi kemunduran kegunaan transportasi kereta api di Kota Solok karena masyarakat telah memiliki kendaraan sendiri sehingga alat transportasi kereta api tidak diminati lagi. Apalagi masyarakat Kota Solok

⁵⁰*Ibid.*, h. 3.

⁵¹Erniwati, *Modernisasi Transportasi: Pembangunan dan Revitalisasi Kereta Api Di Sumatera Barat, Laporan Penelitian*, (Padang: UNP, 2013), h. 32

lebih suka menggunakan kendaraan umum untuk pergi ke suatu tempat sebab dapat dijangkau langsung oleh kendaraan umum dari pada kereta api.⁵²

Selain itu, jalur kereta api banyak mengalami kerusakan dan banyak ditumbuhi oleh rumput liar, sehingga kereta api tidak digunakan lagi. Di samping itu faktor lainnya kereta api di tidak difungsikan lagi dikarenakan perusahaan akan mengalami kerugian karena tidak ada pemasukan dari kereta api di Kota Solok akibat tingginya persaingan dengan kendaraan umum lainnya.

Kemunduran kereta api semakin signifikan setelah produksi batu bara Ombilin tidak mendukung lagi sebagai bahan bakar utama untuk mengoperasikan kereta api di Sumatera Barat khusus di Solok. Kemerosotan tambang batu bara Ombilin berpengaruh besar terhadap kejayaan transportasi kereta api di Solok. Puncak kemunduran transportasi kereta api di Solok terjadi di tahun 2003 saat tambang batubara Ombilin menghentikan produktivitasnya.⁵³

Walaupun sekarang kereta api di Kota Solok tidak berfungsi secara baik. Akan tetapi PT. KAI berencana menjadikan kereta api di Sumatera Barat termasuk Kota Solok sebagai transportasi Trans Sumatera. Karena kereta api merupakan alat transportasi yang tidak mengalami kemacetan, cepat, praktis memakai tempat yang lebih sedikit. Belum diketahui kapan kereta api *Trans Sumatera* mulai dioperasikan, tetapi saat ini jalur kereta api tersebut sudah diperbaiki dimulai dari daerah Sawahlunto. Akan tetapi perbaikan jalur kereta

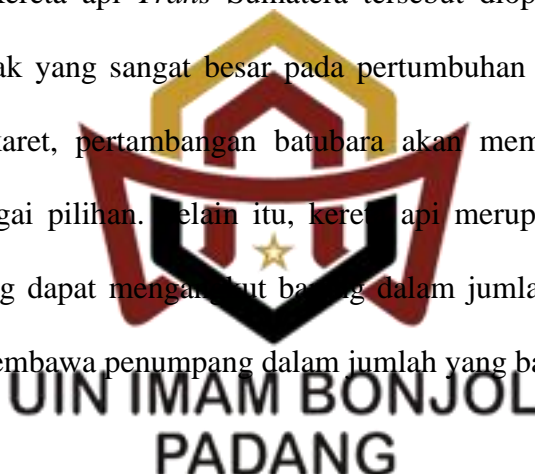
⁵²Efendi, (Kepala Satsiun Solok), *Wawancara Langsung*, tanggal 15 April 2019 di Solok.

⁵³Suherman, (Pel Aset Solok), *Wawancara Langsung*, tanggal 15 April 2019 di Solok.

api tersebut belum terlaksana ke daerah-daerah lain di Sumatera. Karena dana yang awalnya akan digunakan untuk KA *Trans* Sumatera telah dialihkan ke lintas rel terpadu (LRT) Jabodetabek, sehingga *Trans* Sumatera belum bisa dipastikan kapan dioperasikan.⁵⁴

Sasaran pengembangan jaringan jalur kereta api di Pulau Sumatera adalah mewujudkan *Trans* Sumatera, yang menghubungkan jalur kereta dari Nanggroe Aceh Darussalam, Sumatera Utara, Sumatera Barat, Sumatera Selatan dan Lampung.⁵⁵

Ketika kereta api *Trans* Sumatera tersebut dioperasikan maka akan memiliki dampak yang sangat besar pada pertumbuhan ekonomi. Perusahaan kelapa sawit, karet, pertambangan batubara akan memanfaatkan angkutan kereta api sebagai pilihan. Selain itu, kereta api merupakan salah satu alat transportasi yang dapat mengangkut barang dalam jumlah yang sangat besar serta mampu membawa penumpang dalam jumlah yang banyak.⁵⁶



⁵⁴Ardi Andro, (Karyawan PT. KAI), *Wawancara Langsung*, tanggal 4 April 2019 di Solok.

⁵⁵Kementerian Perhubungan Ditjen Perkeretaapian, *Rencana Induk Perkeretaapian Nasional*, (Jakarta: Kementerian Perhubungan Ditjen Perkeretaapian, 2011), h. 42.

⁵⁶Awd, "Jalur Kereta Api Trans Sumatera", <http://unitedgank007.blogspot.com/2016/04/jalur-kereta-api-trans-suatera.html?m=1>, diakses pada minggu, 25 Agustus 2019.