



# STASIUN KERETA API SOLOK

INGATAN KOLEKTIF TENTANG WT BOS

TIM PENYUSUN: GAJAH MAHARAM PHOTOGRAPHY

# **STASIUN KERETA API SOLOK**

**Ingatan Kolektif tentang WTBOS**

**Tim Penyusun  
Gajah Maharam Photography**



Salam,

Sejak tahun 2020, Komunitas Gajah Maharam Photography melahirkan sebuah inovasi yang bernama Solok City Heritage (SoCH). Inovasi ini merupakan program pemetaan, mengkaji dan aktivasi tentang peninggalan bersejarah di Kota Solok.

Kegiatan sederhana ini merupakan catatan-catatan selama kita melakukan riset, maka catatan ini kita beri judul “Stasiun Kereta Api Solok Ingatan Kolektif tentang WT BOS”.

Dalam catatan tersebut, kita berusaha untuk tidak terjebak menarasikan hal-hal besar yang berjarak dengan konteks kekinian. Selama riset kita mencoba menangkap narasi-narasi kecil yang dapat menjadi representasi memori kolektif yang ada di jalur Warisan Tambang Batubara Ombilin Sawahlunto, yang berada di Kota Solok. Catatan-catatan di buku ini melibatkan 6 partisipan, yang menyumbangkan waktu dan pikiran untuk merespon tema di atas.

Semoga buku ini dapat memantik pendalaman wacana dari berbagai kalangan, menjadi kaca mata dalam peninggalan sejarah di lingkup lokal maupun nasional.

Salam,

Mellya Fitri

**Ketua**

**Komunitas Gajah Maharam Photography**



# Stasiun Kereta Api Solok Ingatan Kolektif tentang WT BOS

## **Pengantar**

Mellya Fitri

## **Kurator/ Editor**

Sudarmoko

## **Penulis**

Wahyu Haryadi

Mellya Fitri

## **Dokumentasi Dan Foto**

Satria Arjuna

Retmonth Bensal Poetra

Afrinaldi

Indrayani

## **Penyunting dan Desain Buku**

Mellya Fitri

Randi Reimena

## **Ilustrasi Sampul**

Heru Joni Putra

Cetakan pertama, Solok, Juni 2024.

Buku ini merupakan bagian dari penggalan memori kolektif Warisan Tambang Batubara Ombilin Sawahlunto di Kota Solok dan Kaba Baro pada even Galanggang Arang #2 - Anak Nagari Merawat Warisan Dunia tahun 2024.

# DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR .....	i
DAFTAR ISI .....	iv
BAB I PENDAHULUAN .....	1
A. Latar Belakang .....	1
B. Kondisi Kekinian .....	3
BAB II PEMBAHASAN .....	5
A. Sejarah Kereta Api .....	5
B. Seperti apa stasiun Kereta Api solok menjalankan fungsinya pada masanya?	14
C. Kemunduran Kereta Api di Kota Solok ...	31
D. Merawat Nilai kebudayaan Stasiun Kereta api Solok .....	37
BAB III PENUTUP .....	44
A. Kesimpulan .....	44
B. Saran .....	44
Partisipan .....	49

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Kota Solok salah satu daerah tempat bermukimnya Kolonial Belanda pada masa penjajahan. Hal ini dibuktikan dengan adanya beberapa peninggalan, baik secara fisik (bangunan) atau non fisik (rempah), seperti : Stasiun Kereta Api, SMP 1 Kota Solok (bekas Sekolah Hollands Inlandse School), Bak Penampungan Air Pincuran Gadang, dan lain sebagainya.

Kota Solok juga terletak di daerah persimpangan yang dilewati untuk menuju daerah lainnya dengan menggunakan kereta api. Pada masa kolonial Belanda, stasiun ini juga digunakan untuk sarana transportasi yang menghubungkan jalur pantai barat Sumatera (khususnya Kota Padang) dengan Sawahlunto yang pada waktu itu penghasil batubara. Stasiun Kereta Api Solok juga digunakan untuk tempat penyimpanan hasil bumi yang dihasilkan dari berbagai daerah di sekitarnya untuk didistribusikan ke daerah lain. Pada 1 Maret 2009, jalur/Stasiun KA Solok sempat difungsikan sebagai Kereta

Api Wisata dengan jalur Padang Panjang-Solok-Sawahlunto 3 kali seminggu.



(Stasiun Solok - Foto dokumentasi Gajah Maharam Photography)

Stasiun kereta api yang berada cukup dekat dengan pasar tradisional Kota Solok tersebut beralamat di Jalan Kartini No. 1, Kelurahan Kampung Jawa, Kecamatan Tanjung Harapan, Kota Solok. Stasiun Kereta Api Solok tersebut merupakan salah satu benda cagar budaya Kota Solok dengan nomor inventaris 07/BCB-TB/A/05/2007. Kota Solok sendiri juga termasuk kedalam salah satu dari 7 (tujuh) daerah kabupaten/kota pendukung Warisan Tambang Batubara Ombilin (WTBOS) dari UNESCO sebagai warisan dunia. Sebagai respon kreatif atas penetapan warisan dunia ini, diadakan kegiatan festival dan kegiatan terkait lainnya yang dimaksudkan untuk

penguatan ekosistem WT BOS yang ada di 7 (tujuh) kabupaten/kota tersebut.

Secara geografis Stasiun Kereta Api Solok yang berada di tengah-tengah pemukiman padat tersebut merupakan jalur kereta api dari arah Timur (Kota Sawahlunto) berbatasan dengan Kabupaten Solok (stasiun Sungai Lasi), dari arah Utara (Kota Padang Panjang) berbatasan dengan Kabupaten Solok (Stasiun Singkarak).

## **B. Kondisi kekinian**

Jalur kereta api dari Sawahlunto menuju Solok, dan Padang Panjang menuju Solok sudah tidak berfungsi lagi sejak 2014. Bangunan di kawasan stasiun dan di jalur kereta api tidak terawat, serta bermunculan bangunan-bangunan liar yang ada di sepanjang rel kereta api di Kota Solok.



(Rel Coffee - Foto dokumentasi Gajah Maharam Photography)

Berkurangnya produksi batubara PT. Bukit Asam Ombilin di Sawahlunto menyebabkan kereta api jurusan tersebut juga dihentikan operasinya, yang menjadi penyebab berkurangnya minat perusahaan tambang untuk menggunakan kereta api sebagai alat transportasi angkutan karena kalah bersaing dengan alat transportasi darat yang memiliki pembiayaan lebih murah ketimbang kereta api. Kondisi ini mengakibatkan ratusan kilo jalur kereta api menjadi mati suri tanpa pengawasan dan perawatan.

## **BAB II**

### **PEMBAHASAN**

#### **A. Sejarah Kereta Api**

Terjadinya Revolusi Industri yaitu perubahan secara besar-besaran di bidang pertanian, manufaktur, pertambangan, transportasi, dan teknologi pada periode antara tahun 1760-1850 di Eropa menjadikan batubara sebagai salah satu bahan baku yang sangat penting dalam perubahan, saat pekerjaan manusia di berbagai bidang mulai digantikan oleh mesin. Kerajaan Belanda tidak luput dari penggunaan kendaraan transportasi dan pabrik mesin uap sehingga mengakibatkan kebutuhan batubara meningkat cukup drastis pada masa itu.

Untuk memenuhi cadangan batubara di kerajaan Belanda maupun untuk pasar Eropa, seorang ahli geologi Belanda bernama Willem Hendrik de Greeve melakukan pertualangannya menuju pedalaman pulau Sumatera dengan menelusuri dan pada tahun 1868 ekspedisi tersebut membuahkan hasil dengan ditemukannya kandungan batubara berkualitas tinggi di Nagari Kubang yang saat ini berada di dalam wilayah administratif Kota Sawahlunto.

Untuk memulai eksploitasi, kawasan yang nyaris seluruhnya merupakan tanah ulayat milik nagari-nagari setempat harus dibebaskan terlebih dahulu. Pemerintah kolonial Belanda membujuk pemuka-pemuka setempat untuk merelakan tanahnya ditambang. Pada tanggal 1 Juli 1886, sebagian tanah ulayat Nagari Kubang telah diserahkan dengan sebuah perjanjian kepada Perusahaan Tambang Batubara Ombilin milik pemerintah kolonial Belanda itu. Dengan begitu, daerah itu secara resmi diserahkan untuk dijadikan areal pertambangan batubara. Serah terima itu didasarkan kepada atas Akte Notaris yang dikeluarkan oleh E.L. van Rouvery selaku Asisten Residen Tanah Datar, Djaar Sutan Pamuncak sebagai kepala Laras Silungkang, dan penerimanya adalah Hendrik Yakobus Shuuring yang memegang konsesi pertambangan batubara pertama dari pemerintah kolonial Belanda.

Maka pada 1 Juli 1886 ditanda tangnilah konsesi pertama antara Kolonial Belanda yang diwakili oleh Hendrik Yakobus Shuuring dengan pihak Bumiputera yang diwakili oleh Laras Silungkang Djaar St. Pandtjak. Yaitu hak untuk melakukan eksplorasi dan eksploitasi Tambang Batu Bara di Sawah Lunto. Pada 10 Januari 1891, melalui surat

Gubernur Jenderal No.186 pemerintah kolonial kembali berhasil mengambil alih tanah ulayat tiga nagari yaitu Kolok, Sijantang, dan sebagian di Kubang. Pada 1891, untuk pertama kalinya penambangan batubara dilakukan di Sungai Durian. Usaha penambangan itu membuahkan hasil dengan produksi sebanyak 47.833 ton batubara.

Untuk memenuhi berbagai kebutuhan penambangan, berbagai infrastruktur dan fasilitas dikembangkan di Sawahlunto. Dapat dikatakan penambangan batubara di Sawahlunto telah mempercepat pembangunan infrastruktur dan fasilitas di daerah itu. Untuk memperlancar pengiriman batubara ke luar Sumatera Barat pada tahun 1883 Belanda mulai membangun Pelabuhan Teluk Bayur di Padang dan dirampungkan pada 1892.

Kemudian untuk menghubungkan Sawahlunto dengan Teluk Bayur yang berjarak 95 kilometer itu, pemerintah kolonial juga membangun jaringan kereta api yang semula baru dapat terealisasi dari Pulau Air di Padang hingga Muaro Kalaban saja pada 1887. Sementara dari Muaro Kalaban ke Sawahlunto masih belum terhubung dengan jalur kereta api. Jaringan kereta api dari Sawahlunto—Muara Kalaban baru selesai dibangun pada tahun 1894. Maka

rentang waktu antara 1892-1894 batubara dibawa dengan kuda beban dan pedati dari Sawahlunto ke Muaro Kalaban yang berjarak 5 km. Hal ini disebabkan oleh topografi Sawahlunto yang dilingkari perbukitan terjal yang sulit ditembus dari arah timur laut maupun tenggara. Menyiasati ini pemerintah kolonial kemudian membangun terowongan sepanjang 828 meter dari Muaro Kalaban sampai ke jantung Sawahlunto yang rampung dikerjakan pada tahun 1894. Kemudian jalur kereta api juga dibangun sampai ke pedalaman daerah-daerah Sumatera Barat lainnya, seperti Sijunjung, Bukittinggi, dan Payakumbuh. Kota-kota penting kawasan ini telah terhubung oleh jalur kereta api yang menjalar bagai ular bahkan ke kampung-kampung pedalaman. Setelah itu Sawahlunto semakin mudah diakses dari arah manapun juga.

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.

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 Sistematis 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.

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. Hal ini terlihat setelah penandatanganan Plakat Panjang tahun 1833. Akan tetapi, rencana ini berubah semenjak ditemukannya batubara di daerah Ombilin. Pemerintah Hindia Belanda tertarik untuk melakukan penambangan dan pengangkutan batubara karena kualitasnya tinggi dan jumlahnya cukup banyak. Pemerintah Hindia Belanda mengutus Ir. Cluseaner JV. Izzermen, Raj Snaghkage, Anj Vaan Hoos dan bersama delapan orang opsir Belanda untuk merintis dan meneliti tentang kemungkinan pembuatan jalur kereta api guna memenuhi kepentingan distribusi batubara.

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. 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.

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.

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 71km 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.
8. Muaro Kalaban ke Muaro Sijunjung diselesaikan pada tahun 1924.

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 batubara juga dibutuhkan oleh perusahaan- perusahaan besar di bidang perkapalan. Kereta api yang ada di Solok mulai beroperasi 1896 sebagai angkutan batubara yang digunakan oleh Pemerintahan Kolonial Belanda.

Selain sebagai alat transportasi angkutan batubara, kereta api juga beroperasi sebagai alat transportasi untuk membawa hasil bumi dari Kawasan Solok sekitarnya dan angkutan penumpang dari jam 6 pagi 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.

## **B. Seperti apa stasiun Kereta Api solok menjalankan fungsinya pada masanya?**

Pada masa Pemerintahan Kolonial Belanda kereta api digunakan sebagai alat transportasi angkutan batubara dan hasil bumi. Pada masing-masing stasiun seperti Stasiun Solok, Sungai Lasi, Singkarak, Kacang dan Batutaba terdapat gudang yang digunakan sebagai tempat penyimpanan hasil bumi yang akan dibawa ke Teluk Bayur untuk dijual oleh pemerintahan Kolonial Belanda. Kota Solok saat ini sebelumnya merupakan sebuah Nagari yang menjadi titik kumpul bagi Nagari di sekitar sebagai pusat perdagangan. Selain daerah perdagangan Pada saat itu Kota Solok merupakan wilayah yang sangat subur sehingga seluruh hasil bumi di Kota Solok disimpan 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. Selain itu, pada masa Kolonial Belanda ada lokomotif BB303 dan lokomotif F10.



(Lokomotif Uap Seri F1023 dan F1025 tahun 1977 - Foto arsip dari Sawahlunto Newsletter)

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 yang 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.

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. 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.

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.



(Stasiun Solok - Dokumentasi Komunitas Gajah Maharam  
Photography)

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. 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.

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 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.



(Stasiun Solok - Dokumentasi Komunitas Gajah Maharam  
Photography)

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.

Bahwa masa Kolonial, Jepang dan kemerdekaan kereta api ini berfungsi sebagai pelayanan penumpang, persilangan dan persusulan antar kereta api batubara dari

pertambangan batubara Ombilin 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 sebelumnya.

Mulainya zaman kejayaan kereta api di Sumatera Barat sekaligus Solok pada abad ke 19 hingga pertengahan abad ke 20. Kereta api ketika itu tidak hanya digunakan sebagai pengangkut barang tetapi juga menjadi 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.

Kereta api di Sumatera Barat termasuk Solok pada tahun 1970an 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.

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

Sejak tahun 1992 kereta api di Sumatera Barat lebih berfungsi sebagai angkutan Penumpang. 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.



(Gudang Hasil Bumi/Rempah - Dokumentasi Komunitas Gajah Maharam Photography)

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.

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.



(Stasiun Solok - Dokumentasi Komunitas Gajah Maharam Photography)

Sementara berbicara tentang pendapatan kereta api Kota Solok tahun 2012 sebagai kereta api wisata, jumlah

penumpang paling banyak biasanya pada bulan Agustus. Selain karena 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. Di Januari hanya sekitar Rp. 350.000, sedang bulan lainnya masih bisa mencapai di atas satu juta lebih. 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 ada pula yang tidur di sana untuk merawat dan menjaga stasiun kereta api agar selalu bersih.



(Stasiun Solok - Dokumentasi Komunitas Gajah Maharam Photography)

Setelah kereta api wisata berhenti beroperasi, lahan yang ada di Kota Solok digunakan sebagai tempat sewa. Luasan kawasan stasiun solok mencapai lebih kurang 2 Ha. Di lokasi tersebut terdapat stasiun, perumahan karyawan, dan gudang. 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.

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. Kebijakan KAI sebagai BUMN diperoleh untuk menyewa lahan mereka sesuai dengan peraturan menteri BUMN 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 biru untuk debitur. Sementara bagi yang tidak membayar sewa diwaktunya akan diberi tanda silang sebagai tanda bahwa bangunan apapun yang dibangun diatas tanah PT KAI akan dibongkar.

Berdasarkan wawancara dengan Syafril, staf KAI, 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.

Kebijakan penyewaan lahan oleh PT. KAI ini 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. 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 maju meskipun perlahan, yang membawa

masyarakat berubah dari tahap primitif ke tahap yang lebih maju. Contohnya alat transportasi itu sendiri.



(Stasiun Solok - Dokumentasi Komunitas Gajah Maharam Photography)

Pada awalnya masyarakat menggunakan gerobak untuk mengangkut barang dan berpergian telah digantikan oleh kereta api. Pola pikir masyarakat juga menyebabkan terjadinya perubahan dalam suatu masyarakat. Perubahan pola pikir masyarakat Solok mulai terasa setelah 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. 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 Kota Solok terhadap pendidikan karena sudah mulai adanya transportasi jarak jauh seperti kereta api. Hal demikian secara tidak langsung telah mengubah pemikiran masyarakat Kota Solok.

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

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



(Stasiun Solok - Dokumentasi Komunitas Gajah Maharam Photography)

Pada masa penjajahan Jepang jaringan kereta api hampir seluruhnya dikuasai. Kereta api digunakan 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. Di Sumatera, di bawah 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 perang melawan sekutu. Akibatnya, perjalanan kereta api tidak mengikuti jadwal yang pasti, sehingga sering mengecewakan penumpang.

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 mempersulit kelancaran dan ketepatan waktu kereta api sampai tujuan. Menurunnya pengguna kereta api di Kota Solok juga disebabkan oleh semakin berkembangnya kendaraan bermotor.

Terhitung sejak tahun 1960-an jumlah kendaraan bus 1.000 unit dan truk 2.360 unit, maka pada tahun 1972 terjadi peningkatan bus 1.858 dan truk 3.332. Semakin meningkatnya alat transportasi alternatif membuat peranan kereta api semakin tenggelam. 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 Kota Solok semakin meredup. Di Kota 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 harusnya sangat membutuhkan kereta api untuk alat transportasi ke daerah lain.

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

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.



(Stasiun Solok - Dokumentasi Komunitas Gajah Maharam Photography)

Kemunduran kereta api semakin signifikan setelah produksi batubara Ombilin tidak mendukung lagi sebagai

bahan bakar utama untuk mengoperasikan kereta api di Sumatera Barat khusus di Kota Solok. Kemerosotan tambang batubara Ombilin berpengaruh besar terhadap kejayaan transportasi kereta api di Kota Solok. Puncak kemunduran transportasi kereta api di Kota Solok terjadi di tahun 2003 saat tambang batubara Ombilin menghentikan produktivitasnya.

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 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.

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.

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.

#### **D. Merawat Nilai kebudayaan Stasiun Kereta api Solok**

Kota Solok merupakan sebuah kota yang terkenal dengan sebuah Kawasan segitiga emas di lintas Sumatera dan memiliki nilai sejarah sebagai titik awal penyebaran penduduk di Kawasan Kubuang Tigo Baleh. Di Kota Solok itu sendiri masih banyak ditemukan benda–benda cagar budaya sebagai awal peradaban sebelum berkembangnya penduduk ke wilayah pesisir selatan baik berupa bangunan

atau budaya yang bersejarah yang tetap terawat baik di sekitar stasiun kereta api yaitu di bidang pendidikan. Salah satu contoh di bidang pendidikan dapat dilihat dari keberadaan SMPN 1 Kota Solok yang dulunya merupakan sekolah HIS (*Hollands Inlandse School*).



(*Holland Inlandse School*/ SMP 1 Kota Solok - Foto dokumentasi Gajah Maharam Photography)

Wujud kebudayaan di Kota Solok yang beragam merupakan sebuah potensi yang harus dipikirkan oleh pemerintah, baik pemerintah pusat maupun daerah untuk masa depan bangsa. Salah satu cara yang dapat dilakukan yaitu menjadikan benda cagar budaya. Semua area yang dianggap cagar budaya harus dilestarikan keberadaannya

karena memiliki nilai-nilai yang penting baik berupa nilai pendidikan, sejarah, agama atau kebudayaan. Area cagar budaya yang berpotensi menjadi tempat wisata dapat meningkatkan daya berpikir sehingga bermanfaat untuk pendidikan. bahwa Hasil kebudayaan suatu masyarakat dan Benda Cagar Budaya (BCB) banyak dikunjungi oleh wisatawan sebagai wisata pendidikan dan wisata budaya.

Bahwa karakteristik wisata atau cagar budaya tidak hanya diambil karakteristik dari bentuk bangunan atau visual bangunan saja, tetapi dari lingkungan sekitar dapat dijadikan karakteristik yang mendorong daya tarik dan identitas dari wisata budaya itu sendiri.

Beberapa upaya yang dilakukan untuk mempertahankan BCB Eks-Stasiun Kota Solok antara lain :

1. Adanya program inovasi dari komunitas Gajah Maharam Photography tentang pemanfaatan ruang publik, yang dikenal dengan Solok City Heritage (SoCH) : 2020
2. Program Galanggang Arang dari Kemendikbudristek RI : 2023
3. Menyelaraskan pengembangan tata ruang kota dan pelestarian kawasan tersebut. Tata ruang wilayah merupakan skema penting dalam perencanaan

pembangunan jangka panjang berdasarkan Perda RTRW Kota Solok, No. 2 Tahun 2024.

Stasiun Kereta Api yang terletak di Kota Solok merupakan salah satu bangunan cagar budaya di Kota Solok yang perlu dijaga dan dilestarikan agar tidak rusak dan beralih fungsi. salah satu upaya yang harus dilakukan untuk menjaga bangunan bersejarah perkeretaapian adalah dengan melakukan kegiatan pelestarian berupa memelihara, merawat, memperbaiki dan mereparasi, megadaptasi (rehabilitasi dan renovasi), dan menata organisasi ruangnya.



(Stasiun Solok - Dokumentasi Komunitas Gajah Maharam Photography)

Satu upaya untuk mempertahankan sebuah situs bangunan cagar budaya agar tetap bertahan dan sustainable yaitu dengan cara melakukan konservasi. Tujuan dari sebuah konservasi adalah untuk mempertahankan hasil kebudayaan manusia agar tetap bertahan dan tidak punah. Sebuah konservasi juga memberikan ruang untuk perubahan karena kebutuhan zaman namun tetap terkendali. Dalam proses untuk mengkonservasi bangunan cagar budaya, Konservasi Arsitektur memiliki berbagai teknik yang dapat diterapkan sesuai dengan kebutuhan konservasi sebuah bangunan yaitu teknik preservation, repair, restorasi, rekonstruksi dan adaptive reuse.

Berdasarkan paparan di atas maka muncullah gagasan untuk mengembangkan stasiun kereta api solok sebagai salah satu Museum Kereta Api di Kota Solok dan dapat dijadikan sebagai pusat edukasi dan rekreasi. Setelah stasiun kereta api tersebut dijadikan sebuah museum nantinya akan dirancang dengan mengkoleksi lokomotif uap untuk memaksimalkan kegiatan edukasi di museum ini. Fasilitas-fasilitas baru juga akan ditambahkan untuk menarik minat masyarakat terhadap museum ini misalnya teater 4D untuk anak-anak, ruang simulator, ruang audio visual dan fasilitas

edukasi lainnya agar kegiatan edukasi di Museum Kereta Api Solok menjadi maksimal.

Sedangkan dari sisi sarana rekreasi akan ditonjolkan berwisata bersama kereta uap dengan rute Solok-Batu Taba, Solok-Sawahlunto dengan memanfaatkan rel jalur yang ada saat ini. Selain itu bangunan stasiun yang ada saat ini dirancang atau dikembalikan menjadi fungsi aslinya yaitu stasiun Kereta api pada tempo dulu sehingga pengunjung betul-betul merasakan nuansa budayanya. Tujuan pengembalian fungsi bangunan tersebut selain sebagai bentuk konservasi adalah untuk memaksimalkan pelayanan stasiun wisata di museum ini. Pengembalian fungsi ruang tunggu, peron, loket tiket kereta dan ruang pengelolaan menjadi salah satu upaya untuk menghadirkan kembali suasana stasiun di bangunan tersebut.

Pengembangan stasiun Kereta Api Solok menjadi Museum Kereta Api Indonesia dapat di jadikan sebagai pusat edukasi dan rekreasi, melalui program tersebut diharapkan dapat mengedukasi masyarakat tentang kereta api dan menjadi sarana rekreasi bersejarah masyarakat Kota Solok pada khususnya. Keunikan bangunan, penambahan fasilitas dan koleksi serta wisata kereta uap diharapkan dapat

menjadi daya tarik museum ini dalam menarik minat wisatawan domestik dan mancanegara.

## **BAB III**

### **KESIMPULAN**

#### **A. Kesimpulan**

Kota Solok merupakan salah satu kabupaten/kota yang menjadi Warisan Tambang Batubara Ombilin Sawahlunto dari 7 kabupaten/kota di Sumatera Barat. Jalur kereta api dari Sawahlunto menuju Solok, dan Padang Panjang menuju Solok sudah tidak berfungsi lagi sejak 2014. Sehingga bangunan di kawasan stasiun dan di jalur kereta api tidak terawat, serta bermunculan bangunan-bangunan liar yang ada di sepanjang rel kereta api di Kota Solok.

#### **B. Saran**

Untuk merawat nilai-nilai budaya yang ada di kawasan Stasiun Solok penting melakukan Konservasi yaitu melakukan pemeliharaan dan perlindungan secara teratur untuk mencegah kerusakan dan kemusnahan dengan jalan pengawetan dan pelestarian. Selain itu konservasi merupakan suatu upaya untuk melestarikan bangunan atau lingkungan, mengatur penggunaan serta

arah perkembangannya sesuai dengan kebutuhan saat ini dan masa mendatang sedemikian rupa sehingga makna kulturalnya akan dapat tetap terpelihara.

Untuk menjaga Stasiun Solok agar terlindungi sebagai cagar budaya maka dapat dilakukan juga konservasi terhadap bangunan bersejarah melalui beberapa cara, yaitu, perlindungan atau *preservation* dengan mempertahankan keaslian bentuk dan bahan agar tetap bertahan di masa sekarang hingga masa yang akan datang agar tidak punah. Selain itu dilakukan juga perbaikan atau *repair* yang merupakan salah satu bentuk konservasi yang bertujuan untuk mengembalikan sebuah bangunan cagar budaya ke bentuk aslinya. Pemugaran atau restorasi adalah upaya untuk mengembalikan bentuk bangunan cagar budaya ke bentuk semula yang diketahui dengan menghilangkan unsur-unsur baru yang pernah ditambahkan dan menyusun kembali berdasarkan bahan-bahan asli tanpa menggunakan bahan baru.

Bina ulang atau rekonstruksi adalah upaya untuk mengembalikan bangunan cagar budaya dengan melakukan pendekatan terhadap bentuk aslinya. Proses rekonstruksi berbeda dengan restorasi karena pada

bentuk rekonstruksi bahan material yang digunakan adalah bahan material baru. *Adaptive reuse* merupakan upaya pelestarian yang memanfaatkan warisan kebudayaan untuk kegiatan yang sesuai. Hal ini menyebabkan adanya peluang untuk melakukan perubahan-perubahan terhadap bangunan cagar budaya yang sesuai dengan ketentuan undang-undang yang mengatur terhadap bangunan cagar budaya.

Berdasarkan wawancara Bersama H. Yermans Bsc Dt Rajo Alam, salah satu anak dari Almarhum SAE Bin Rasyidin seorang Marsinis Kereta api yang tewas kena terjangan peluru nyasar tantara Belanda pada tanggal 4 Januari 1949 waktu Agresi Belanda II, diketahui alat transportasi kereta api pada masa sebelum dan sesudah kemerdekaan sangat membantu bagi masyarakat untuk melakukan perjalanan dari Padang hingga Sawahlunto dan Sijunjung. Kondisi stasiun Kereta api Solok tepat berada di pusat keramaian atau di tengah-tengah perlintasan dari berbagai Daerah. Kondisi stasiun pada tahun 1949 sangat terbilang padat oleh berbagai kalangan masyarakat yang hendak berdagang dari berbagai daerah.

Sebagaimana diceritakan, kawasan stasiun kereta api Solok sangat lengkap dengan berbagai fasilitas mulai dari bengkel lokomotif, bak penampungan air, Gudang penumpukan garam, rumah kepala stasiun serta rumah karyawan stasiun yang pada masa itu bernama Djawatan Kereta Api Repoeblik Indonesia (DKARI). Kereta api di stasiun solok mulai beroperasi dari jam 05.00 Wib hingga jam 22.00 WIB setiap beroperasi kereta api tersebut ada yang berangkat menuju Solok – Padang Panjang – Padang dan jalur Solok – Muaro Kalaban – Sawahlunto dan Sijunjung. Satu kali keberangkatan dari Solok menuju Sawahlunto kereta api membawa 10 gerbong untuk batu bara dalam keadaan kosong, 2 buah gerbong untuk hasil bumi dan sembako, 5 buah gerbong untuk angkutan penumpang yang hendak berdagang ke pasar Sungai lasi, Silungkang maupun Sawahlunto dan pasar sijunjung, serta di tarik oleh satu buah locomotive bermesin uap. Setiap trayek perjalanan khusus gerbong penumpang dan gerbong untuk barang tidak pernah mengalami kekosongan. Sebelum keberangkatan dari stasiun kereta api Solok petugas stasiun yang pada waktu itu dijuluki sebagai tukang rem melakukan pengisian batu bara

dibagian locomotive yang dilakukan pada jam 04.00 Wib, setelah pengisian batu bara selesai pekerjaan dilanjutkan oleh seorang stokar yang bertugas menghidupkan mesin lokomotif dan setelah itu seorang marsinis mulai melanjutkan untuk menjalankan kereta api guna pengisian air melalui corong air. Selanjutnya, setelah proses tersebut, sekitar jam 05.00 WIB atau paling lambat jam 06.00 WIB barulah kereta api mulai melanjutkan perjalanannya sesuai arah dan tujuan.

## PARTISIPAN



**Mellya Fitri**, biasa dipanggil Mellya, adalah seorang *creative worker*, inovator. Dia adalah ketua dari komunitas Gajah Maharam Photography, dan penggiat kabupaten/kota kreatif di Indonesia (Bersertifikat). Peserta Pekan Kebudayaan Nasional tahun 2023.



**Satria Arjuna**, panggilan kesehariannya Kak At, merupakan seorang fotografer dan salah satu pendiri Komunitas Gajah Maharam Photography.



**Wahyu Haryadi** dalam keseharian dipanggil ii merupakan salah satu penghobby dunia fotografi, disamping itu juga berprofesi sebagai seorang jurnalis disalah satu media online di Sumatera Barat. Setiap melakukan pertualangan selalu mengabadikan perjalanan atau sejarah maupun budaya diberbagai daerah yang di muat di Website [www.gajahmaharamphotography.co.id](http://www.gajahmaharamphotography.co.id).



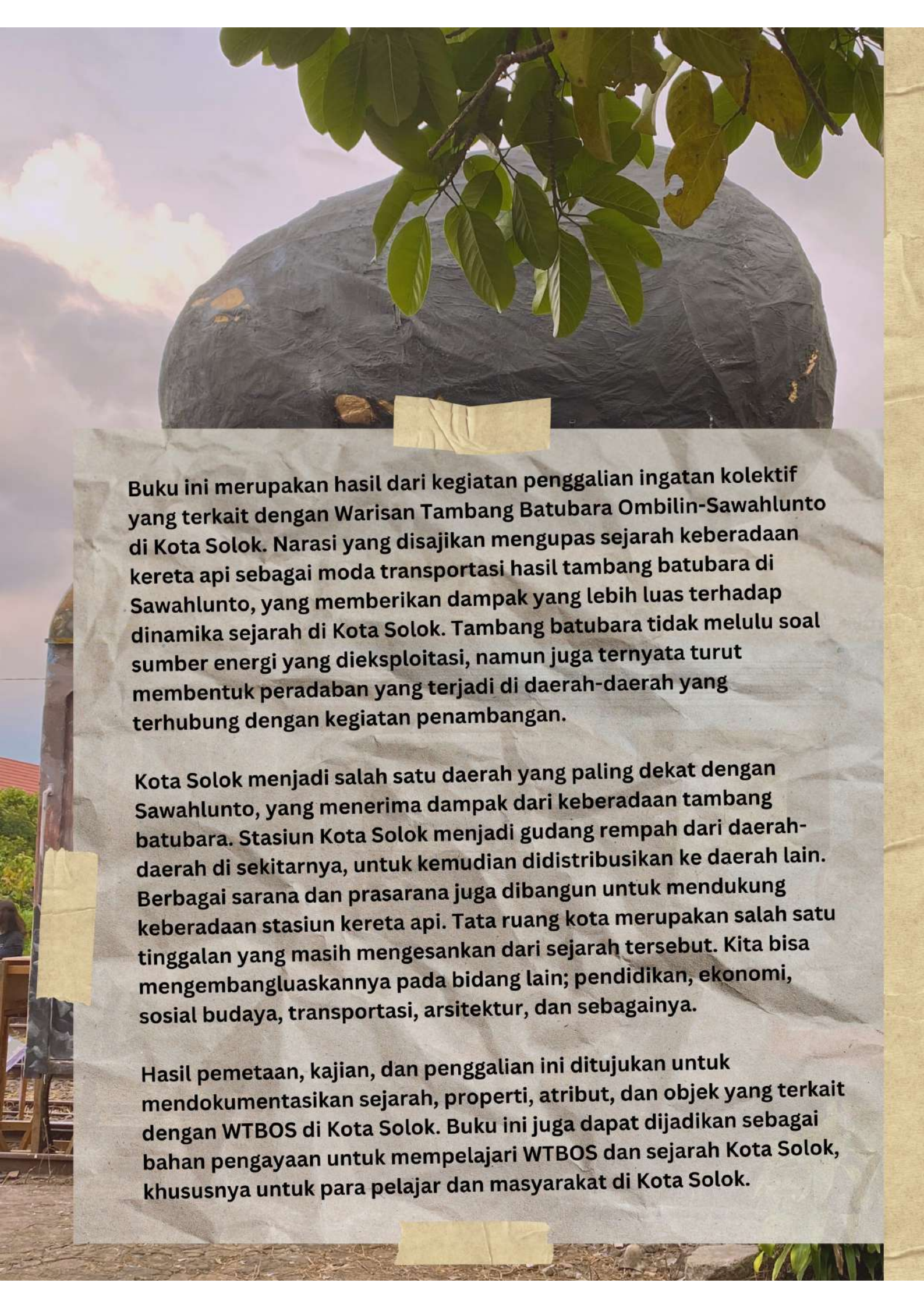
**Retmon Bensal Putra**, kelahiran Solok dan adalah seorang jurnalis. Ketertarikannya dalam dunia Fotografi dimulai semenjak ia menmpuh pendidikan tinggi di salah satu Universitas di Padang, Sumatera Barat. Beranjak dari sekedar hobi, Retmon memulai hobi tersebut melalui genre street fotografi dan terfokus pada Human Interest dan Still Life Fotografi. Beberapa fotonya pernah dimuat di The New York Times, Français Express, dan berbagai media baik dalam dan luar negeri.



**Indrayani**, biasa dipanggil “bundo”, merupakan seorang tenaga medis yang hobby didunia fotografi, dan pendiri dari Komunitas Gajah Maharam Photography.



**Afrinaldi**, panggilan kesehariannya “Angah”, adalah selama ini menjadi fotografer di Pemko Solok dan pendiri dari Komunitas Gajah Maharam Photography



Buku ini merupakan hasil dari kegiatan penggalan ingatan kolektif yang terkait dengan Warisan Tambang Batubara Ombilin-Sawahlunto di Kota Solok. Narasi yang disajikan mengupas sejarah keberadaan kereta api sebagai moda transportasi hasil tambang batubara di Sawahlunto, yang memberikan dampak yang lebih luas terhadap dinamika sejarah di Kota Solok. Tambang batubara tidak melulu soal sumber energi yang dieksploitasi, namun juga ternyata turut membentuk peradaban yang terjadi di daerah-daerah yang terhubung dengan kegiatan penambangan.

Kota Solok menjadi salah satu daerah yang paling dekat dengan Sawahlunto, yang menerima dampak dari keberadaan tambang batubara. Stasiun Kota Solok menjadi gudang rempah dari daerah-daerah di sekitarnya, untuk kemudian didistribusikan ke daerah lain. Berbagai sarana dan prasarana juga dibangun untuk mendukung keberadaan stasiun kereta api. Tata ruang kota merupakan salah satuinggalan yang masih mengesankan dari sejarah tersebut. Kita bisa mengembangukannya pada bidang lain; pendidikan, ekonomi, sosial budaya, transportasi, arsitektur, dan sebagainya.

Hasil pemetaan, kajian, dan penggalan ini ditujukan untuk mendokumentasikan sejarah, properti, atribut, dan objek yang terkait dengan WT BOS di Kota Solok. Buku ini juga dapat dijadikan sebagai bahan pengayaan untuk mempelajari WT BOS dan sejarah Kota Solok, khususnya untuk para pelajar dan masyarakat di Kota Solok.