



DINAS PEMUDA OLAHRAGA DAN PARIWISATA  
KOTA PADANG PANJANG

2020

# KAJIAN WISATA SEJARAH KERETA API KOTA PADANG PANJANG



# **LAPORAN AKHIR**



**CV. ELKA**

ARSITEK ENGINEERING & SUPERVISI

Jl. Bahder Johan No.4 Padang Panjang Telp/HP : 085272985913

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan YME, karena Kajian Pengembangan Pariwisata Sejarah Kereta Api Kota Padang Panjang yang merupakan bagian dari Jalur Kereta Api Sumatera Barat dalam rangka pelestarian peninggalan sejarah kota padang panjang sudah dapat terlaksana dengan baik. Pada dasarnya, laporan ini berisi tentang sejarah Kereta Api Kota Padang Panjang, peta-peta serta tinggalan-tinggalan atau situs sejarah pada objek Stasiun Kereta Api Kota Padang Panjang sebagai Cagar Budaya yang berada pada jalur kereta api lintas Padang-Sawahlunto yang telah ditetapkan sebagai Cagar Budaya Nasional.

Adapun sasaran kegiatan ini meliputi: Kawasan stasiun kereta api kota padang panjang dengan komponen pendukungnya seperti: bak air, menara, sepur, pompa air, turn table, Dipo, Jembatan, Rel Kereya Api Bergigi. Lokasi kegiatan ini adalah Stasiun Kereta Api Kota Padang Panjang.

Terima kasih diucapkan pada berbagai pihak yang telah ikut membantu terlaksananya kegiatan. Pada dasarnya laporan ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu dibutuhkan kritik dan saran agar kedepannya kegiatan sejenis dapat lebih baik. Akhirnya, semoga hasil kegiatan berupa rekomendasi nantinya dapat digunakan sebagai acuan dalam pengambilan kebijakan terhadap pelestarian peninggalan bersejarah Stasiun Kereta Api Kota Padang Panjang Provinsi Sumatera Barat.

## DAFTAR ISI

**Halaman Judul**  
**Kata Pengantar**  
**Daftar Isi**

### **BAB 1 PENDAHULUAN**

- 1.1 Latar Belakang Kegiatan
- 1.2 Dasar Kegiatan
- 1.3 Maksud dan Tujuan Kegiatan
- 1.4 Sasaran Kegiatan
- 1.5 Pelaksana dan Jadwal Kegiatan
- 1.6 Produk Kegiatan

### **BAB 2 PENDEKATAN DAN METODOLOGI**

- 2.1 Pendekatan Kajian
- 2.2 Metodologi

### **BAB 3 SEJARAH KERETA API KOTA PADANG PANJANG**

- 3.1 Periode Pemerintahan Kolonial Belanda Tahun 1893-1942
- 3.2 Periode Pendudukan Jepang Tahun 1942-1945
- 3.3 Periode Pasca Kemerdekaan Tahun 1945-2003
- 3.4 Berakhirnya Operasional Angkutan Kereta Api Batubara Di Padang Panjang Tahun 2003 – 2013
- 3.5 Kebangkitan Kereta Api Wisata Menuju Padang Panjang Tahun 2014

### **BAB 4 PENINGGALAN BANGUNAN, INFRASTRUKTUR DI KAWASAN STASIUN KERETA API KOTA PADANG PANJANG**

- 4.1 Stasiun Kereta Api Kota Padang Panjang
- 4.2 Jembatan Rel Kereta Api
- 4.3 Jembatan Batas Kota Padangpanjang-Tanah Datar
- 4.4 Jembatan dalam Kota Padangpanjang
- 4.5 Jembatan Kota Padang Panjang
- 4.6 Jembatan Silaing

### **BAB 5 RENCANA PENGEMBANGAN, STUDI KELAYAKAN DAN PENGELOLAAN KAWASAN PARIWISATA STASIUN KERETA API KOTA PADANG PANJANG**

- 5.1 Kondisi Eksisting Kawasan Stasiun Kereta Api Kota Padang Panjang
- 5.2 Rencana Pengembangan Kawasan Stasiun Kereta Api Kota Padang Panjang
- 5.3 Studi Kelayakan Pengembangan Kawasan Pariwisata Kereta Api Kota Padang Panjang
- 5.4 Pengelolaan Pengembangan Kawasan Pariwisata Kereta Api Kota Padang Panjang

### **BAB 6 PENUTUP**

- 6.1 Kesimpulan

# BAB 1

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Pembangunan stasiun kereta api di Kota Padang Panjang tidak terlepas dari pembangunan jalur kereta api Padang-Sawahlunto yang awalnya berfungsi untuk sarana transportasi membawa batu bara dari Sawahlunto. Keberadaan Stasiun KA Padang Panjang tidak terlepas dari sejarah perkembangan jalur transportasi perkereta apian di Indonesia umumnya dan Sumatera Barat khususnya. Pembangunan jalan KA di Sumatera Barat dimulai pada tahun 1891. Secara umum perkembangan jalur transportasi ini diprakarsai oleh "*Naamlooze Venootschap Neder-landsch Indische Spoorweg Maatschappij*" (NV. NISM). Selanjutnya setelah kemerdekaan pengelolaan Stasiun KA Solok ini beralih dari "Angkatan Moeda Kereta Api" AMKA, "Djawatan Kereta Api Republik Indonesia" (DKARI), Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA), Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA), Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) dan terakhir PT Kereta Api Indonesia (Persero) sampai sekarang.

Stasiun Kereta Api Padang Panjang merupakan salah satu stasiun sentral karena pada stasiun ini merupakan titik pertemuan jalur rel dari Bukittingi, Solok dan dari Padang. Sejak tahun 2000-an awal stasiun ini bisa dikatakan tidak aktif lagi. Namun pada tahun 2017, rel serta bangunan stasiun sudah mulai dibenahi kembali. Stasiun Kereta Api Padang Panjang memiliki ukuran panjang 53 meter dengan lebar 10,5 meter. Stasiun ini berada tepat dipinggir rel kereta api. Bangunan utama stasiun ini memiliki ruang sebanyak 2 bagian yaitu bagian timur dan barat. Bagian timur memiliki 4 ruangan, sedangkan sisi barat memiliki 8 ruangan. Bangunan utama kereta api stasiun Padang Panjang ini dibangun dari bata dan kayu. Serta memiliki pintu sebanyak 13 buah, yaitu sisi utara 5 pintu, dan 8 pintu pada sisi selatan. Arah hadap dari bangunan ini yaitu sisi utara. Bagian barat dari bangunan ini sudah ditambah bangunan baru yang dibangun sekitar tahun 1986-1987 dengan tidak merubah bentuk dari bangunan utama. Bagian utara dari bangunan ini yang merupakan arah hadap bangunan sudah diberi bangunan tambahan yang beratap gonjong. Selain dari bangunan utama atau stasiun, stasiun padang panjang juga

memiliki bangunan pendukung antara lain depo yang berfungsi sebagai gudang, mes dan bangunan pendukung lainnya.

Pada abad ke-19, hubungan antara Sumatera Barat dan kota lainnya di pulau Sumatera semakin lancar. Pemerintah Hindia-Belanda yang pada saat itu menguasai Ranah Minang membangun jalur kereta api dan jalan raya di Sumatera bagian barat membuat kota-kota yang dilaluinya, termasuk juga kota Padang Panjang semakin ramai dikunjungi domestik dan asing. Setelah semakin pesatnya perkembangan Padang Panjang sebagai salah satu pusat perdagangan di Sumatera Barat dan jalur perlintasan antara kota – kota penting di Sumatera Barat, maka pemerintah Hindia-Belanda membangun sebuah stasiun di kawasan Bukit Surungan untuk mendukung kegiatan operasional kereta api dalam mengangkut barang komoditi dan penumpang, pembangunan stasiun ini memberikan lonjakan arus penumpang dan barang dan secara tidak langsung menjadikan stasiun ini merupakan stasiun tersibuk di Sumatera Barat.

Stasiun Kereta Api Padang Panjang didirikan oleh pemerintah Hindia Belanda pada tahun 1889. Secara resmi stasiun ini beroperasi tahun 1891. Stasiun ini didirikan oleh pemerintah Hindia Belanda untuk memperlancar proses distribusi komoditas barang dari dalam ke daerah pesisir barat Sumatera terutama batubara dari Sawahlunto, dan juga hasil-hasil pertanian dan ladang perkebunan seperti padi, kopi, teh, coklat, gambir dan lain sebagainya yang diantarkan ke pelabuhan Teluk Bayur di Padang.

Dilihat dari bentuk awal bangunannya stasiun kereta api Sumatera Barat bergaya khas bangunan Belanda. Namun setelah gempa besar yang melanda Padangpanjang dan sekitarnya pada tahun 2007 menghancurkan gedung-gedung asli bergaya Belanda tersebut. Cuma beberapa gedung yang tetap bertahan hingga sekarang. Gedung pemberangkatan telah banyak mengalami perubahan bentuk ke gedung bergaya Minangkabau. Dahulu di gedung tempat pemberangkatan ada atap yang menutupi tapi sekarang atap itu sudah dibuka dengan alasan stasiun ini sudah tak ada lagi jadwal keberangkatan. Sebagai salah satu stasiun besar di Sumatera Barat, stasiun kereta api Kota Padangpanjang memiliki banyak gedung-gedung yang terdiri dari kantor pusat, ruang Kepala Stasiun, ruangan pegawai, musholla, kantin, dan ini terletak dalam satu gedung.

Selanjutnya ada dua buah rumah sinyal, rumah sinyal A dan B Rumah sinyal A terletak arah ke Lembah Anai dan rumah sinyal B ke arah Solok. Rumah sinyal ini sekarang keadaannya sudah memprihatinkan akibat ulah tangan tangan jahil anak-anak sekolah yang lewat disekitaran stasiun. Stasiun ini juga memiliki gudang, lapangan tenis, dan juga yang paling penting adalah stasiun ini memiliki depo lokomotif yang berfungsi sebagai tempat perawatan lokomotif. Terdapat juga dua buah tangki penyimpanan bahan bakar diesel dilengkapi dengan mesin pompanya yang hingga sekarang masih digunakan. Kereta api wisata yang melayani wisata Singkarak dari Batutaba – Solok – Sawahlunto mengisi bahan bakarnya di stasiun ini.

Sebagai sebuah kota yang memiliki peranan vital dan sebagai jalur lintas pada masa pemerintahan Belanda sejak tahun 1890-an, tepatnya pada tanggal 1 Juni 1891. Padang Panjang menjadi kota persinggahan dalam pengangkutan tambang batubara melalui pembangunan sebuah alat transportasi untuk mempermudah pengangkutan barang atau akses antar daerah. Alat transportasi yang dimaksud adalah kereta api. Pembangunan stasiun kereta api saat itu dijadikan sebagai sarana eksploitasi hasil bumi masyarakat di Sumatera Barat. Gubernur Jenderal Johannes van den Bosch yang mengunjungi Sumatera Barat pada tahun 1833 memberikan ekspansi teritorial untuk tujuan ekonomi. Kemudian jaringan transportasi meningkat karena tanam paksa kopi, apalagi ditemukannya tambang batu bara di Sawahlunto.<sup>8</sup> Eksploitasi hasil bumi ini terus berlanjut pada masa pemerintahan Belanda hingga pemerintahan Jepang dan berakhir pada tahun 1945. Pada tahun 1945, tepatnya pada tanggal 28 September 1945, secara resmi terjadi pemindahan kekuasaan dari tangan Jepang ke Pangkuan Ibu Pertiwi dan lahirlah Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) berpusat tetap di Bandung yang meliputi perusahaan kereta api di Jawa dan Madura. Beberapa tahun kemudian, ketika pemerintah Indonesia telah mengikrarkan diri sebagai Negara Kesatuan tahun 1950, DKRI berubah menjadi DKA. Pada tahun 1963 dikeluarkan PP No. 22 mulai Mei 1963 DKA dirubah menjadi PNKA.<sup>9</sup> Kereta api merupakan alat transportasi yang memiliki peranan penting bagi masyarakat dan termasuk bagian dari sistem transportasi Nasional. Keberadaannya tidak hanya berperan sebagai sarana transportasi dalam lalu lintas ekonomi, tetapi juga penunjang dalam pertumbuhan sosial dan politik. Setelah kita merdeka di era tahun 50-an, kereta api ini menjadi aset transportasi yang sangat diandalkan baik itu untuk barang maupun penumpang.<sup>10</sup> Pada awalnya kereta api di Sumatera Barat

hanya berfungsi sebagai pengangkut barang yaitu berupa batubara dari Sawahlunto ke Teluk Bayur.

Kegiatan Pendataan Jalur Kereta Api ini dilakukan dalam rangka pengembangan potensi sejarah Kota Padang Panjang yang merupakan bagian dari warisan dunia Kota sawahlunto. Kegiatan yang dilaksanakan ini pada dasarnya merupakan perekaman data-data teknis terkait Cagar Budaya di Kawasan Stasiun Kereta Api Kota Padang Panjang dan Fasilitas pendukung yang terkait dengan sejarah kereta api Kota Padang Panjang

## **B. Dasar**

1. Undang-Undang RI Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya;
2. Peraturan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Nomor 11 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan;
3. Peraturan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Nomor 30 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pelestarian Cagar Budaya;
4. Peraturan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Nomor 56 Tahun 2015 tentang Rincian Tugas Unit Kerja di Lingkungan Direktorat Jenderal Kebudayaan;
5. Peraturan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Nomor 31 Tahun 2016 tentang Rincian Tugas Balai Pelestarian Cagar Budaya;
6. DIPA Balai Pelestarian Cagar Budaya Sumatera Barat Wilayah Kerja Provinsi Sumatera Barat, Riau dan Kepulauan Riau Tahun Anggaran 2017 Nomor: SP DIPA-023.15.2.526051/2018 Tanggal 5 Desember 2017;
7. Program Kerja Balai Pelestarian Cagar Budaya Sumatera Barat wilayah kerja Provinsi Sumatera Barat, Riau dan Kepulauan Riau tahun 2018.

## **C. Maksud dan Tujuan**

Adapun maksud kegiatan ini adalah untuk pengembangan potensi sejarah Culture Heritage Kota Padang Panjang pendukung Kota Sawahlunto sebagai warisan dunia (world heritage). Sedangkan tujuan kegiatan ini adalah tersedia data yang lengkap terkait sejarah kereta api kota Padang Panjang sebagai pusat perkembangan kereta api Sumatera Barat.

## **D. Sasaran Kegiatan**

Adapun sasaran kegiatan ini meliputi peninggalan sejarah yang berhubungan dengan Kawasan Kereta Api Kota Padang Panjang seperti:

1. Jalur KA (bergigi)
2. Stasiun
3. Jembatan (salah satunya jembatan tinggi termasuk dalam World Heritage UNESCO)
4. Turn Table
5. Pompa Air
5. Bak Air
6. Sepur
6. Depo Lokomotif,

#### **E. Pelaksana dan Jadwal Kegiatan**

Kegiatan ini dilaksanakan dari tanggal 11 November s.d. 11 Desember 2020 dengan tim pelaksana antara lain:

- (1). Dr(cand). Osronita, S. Pd, M. Pd
- (2). Ir. Ade Edward
- (3). Rihan Ifebri, SE, MM
- (4). Budi Prasetyo, S. Pt

#### **F. Produk Kegiatan**

Adapun hasil yang diharapkan dari kegiatan ini adalah:

1. Tersedianya data/dokumentasi kondisi eksisting stasiun Kereta Api Kota Padang Panjang beserta sarana pendukungnya.
2. Tersedianya Peta Kawasan Kereta Api Kota Padang Panjang secara keseluruhan
3. Tersedianya gambar jenis-jenis jembatan kereta api Kota Padang Panjang
4. Tersedianya gambar semua unsur pendukung kawasan kereta api Kota Padang Panjang
5. Tersedianya informasi dan temuan terkait sejarah kereta api Kota Padang Panjang
6. Tersedianya informasi rencana pengembangan potensi sejarah kereta api Kota Padang Panjang



## **BAB 2**

### **PENDEKATAN DAN METODOLOGI**

#### **2.1 PENDEKATAN**

Pendekatan yang digunakan dalam melakukan kajian ini adalah melalui pendekatan kualitatif eksploratif yang mendeskripsikan semua potensi dari temuan penelitian dan menggali lebih dalam berbagai informasi yang terkait dalam kajian sejarah kereta api kota padang panjang yang dilakukan secara makroskopis yaitu melihat semua objek kajian secara umum dan menyeluruh. Eksplor semua potensi yang terkait dengan sejarah kereta api Kota Padang Panjang meliputi semua aspek yang memiliki nilai bersejarah dengan peninggalan yang masih ada sampai saat penelitian ini dilakukan.

#### **2.2 METODOLOGI**

Tahapan penyusunan Dokumen kajian sejarah kereta api Kota Padang Panjang ini dilakukan dalam beberapa tahapan sebagai berikut;

##### **1. Tahap Persiapan**

- a. Mempersiapkan kerangka dan instrumen untuk melakukan Kajian dengan merujuk pada kesepakatan atau panduan yang telah disusun oleh Dinas Pemuda Dan Olah Raga Kota Padang Panjang dalam hal ini adalah KAK yaitu Kerangka Acuan Kerja.
- b. Dalam melakukan kajian ini semua informasi terkait sejarah kereta api Kota Padang Panjang dikumpulkan secara lengkap dari berbagai sumber, serta merangkum data-data tersebut, antara lain: sejarah stasiun kereta api, sejarah infrastruktur kawasan stasiun kereta api; dan sejarah bangunan lainnya sebagai fasilitas pendukung kawasan kereta api, peta morfologi kawasan; dokumen rencana, seperti RTRW, RDTR, RTBL atau Rencana Aksi Kota Pusaka; serial foto-foto lama dan saat ini sebagai gambaran visual lokasi kegiatan.
- c. Tim pelaksana berkoordinasi seluas mungkin dengan para pihak yang terkait, yaitu:
  - a. Direktorat Pelindungan, Ditjen Kebudayaan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan cq. BPCB Batusangkar; Sumatera Barat
  - b. Dinas Pendidikan Dan Kebudayaan Kota Padang Panjang
  - c. Dinas PUPR Kota Padang Panjang
  - d. Bappeda Kota Padang Panjang

- e. Dinas kebudayaan permuseuman Dan Peninggalan Bersejarah Kota Sawahlunto
  - f. Dinas Pariwisata Provinsi Sumatera Barat
  - g. Kadivreg II Sumatera Barat PT. KAI
  - h. Dan Pihak-pihak terkait lainnya
- 4) Menyajikan hasil persiapan, setidaknya mencakup: gambaran umum kajian, kesimpulan rekomendasi dan data, kebijakan terkait cagar budaya stasiun kereta api tersebut, serta deliniasi kawasan stasiun kereta api Kota Padang Panjang.

## 2. Tahap : Pengumpulan Data Dan Informasi

Dalam rangka memahami nilai-nilai penting (signifikansi) atribut dari sejarah kereta api kota padang panjang sebagai bagian warisan dunia *Ombilin Coal Mining Heritage of Sawahlunto*, tim melakukan tinjauan terhadap kajian yang ada, yaitu dokumen nominasi warisan dunia serta rencana pengembangan. Kebutuhan data adalah

- a. Data Sejarah: berkaitan dengan dokumen bukti sejarah, sejarah bangunan, peran bangunan di masa lalu hingga masa kini. data bangunan dan kawasan.
- b. Data Ilmu Pengetahuan: merupakan data yang berkaitan dengan informasi pengetahuan yang bisa didapatkan dari aset cagar budaya. Data ilmu pengetahuan meliputi data teknologi bangunan, data keaslian material atau struktur bangunan peninggalan yang masih dapat ditemukan secara fisik,
- c. Data Sosial dan Budaya: Data kebudayaan berkaitan dengan data kegiatan sosial kemasyarakatan dalam bangunan/kawasan, meliputi adat istiadat, sistem sosial budaya, komunitas local, kegiatan harian/mingguan/ bulanan/ tahunan, keterkaitan obyek dengan masyarakat, nilai penting obyek terhadap keseharian masyarakat. Termasuk juga data perekonomian berkaitan dengan data potensi pariwisata, potensi ekonomi lokal, data perkembangan ekonomi, data nilai lahan dan bangunan, data nilai ekonomi bangunan/kawasan.

### 3. Tahap Identifikasi Nilai, Pernyataan Signifikansi Dan Atribut

Tahap 3 merupakan hasil analisis terhadap data dan informasi yang diperkuat dengan hasil wawancara, tinjauan legalitas dan studi kawasan, serta dokumentasi. Secara umum tahap ini menguraikan nilai penting, pernyataan signifikansi dan klasifikasi atribut

#### a. Identifikasi Nilai

Hasil dari identifikasi nilai menentukan peringkat cagar budaya. Semakin besar/penting nilainya maka semakin tinggi peringkat signifikansi cagar budaya. Penentuan peringkat signifikansi berdasarkan hasil kegiatan studi/riset yang memadai. Mengacu pada UU No. 11 Tahun 2010, penilaian peringkat cagar budaya berdasarkan pada kriteria sebagai berikut:

#### Kriteria Provinsi

- a. mewakili kepentingan pelestarian Kawasan Cagar Budaya lintas kabupaten/kota;
- b. mewakili karya kreatif yang khas dalam wilayah provinsi;
- c. langka jenisnya, unik rancangannya, dan sedikit jumlahnya di provinsi;
- d. sebagai bukti evolusi peradaban bangsa dan pertukaran budaya lintas wilayah kabupaten/kota, baik yang telah punah maupun yang masih hidup di masyarakat; dan/atau
- e. berasosiasi dengan tradisi yang masih berlangsung.

#### Kriteria Kabupaten / Kota

- a. sebagai Cagar Budaya yang diutamakan untuk dilestarikan dalam wilayah kabupaten/kota;
- b. mewakili masa gaya yang khas;
- c. tingkat keterancamannya tinggi;
- d. jenisnya sedikit; dan/atau
- e. jumlahnya terbatas

#### b. Pernyataan Signifikansi

Pernyataan signifikansi adalah ringkasan singkat berdasarkan analisa dari seluruh informasi nilai-nilai penting yang kita kumpulkan. Penjelasan yang

singkat dan ringkas, disusun pada bagian akhir setelah melalui proses penilaian.

Penilaian Signifikansi adalah tahap paling krusial dalam proses pelestarian. Seluruh keputusan pelestarian dipengaruhi oleh penentuan signifikansi bangunan cagar budaya. Pernyataan Signifikansi merupakan perangkat fundamental untuk menentukan penetapan (pelindungan), kebijakan pelestarian, rencana strategis, sumber daya dan penilaian dampak perubahan.

#### c. Identifikasi Atribut

Identifikasi atribut meliputi penentuan jenis atribut pada bangunan dan klasifikasi level signifikansi. Deskripsi atribut diperoleh dari dokumentasi hasil pengumpulan data dan identifikasi nilai penting dan signifikansi berupa bukti fisik. Uraian tersebut berguna untuk mengetahui atribut yang bernilai tinggi (utama) hingga yang tidak berpengaruh pada signifikansi (menggangu/tidak berkontribusi). Di kegiatan ini sudah dapat diidentifikasi jenis dan klasifikasi atribut dengan mempertimbangkan tingkat signifikansi pada:

1. Bangunan fasilitas pendukung stasiun kereta api sebagai berikut:
  - a. Denah dan volume yang otentik
  - b. Rangka bangunan yang otentik,
  - c. Struktur atap dan penutup atap yang otentik
  - d. Dinding teknologi ferro cement yang otentik
  - e. Lantai tegel /ubin yang otentik
2. Stasiun Kereta Api Kota Padang Panjang
  - a. Stasiun kereta api dengan teknologi tinggi yang otentik
  - b. Rel bergigi yang otentik
  - c. Turn Table
  - d. Kran Air
  - e. Dipo Lokomotif
  - f. Jembatan Tinggi yang otentik

#### 4. Tahap: Kesimpulan Dan Rekomendasi

- a. Kesimpulan

Penegasan kembali hasil kajian pengembangan sejarah kereta api kota padang panjang, yaitu: dapat diterima, dapat diterima dengan perbaikan, tidak dapat diterima.

b. Rekomendasi

Rekomendasi merupakan keputusan yang diambil setelah melakukan kajian. Dalam rekomendasi dibagi menjadi tiga kriteria, diterima, diterima dengan perbaikan dan tidak dapat diterima. Rekomendasi ditentukan oleh hasil kajian pengembangan.

### **BAB 3**

## **SEJARAH KERETA API PADANG PANJANG DI SUMATERA BARAT**

#### **A. PERIODE KOLONIAL BELANDA TAHUN 1833-1942**

##### **Tahun 1833**

Rencana pembangunan rel Kereta Api di Sumatera Barat pada awalnya digunakan untuk distribusi kopi dari daerah pedalaman (Bukittinggi, Payakumbuh, Tanah Datar, Pasaman) ke Pusat perdagangan di Kota Padang dan selanjutnya dikirim ke Eropa dengan kapal laut melalui Pelabuhan Muaro - Padang. Ide ini muncul saat pemerintahan kolonial Belanda sudah mulai kokoh di Sumbar. Hal ini terlihat setelah penandatanganan Plakat Panjang tahun 1833.

##### **Tahun 1868**

Akan tetapi, rencana ini berubah semenjak ditemukannya batu bara di daerah Ombilin - Sawahlunto oleh W.H. van Greve pada tahun 1868. Pemerintah Hindia Belanda tertarik untuk melakukan penambangan dan pengangkutan batu bara karena kualitasnya tinggi dan jumlahnya cukup banyak. (Amran, 1985:11-15).

##### **Tahun 1872**

Penemuan batu bara ini membuat pemerintah kolonial Belanda saat itu berencana membangun moda transportasi yang akan digunakan untuk mengangkut komoditas angkutan batubara dari pedalaman Ombilin - Sawahlunto yang direncanakan menuju pelabuhan di Muaro - Padang untuk dikirim keluar negeri. Maka dari itu tahun 1872 pemerintah kolonial Belanda meminta bantuan kepada insinyur Inggris untuk merancang dan membangun jalur kereta api di Sumatera Barat dengan kondisi geografis Minangkabau mayoritas berbukit dan berlembah. Pemerintah Kolonial Belanda mengutus Ir. Cluseaner JV. Izzermen, Raj Snaghkage, Anj Vaan Hoos disertai delapan opsir merintis dan melakukan penyelidikan kemungkinan dibangunnya rel kereta api untuk distribusi batubara. Penugasan penelitian dari pemerintah penyelidikan tersebut di atas kepada Cluysenaer diformulasikan secara

luas tetapi Cluysenaer sendiri merekam rute melalui jalur Subang. Dengan tujuh staf insinyur dan dengan tim dengan total lebih dari 600 orang. Mereka bekerja selamatigatah di hutan dengan biaya sebesar f 700.000.

### **Tahun 1875**

Laporan Cluysenaer muncul pada tahun 1875 dan mencakup lebih dari 700 halaman. (Colombijn, 1992: 437-458). Dalam penyelidikan tersebut, muncul dua usulan alternatif jalur yang akan dibangun.

Pertama, dari Sawahlunto melalui Solok melewati Subang Pass menembus Bukit Barisan hingga ke pelabuhan Muaro Padang. Jalur Subang Pass merupakan wilayah antara Solok, Sitingau Laut dan berakhir di Padang. Namun jalur ini akan menghabiskan biaya yang sangat besar untuk pembuatan sedikitnya 32 terowongan. Sedangkan biaya yang disediakan oleh pemerintah Hindia Belanda 5½ juta Gulden.

Kedua, dari Sawahluntomelalui Solok be5belok ke Padang Panjang melalui Lembah Anai – Kayu Tanam terus ke Padang. Perbandingan biaya yang dikeluarkan untuk jalur ini tidak melebihi biaya yang ditetapkan pemerintah Hindia Belanda. (Rusli Amran, 1985). Karena tingginya biaya yang akan dikeluarkan, pembangunan kereta api di Sumatera Barat sempat menjadi perdebatan hangat di parlemen Belanda.

Cluysenaer juga menyimpulkan bahwa kapal pengangkutan batu bara tidak dapat masuk alur pelabuhan Muaro Padang sehingga harus dibangun pelabuhan baru yang lebih besar di Brandewijnsbaai (Teluk Bayur) tepat di sebelah selatan Padang. Saran dari Cluysenaer yang menganggap bahwa Pelabuhan Muara tidak bisa digunakan sebagai pelabuhan pengiriman batu bara mengingat kondisi Muara yang sempit dan arus air sungai yang berlawanan dengan air laut sering menyulitkan kapal untuk memasuki muara terutama kapal besar. Untuk itu dibutuhkan pembangunan pelabuhan baru.

### **Tahun 1887**

Perdebatan panjang pembangunan jalur kereta melalui Subang atau Padang Panjang berlanjut hingga pada tahun 1887. Selain itu terdapat perdebatan untuk

membangun jaringan rel menuju wilayah timur Sumatera yang masih banyak belum ditaklukkan.

Berbagai pertimbangan dan alasan tersebut pada tanggal 27 hingga 10 Juni 1887 sebagian besar anggota parlemen menolak tender-tender swasta. Parlemen Belanda memutuskan bahwa proyek tersebut akan dikelola oleh Negara. Proyek tersebut meliputi pembangunan pelabuhan Teluk Bayur, pembangunan rel kereta api, dan Tambang Batu Bara Ombilin serta menunda pembuatan jalur kereta api ke Pantai Timur Sumatera sampai Belanda menguasai Pulau Sumatra secara keseluruhan. (Reid, 2007). Akhirnya diputuskan untuk memilih usulan kedua karena biaya yang dikeluarkan tidak melebihi ketetapan pemerintah Hindia Belanda. Sehingga total keseluruhan dari biaya pembangunan kereta api dan pengoperasian fasilitas tambang 5,7 juta Gulden dan laba yang diprediksi mencapai 9%. Ganti rugi untuk tanah ini kemudian dibayarkan sekali saja sebagai pembayaran

Pelabuhan Emmahaven mulai dibangun sejak tahun 1887. Maret 1887 Jalur kereta api Teluk Brandewijns sampai Bukit Putus sudah mulai dibangun seiring dengan itu pada akhir tahun pembangunan pelabuhan juga dikerjakan dengan pembuatan gudang gudang sekaligus lokasi tempat berlabuh kapal. Kedalaman juga harus dikeruk dengan mendatangkan kapal dari Batavia. Pengerukan dilakukan dengan lebar 100 meter dan kedalaman 7,5 meter (75 d.M) selain itu juga dibangun pemecah ombak. Pada tahun 1892 penggunaan Pelabuhan Teluk Bayur (Emmahaven) diresmikan.

### **Tahun 1889**

Untuk merealisasikan pembangunan jalur kereta api tersebut pada 1889 Kepala Perkeretaapian Belanda A. Derx, mengadakan inspeksi ke Sumatera Barat. Inspeksi tersebut bertujuan untuk mempersiapkan konstruksi dan melakukan negosiasi ganti rugi terhadap tanah-tanah yang akan digunakan di sepanjang jalur kereta api yang telah direncanakan tersebut. Tanah di Sumatera Barat adalah tanah pusaka yang tidak dapat diperjualbelikan namun hanya bisa digadai jika disepakati oleh seluruh anggota kaum. Kebijakan de Stuers dan Deklarasi Domein mempermudah pemerintah kolonial dalam melakukan pembebasan tanah di Sumatera Barat.



Meskipun negosiasi berjalan lambat dan berbelit-belit namun pembebasan tanah berakhir juga melalui kesepakatan-kesepakatan dengan ninik mamak masing-masing kaum. Pemberian Deklarasi Domein bertujuan untuk memberikan dasar hukum bagi pemerintah kolonial untuk memberikan hak-hak sipil pada tanah karena menurut teori kolonial, hanya pemilik saja yang dapat memindahkan hak tanah bukan sipil. Sesuai hasil kesepakatan antara Pemerintah Hindia Belanda dan pihak swasta yang ada di Negeri Belanda pembangunan jalur kereta api dari Sawahlunto ke Solok sampai Padang Panjang melewati Danau Singkarak dan dari Padang Panjang melewati lembah Anai dan Kayu Tanam sejajar atau di atas jalan pedati yang dibangun oleh Van Den Bosch ke Pariaman lanjut ke Padang.

Akhirnya diputuskan pembangunan jalur rel angkutan batubara dari Sawahlunto menuju Padang dengan membelokkan arah di Solok menuju Padang Panjang sehingga akan bertemu dengan jaringan rel dari Bukittinggi. Jalur ini sejajar dengan jalur pedati yang telah dibuat Van Den Bosch sebelumnya di Lembah Anai hingga berakhir di Pelabuhan Teluk Bayur.

Kondisi terberat pembangunan pada saat itu adalah lokasi pembuatan jalur kereta api di lembah, lereng bukit, terowongan dan jembatan. Pembangunan jalur tersebut menggunakan tenaga 'Orang Rantai', yakni orang-orang hasil tangkapan atau bisa disebut orang-orang yang dicap kriminal dari Pulau Jawa oleh pemerintah kolonial Belanda kemudian dipekerjakan untuk tenaga kerja paksa 'rodi' dengan kondisi tangan dan kaki dirantai. Jalur yang dibangun dari Teluk Bayur 'Emma Haven' menuju Sawahlunto sepanjang 155,5km oleh SSS (Staatsspoorweg ter Sumatera's Westkust) melewati kota Padang Panjang dan Solok dengan kondisi beberapa lintasan menggunakan jalur bergerigi karena kelandaian jalur yang mencapai 70-80 permil diharuskan menggunakan rel gerigi sebagai alat bantu untuk lokomotif agar bisa melewati jalur tanjakan/turunan terjal.

Ribuan korban jiwa berjatuhan disepanjang jalur pembangunan lintasan jalan kereta api yang menembus hutan belantara dengan medan tebing terjal dan lembah curam dibawah ancaman binatang buas dan berbisa. Hal ini tidak begitu banyak diketahui penduduk lokal karena para pekerja orang rantai adalah tawanan Belanda yang dibawa dari Jawa. Para pekerja orang rantai ditempatkan disepanjang jalur

pembangunan tanpa fasilitas. Disekitar lokasi pekerjaan para orang rantai membuat pondok tiang kayu beratap dedaunan dan alas dari tumpukan dedaunan sekedar utk berteduh berlindung dari terpaan hujan dan dinginnya angin malam dibelantara pegunungan. Sudah tentu tanpa fasilitas kesehatan dan kebersihan yang layak. Sungai sungai dekat lokasi pekerjaan digunakan sebagai tempat MCK seadanya. Karena kondisi yang sangat tidak layak dan tidak manusiawi ini pembangunan jalan kereta api ini merenggut ribuan nyawa Orang Rantai yang dimakamkan disekitar lokasi tempat pekerjaan pembangunan rel kereta api.

### Tahun 1891

Pengerjaan ini baru selesai pada tahun 1891. Nilai total untuk awalnya direncanakan sebesar f 17,2 juta tetapi pada akhirnya terjadi pembengkakan karena pembebasan lahan merupakan tanah ulayat. Anggaran pembebasan lahan di Minangkabau lebih tinggi dan lebih mahal dari tanah yang ada di Jawa. (Colombijn. 2006)



Peta Jalur yang diusulkan oleh Cluysenaer tahun 1875

(Sumber: Ristma, 1943)

Peta Rencana Pembangunan Jaringan Jalan Kereta Api di Minangkabau menuju Pelabuhan Muara Padang dan Pelabuhan Teluk Bayur /Emmahaven tahun 1887.



(Sumber: Ristma, 1943)

Era perkeretaapian di Sumatra Barat dimulai dari pembangunan jalur kereta api oleh Pengelola Kereta Api Sumatra Staats Spoorwegen (SSS). Pembangunan jalur kereta api dari Teluk Bayur ke Sawahlunto dimulai dari Stasiun Pulo Aer Stasiun ke Padang Panjang sepanjang 71 km. Jalur kereta api ini dibuka pada tanggal 1 Juli 1891. Pada era tersebut dimulailah perkeretaapian di Sumatra Barat, dan selanjutnya dibangunlah jalur kereta api yang berkelanjutan. Jalur tersebut adalah sebagai berikut:

1. 1889 dimulai pembangunan jalan kereta api dari Pulau Aia – Padang Panjang
2. 1891. Pembuatan jalan kereta api dari Pulau Air sampai ke Padang Panjang 71 Km selesai pada 1 Juli 1891, dijalur lintasan ini terdapat jalur kereta api yang memakai gerigi antara Stasiun Kayu Tanam hingga Stasiun Padang Panjang. Akhir tahun 1891 jalur kereta api yang menghubungkan Padang dengan Teluk Bayur (Padang) dengan Padang Panjang, dan Padang Panjang dengan Bukittinggi mulai dibuka untuk umum.

3. 1891. Padang Panjang ke Bukittinggi 19 Km selesai pada bulan Nopember 1891.
4. 1892. Padang Panjang ke Solok 53 Km selesai pada 1 Juli 1892, di jalur ini terdapat jalur kereta api yang memakai gerigi antara Stasiun Padang Panjang - Stasiun Batu Tabal .
5. 1892.dibangun jalan kereta apiSolok - Muaro Kalaban sepanjang 23 Km.
6. 1892. Dibangun jalan kereta api Padang - Teluk Bayur sepanjang 7 Km. Kedua jalur ini selesai pada tanggal yang sama yaitu 1 Oktober 1892.
7. 1892 pembangunan rel kereta api Teluk Bayur – Padang – Padang Panjang-Bukittinggi dan Padang Panjang-Solok-Muaro Kalaban akhirnya selesai dan diresmikan penggunaannya bersamaan dengan peresmian penggunaan Pelabuhan Emmahaven (Teluk Bayur) pada 1 Oktober 1892.
8. 1892 mulai dibuka jalur kereta api Muarakalaban-Sawahlunto.
9. 1894. Jalur kereta api dari Muaro Kalaban-Sawahlunto dengan menembus sebuah bukit berbatu yang kemudian bernama Lubang Kalam sepanjang hampir 1 Km (835 Meter) selesai pada 1 Januari 1894.
10. 1896. Pada 15 September 1896 dibuka pula jalur kereta api yang menghubungkanBukittinggi-Payakumbuh.
11. 1907. dimulai pengerjaan jalur Lubuk Alung-Pariaman.
12. 1908. Jalur Lubuk Alung-Pariaman selesai pada tahun 1908.
13. 1911. dilanjutkan Pariaman – Naras - Sungai Limau pada 1 Januari 1911.
14. 1911. Jalur Pariaman-Naras selesai pada Januari tahun 1911.
15. 1920. Jalur kereta api Payakumbuh – Limbanang dimaksudkan untuk fasilitas menunjang kegiatan Tambang Emas Mangani.
16. 1924. Jalur Muaro Kalaban-Muaro Sijunjung diselesaikan pada tahun 1924.

Dalam 22 tahun telah selesai dibangun jalur kereta api di Sumbar sepanjang 230Km.(Arsip PT Kereta Api urusan diklat dan laporan personalia/sejarah KA ESB).

Gambar 2.1. Seremoni Peresmian Penggunaan Jalur Kereta Api Padang Panjang Melibatkan Kaum Adat



(Sumber: Arsip Nasional)

Gambar 2.2. Umbul2 "marawa" Sepanjang Sisi Jalan Menuju Lokasi Peresmian Tahun 1895.



(Sumber: Arsip Nasional)

Untuk mendukung operasional kereta api angkutan batubara di Sumatera Barat, SSS pun mendatangkan berbagai armada lokomotif dari berbagai seri dan pabrikan untuk digunakan disepanjang jalur KA di Minangkabau. Contoh saja seperti C30, C33, D18, E10 hingga F10.

Gambar 2.3. Jenis Kereta Api



(Sumber: Arsip Nasional)

Penggunaan tipe lokomotifpun disesuaikan dengan spesifikasinya, seperti C30 dan F10 digunakan untuk menghela angkutan batubara di lintas datar sedangkan untuk tipe D18 dan E10 ditugaskan menghela angkutan batubara di jalur bergerigi Minangkabau. Angkutan batubara yang telah dibawa oleh kereta api selama masa kolonial Belanda mulai dari 40ribu ton hingga mencapai 600ribu ton/tahun. Mayoritas batubara tujuannya adalah untuk diekspor ke negeri Belanda, sedangkan sisanya untuk keperluan dijual di pasar internasional.

Semenjak diresmikan pada tahun 1892, jalur kereta api juga dibangun di daerah lain seperti Muaro Kalaban-Sawalunto pada tahun 1894. Dua tahun kemudian dibangun juga jalur Bukittinggi-Payakumbuh pada tahun 1896. Pada jalur Lubuk Alung-Pariaman selesai pada tahun 1908. Jalur Pariaman-Naras selesai pada Januari tahun 1911. Sedangkan untuk jalur Muaro Kalaban-Muaro Sijunjung yang sedikit lebih awal dari jalur lain diselesaikan pada tahun 1924. Dalam 22 tahun telah selesai dibangun jalur kereta api di Sumbar sepanjang 230 Km. (Arsip PT Kereta Api urusan diklat dan laporan personalia/sejarah KA ESB). Meskipun konsumen kereta api tidak saja berasal dari pengangkutan batu bara pada kenyataannya, dibandingkan dengan pemasukan dari pembawa penumpang dan jasa pengiriman, pemasukan kereta api dari pengangkutan batu bara jauh lebih baik.

### **Tahun 1924**

Kereta api mulai mengalami kemunduran sejak 1924 setelah terjadi kemerosotan perekonomian dunia akibat Perang Dunia I dan mendapat saingan dari transportasi darat berupa mobil. Perang Dunia I berpengaruh besar terhadap penjualan batu bara ke Eropa. Banyak kapal Eropa yang tidak melakukan pelayaran, termasuk ke Sumatera Barat. Kemunduran ini berangsur membaik dengan meningkatnya kembali permintaan terhadap batu bara di Pelabuhan Emmahaven. Kejayaan batu bara di pasar internasional ikut berpengaruh terhadap kejayaan perkeretaapian di Sumatera Barat. Meskipun konsumen kereta api tidak saja berasal dari pengangkutan batu bara, pada kenyataannya, dibandingkan dengan pemasukan dari pembawa penumpang dan jasa pengiriman, pemasukan kereta api dari pengangkutan batu bara jauh lebih baik.

### **Tahun 1926**

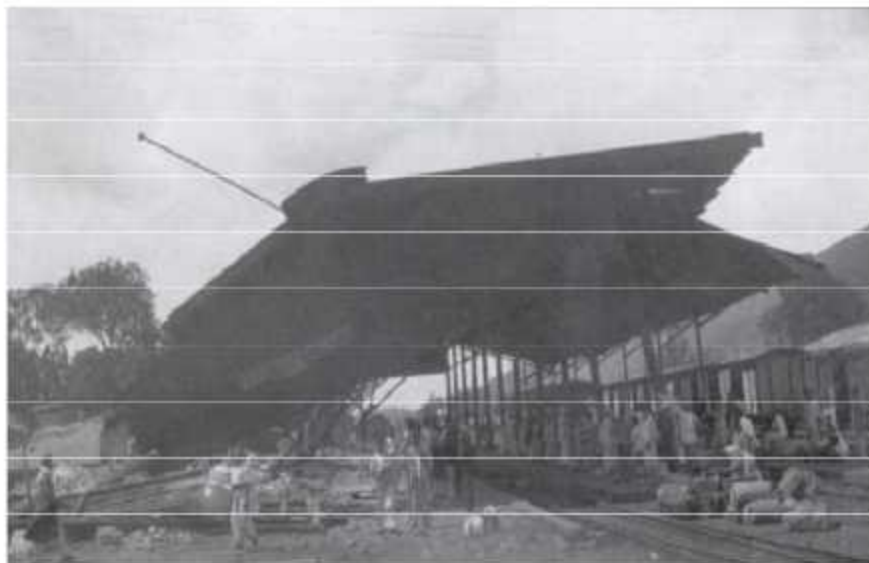
Pada 28 Juni 1926 sekitar pukul 10.00 pagi terjadi gempa bumi berkekuatan 7,6 SR yang berpusat di Padang Panjang. Gempa bumi ini mengakibatkan sejumlah kerusakan di berbagai tempat, tanah terbelah dan longsor seperti di Kubu Karambia dan Simabua. Selain di Padang Panjang, gempa ini juga dirasakan di sekitar Danau Singkarak, Bukittinggi, Danau Maninjau, Solok, Sawahlunto, dan Alahan Panjang. Gempa bumi meluluhlantakkan Padang Panjang dan sekitarnya, diperkirakan telah menelan setidaknya 354 korban jiwa. Gempa susulan juga mengakibatkan kerusakan pada sebagian Danau Singkarak. Di Kabupaten Agam, sebanyak 472 rumah roboh di 25 lokasi, 57 orang meninggal, dan 16 orang luka berat. Di Padang Panjang sendiri 2.383 rumah roboh dan 247 orang meninggal. Gempa besar di Padang Panjang juga menyebabkan banyak fasilitas sarana prasarana kereta api rusak. Sebagian bangunan Stasiun dan Perkantoran serta Perumahan Kereta Api Padang Panjang rusak berat. Beberapa lintasan rel dan jembatan kereta api di Padang Panjang juga mengalami kerusakan karena longsor.

Gambar2.4. Stasiun Padang Panjang tahun 1920



(Sumber: Kitlv.nl)

Gambar 2.5 Stasiun Padang Panjang hancur karena gempa tahun 1926



Sumber: Michiel van Ballegoijen de Jong: Stations en Spoorbruggen op Sumatra 1876-1941



Pasca Gempabumi Padang Panjang 1926 karena kemerosotan ekonomi akibat Perang Dunia I tidak banyak dilakukan perbaikan terhadap fasilitas sarana prasana jalan dan jembatan kereta api dan perkantoran serta perumahan Kereta Api Negara Sumatra Staats Spoorwegen (SSS) di Padang Panjang.

Beberapa bangunan Perusahaan Kereta Api Padang Panjang yang selamat dari Gempa Bumi 28 Juli 1926 dan masih berdiri kokoh hingga saat ini diantaranya adalah :

- 1 unit Bangunan Kantor Kepala Stasiun Padang Panjang di Pasang Usang – Kecamatan Padang Panjang Barat.
- 1 unit bangunan Dipo perawatan lokomotif.
- 6 unit Bangunan Perumahan PT. KAI di Jl. Sutan Syahrir dan Jl. Belakang Gudang - Silaing Ateh – Kecamatan Padang Panjang Barat.
- 2 unit Bangunan Perumahan PT. KAI di Jl. Jend. Sudirman – Balai Balai – Kecamatan Padang Panjang Barat.

Gambar. 2.6 Peta Lokasi bangunan peninggalan Jawatan Kereta Api Belanda "Sumatra Staats Spoorwegen (SSS)" dibangun sekitar tahun 1891 yang masih ada saat ini di Padang Panjang.



(Dokumen Peneliti. 2020)

Kemerosotan perkeretaapian Sumatera Barat terus berlanjut makin tajam sejalan dengan menurunnya permintaan batu bara semakin terlihat pada 1933 saat dunia

mengalami resesi ekonomi. Batu bara menjadi konsumsi lokal dan suasana ini pun sangat mempengaruhi menurunnya aktivitas kereta api yang hanya melayani jalur-jalur pendek.

## **B. PERIODE PENDUDUKAN JEPANG 1942-1945**

Kondisi perkeretaapian angkutan batubara jaman pendudukan Jepang di Sumatera Barat sering tersendat karena beberapa peralatan dan sarana diambil untuk keperluan mobilitas perang Asia Timur Raya. Ditambah dengan pembangunan jalur baru Muaro Sijunjung ke utara sampai Sungai Siak – Riau untuk mensuplai bahan bakar batubara ke Singapura via Pekanbaru(pantai timur Sumatera) yang dijuluki 'Sumatera Death Railway' karena pembangunannya sendiri banyak memakan korban baik dari pihak romusha maupun dari pihak tawanan perang. Pembangunan rel selesai pada 15 Agustus 1945. Rel ini hanya sekali digunakan untuk membawa tahanan perang keluar dari wilayah tersebut dan tak pernah digunakan utk mengangkut batubara dari Ombilin ke Pekanbaru sebagaimana peruntukan awal pembangunan jalur tersebut.

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

### **Tragedi Gerbong Maut Diatas Rel Kereta Api I**

**19 Mei Tahun 1944**

Pada 19 Mei 1944 sebanyak 500 orang tawanan dari penjara Padang dibawa dengan kereta api 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. Pengiriman tenaga kerja untuk pembangunan jalur kereta api ini sangat menakutkan para tawanan karena jika sudah ke Logas maka tiada harapan untuk kembali dalam keadaan baik. Pandangan ini muncul disebabkan kekejaman dan penderitaan yang dialami para pekerja saat menjalani kerja paksa untuk pembangunan jalur kereta api menuju Riau. Romusha yang tewas dalam perjalanan dimakamkan dipemakaman disepular stasiun<sup>2</sup>. Di sekitar Stasiun Padang Panjang tepatnya dikawasan Kampung Jao dipinggir rel kereta api menuju Padang dijadikan sebagai tempat pemakaman Romusha korban kekejaman Jepang.

### ***Tujuh Tragedi Kecelakaan Kereta Api Terparah di Dunia, Salah Satunya di Lembah Anai***

***(Dipublikasikan Oleh : Redaksi Pada Jumat, 23 Oktober 2020 23:22-***

***Sumber : [www.akumassa.org](http://www.akumassa.org))***

Tragedi Gerbong Maut di atas rel. Maut dalam gerbong. Di seluruh dunia telah dicatat, mulai dari kecelakaan kereta api (KA) di Sri Lanka sampai ke Lembah Anai, Sumatera Barat. Saksi bisunya, yaitu monumen kuburan massalnya ada di Padang Panjang, yang orang kota itu sendiri, mungkin sudah lupa.

Kecelakaan di Lembah Anai terparah di Indonesia dan nomor tujuh di dunia, sepanjang sejarah. Kisahnya tertimbun dalam ingatan, namun tidak dalam sejarah. Tak dinyana sampai 2020, tragedi itu ternyata terparah sepanjang catatan kecelakaan kereta api di Indonesia.

### **Tragedi Gerbong Maut Diatas Rel Kereta Api II**

**25 Desember 1944/25-12-2604**

Hari itu Sabtu 25 Desember 1944, peluit kereta berbunyi nyaring memasuki Lembah Anai dari Padang Panjang. Melengking tinggi. Tiba-tiba saja di lembah yang airnya mendesau di dasar sungai itu, terdengar bunyi benturan amat kuat. Bertali-tali. Tak sudah-sudah cukup lama. Bagai langit runtuh. Lalu, pekik. Lalu diam. Itulah lidah

maut yang menyebar kepiluan panjang. Melewati batas kemampuan. Kereta api jatuh. Tak pernah hal semacam itu terjadi sebelumnya. Sejak Belanda membuat rel, mengoperasikan kereta api, aman-aman saja. Yang terjadi, rakyat mati karena kerja paksa membuat rel. Ketika kereta sudah jalan, aman lancar jaya lalu Jepang masuk, malah kecelakaan maut. Apakah itu murni kecelakaan atau karena ulah Jepang yang semborono? Pada 25 Desember 1944 itu, 200 orang tewas dan 250 lainnya luka-luka serius.

### **Tragedi Gerbong Maut Diatas Rel Kereta Api III**

**23 Maret 1945 / 23-30-2605**

Tak lama kemudian, pada Jumat 23 Maret 1945, terjadi lagi kecelakaan serupa di Bintungan, Padang Panjang. Jumlah korban ratusan orang pula.

Pada kecelakaan pertama sebelumnya yang terjadi pada 25 Desember 1944, kepiluan seperti selendang maut. Korban amat merana. Tubuh mereka putus, ada yang terjepit ada yang terlempar jauh. Ratusan orang bergelimpangan dalam jurang. Rakyat dan tentara Jepang mengevakuasi korban. Mayat berjejer di tepi jalan, seperti korban perang. Yang meninggal dunia bisa dikubur secepatnya, yang luka parah? Kemana hendak dibawa, rumah sakit jauh di Padang dan Bukittinggi.

*"Bawa dunsanak-dunsanak kami itu ke sini. Diniyah Puteri saya jadikan rumah sakit sekarang, kalian semua, anak-anakku, siapkan tempat tidur, kasih bantal, selimut, jika tak cukup, kembangkan tikar, di mana saja, di ruang kelas ini. Tuhan memanggil kita menolong sesama."* itu kata Rangkayo Syekh Rahmah El Yunisiah, pemilik sekolah muslimah, Diniyah Puteri, Padang Panjang.

Rahmah walau bukan dokter tapi ia belajar ilmu kedokteran dari 3 dokter handal Minangkabau. Juga Mak Uwonya yang bidan.

*"Panggul mereka ke sekolah Etek Amah!"* perintah tokoh Padang Panjang.

Maka bagai pengungsi, orang-orang berjalan panjang, nyaris tak putus, memanggul korban kecelakaan yang berdarah-darah, patah-patah, pingsan dan entah bagaimana lagi ke rumah sakit Diniyah.

Rumah sakit darurat di Diniyah itu, penuh. Sementara yang sangat parah, pria atau wanita dilarikan ke Padang, juga ke Bukittinggi. Hari demi hari, evakuasi tak kunjung selesai. Yang luka parah sudah memenuhi rumah sakit.

Lalu yang meninggal dimakamkan dalam satu liang di tanah milik Syekh Adam BB di Balai-Balai - Padang Panjang. Di kota ini ada pandam pekuburan, semacam pemakamam umum, untuk orang yang bukan penduduk asli disebut Pakuburan Makam Pusaro Dagang. Siapa saja orang rantau yang meninggal dimakamkan di Pusaro Dagang.

Ulama Syekh Adam BB yang juga Pahlawan Nasional yang sangat dihormati itu, menyuruh semua korban tewas, dimakamkan di sana. Rakyat bahu-membahu membawa jenazah ke sana dan pemakamnya disaksikan ribuan orang. Jenazah dikuburkan di satu liang dan kemudian dibuatkan tugunya. Tak dinyana beberapa bulan kemudian terjadi peristiwa serupa. Maka korban kecelakaan kedua yang ratusan orang juga, kembali dimakamkan di lokasi yang sama, di atas kuburan pertama, sedalam sekitar 3 meter. Baru kemudian dikasih tugu yang menggetarkan hati itu.

Tugu itu menandakan ratusan orang korban kecelakaan kereta api telah dimakamkan di situ. Korban kecelakaan pertama dimakamkan dengan kedalaman 5 meter. Tugu itu sekarang masih seperti dulu dengan tulisan yang dipahat pada lempengan marmer ukuran 60 cm x 40 cm bertulisan sebagai berikut :

Gambar 2.7. Tulisan Ejaan Lama Pada Monumen Peringatan Kecelakaan Kereta Api



**PERINGATAN**  
**Orang – orang meninggal**  
**ketika ketjelakaan kereta api**  
**tanggal**  
**25-12-2604**  
**23-302605**

(Dokumentasi Peneliti. 2020)

Kekacauan perkeretaapian di Sumatera Barat pada zaman Jepang mengakibatkan terjadinya kevakuman operasional kereta api di jalur-jalur tertentu. Bahkan jalur yang masih aktif pun perlu dipertanyakan keamanannya.

Karena kurangnya aspek keamanan dan keselamatan lintasan jalur kereta api di sekitar Stasiun Padang Panjang saat itu terjadi dua kali kecelakaan tragis yang menimbulkan ratusan korban jiwa yaitu pada 25 Desember 1944 dan 23 Maret 1945. Korban2 kedua kecelakaan tragis tersebut kecelakaan dimakamkan secara massal dilokasi Pemakaman Kaum Syech Adam BB di Kelurahan Balai-Balai Kecamatan Padang Panjang Barat – Kota Padang Panjang. Tragedi kecelakaan ini kemudian diperingati dengan pembangunan tugu peringatan korban kecelakaan kereta api di Kelurahan Balai-Balai Padang Panjang Barat yang meninggal dalam kecelakaan tersebut dan bertuliskan penanggalan Jepang 25-12-2604 (25 Desember 1944) dan 23-302605 (23 Maret 1945). Kedua kecelakaan kereta api di Padang Panjang ini termasuk dalam catatan kecelakaan kereta api tragis di dunia.

Gambar 2.8 Monumen Peringatan korban kecelakaan Kereta Api Padang Panjang di Pemakaman Kaum Syech Adam BB di Kelurahan Balai-Balai Kecamatan Padang Panjang Barat – Kota Padang Panjang.



(Dokumentasi Peneliti, 2020)

### **C. PERIODE PASCA KEMERDEKAAN TAHUN 1945-2003**

#### **Tahun 1945 – 1950**

Setelah kemerdekaan, seluruh perusahaan ex-kolonial Belanda akhirnya dinasionalisasi. Perusahaan kereta api Hindia Belanda yakni SS (StaatsSpoorwegen) berubah menjadi DKARI (Djawatan Kereta Api Republik Indonesia).

Di zaman kolonial Belanda, perkeretaapian di Sumbar berada di bawah Perusahaan Kereta Api Negara Sumatra Staats Spoorwegen (SSS). Setelah merdeka pada 28 September 1945, dibentuk Djawatan Kereta api Republik Indonesia (DKARI). Beberapa perusahaan kereta api swasta bergabung dalam SS/VS, Staatsspoorwagen/Vereningde Spoorwagenbedrijf yakni gabungan perusahaan kereta api pemerintah dan swasta Belanda yang ada di Pulau Jawa dan DSM (Deli Spoorweg Maatschappij) yang ada di Sumatera Utara, masih menghendaki untuk beroperasi di Indonesia. Awal kemerdekaan kereta api di Sumatera Barat masih menggunakan fasilitas peninggalan Belanda yang berfungsi sebagai sarana transportasi barang dan orang. Antara tahun 1945-1950 saat Indonesia mempertahankan kemerdekaan perusahaan kereta api tidak terurus. Fasilitas kereta

api banyak yang rusak akibat perang Asia Pasifik. Bahkan banyak rel kereta api yang sebelumnya dibongkar Jepang dipergunakan untuk membangun rel kereta api di Burma.

Kereta api di zaman Belanda, sampai tahun 1950 dijuluki Mak Itam. Sebutan itu mengacu pada warna lokomotifnya yang dicat hitam. Kereta api yang digerakkan dengan pembakaran kayu dan batubara, zaman itu, disebut kereta uap. Hasil pembakaran dari lokomotif mengepulkan asap hitam. Asap hitam, warna cat hitam, bermuatan dan pembakaran dengan batubara, kereta api di Sumbar juga disebut kereta batubara.

### **Tahun 1950**

Pada tahun 1950 kerajaan Belanda mengakui kedaulatan Indonesia. Perkeretaapian di Indonesia mulai bangkit. Di Sumbar transportasi kereta api mulai normal. Dan kereta tenaga uap secara bertahap mulai berganti memasuki era lokomotif diesel. Ketika perekonomian mulai berjalan baik. Kereta api mengangkut para pedagang yang membawa hasil tanaman palawija dari Bukittinggi, Padang Panjang dan Solok ke Padang. Dari Pariaman juga di angkut kopra. Dari Payakumbuh dibawa gambir.

### **Tahun 1955 - Masa Bergolak**

Dinas DKARI memodernisasi teknologi kereta api. Kereta api tenaga diesel lebih efisien. Akhir medio tahun 1950-an kereta api kembali terganggu. Sumatera Barat bergejolak dengan adanya gerakan PRRI. Aktivitas kereta api tidak normal. Banyak penduduk diungsikan menggunakan kereta api. Persediaan makanan ke pedalaman juga memakai kereta api.

Mobilitas masyarakat umum melakukan perjalanan memakai kereta api turun drastis, baik dari ibukota provinsi, kota Padang ke berbagai daerah pedalaman Sumbar dan sebaliknya. Ada rasa tidak aman karena adanya pencegatan, juga sabotase terhadap sarana transportasi. Kondisi yang tidak kondusif itu terpaksa kereta api berhenti beroperasi beberapa pekan.



### **Tahun 1960**

Setelah pergolakan daerah berakhir awal 1960-an, peran kereta api sebagai alat transportasi umum dan barang, tidak membaik. Ada beberapa faktor penyebab, antara lain kondisi lokomotif kereta api banyak yang rusak, teknisi untuk memperbaiki minim. Juga terjadinya penurunan produksi batu bara di Ombilin sehingga kereta api tidak ada muatan.

### **Tahun 1963 - Era Dieselisasi Lokomotif**

Di tahun 1963, Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) berubah menjadi Perusahaan Negara Kereta api (PNKA). Untuk mengelola perkeretaapian di Sumatera Barat, dibentuklah PNKA Eksploitasi Sumatera Barat (PNKA ESB). Kemudian, berubah menjadi PNKA (Perusahaan Negara Kereta Api). Dimasa PNKA didatangkan kembali 10 unit E10 nomer 51-60 ke Esslingen dan 7 unit Nippon Sharyo nomer 61-67 untuk menambah armada operasional lokomotif di jalur bergerigi yang saat itu masih menggunakan tenaga lokomotif uap serta menambah puluhan unit armada KKBR dari Talbot Jerman. Dengan menggunakan lokomotif E10, bisa membawa 7-9 gerbong KKBR di jalur bergerigi dengan tenaga 2 lokomotif sekaligus dengan kapasitas beban mencapai 130 ton. Selain mengoperasikan Lokomotif Uap E 10 khusus bergigi di Stasiun Besar Padang Panjang khusus untuk jalur pendakian, PNKA juga mengandalkan masih tenaga lokomotif uap untuk operasional jalur datar seperti seri C30, C33 dan F10.

### **Tahun 1965**

Perubahan yang bertujuan meningkatkan pelayanan kereta api, tidak terwujud karena dua tahun kemudian pada tahun 1965 meletus pemberontakan G 30 S/PKI. Situasi di Sumbar kembali tidak aman, sebagaimana terjadi di daerah lain di Indonesia.

Di bawah manajemen PNKA, perkeretaapian Sumbar telah dilakukan modernisasi teknologi kereta api. Dari sistem tenaga uap, lokomotif uap diganti dengan lokomotif diesel. Lokomotif diesel BB 300 produk pabrik Krupp Jerman.

Makin banyak kendaraan bermotor, yang lebih efisien membuat fungsi kereta api di Sumbar makin turun. PNKA sebagai penyedia jasa angkutan kereta api dikalahkan oleh kendaraan bermotor yang berseliweran di jalan raya.

### **Tahun 1970-an**

Karena situasi politik yang belum kondusif pasca PRRI 1955 dan Pemberontakan G30 S/PKI 1960, situasi perekonomian Indonesia morat-marit sehingga lintasan jalur kereta api di Sumatera Barat tidak menjadi perhatian. Sejak tahun 70-an angkutan kereta api dari Padang Panjang ke Bukittinggi, terus ke Payakumbuh sudah terbengkalai. Tidak ada lagi kereta api melintas. Bahkan sebagian lintasan rel kereta api mulai dialih fungsikan ditutupi bangunan dan jalan aspal.

### **Tahun 1971**

Perusahaan kereta Api berganti nama dari Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) pada tahun 1971 sesuai dengan PP No 61 tahun 1971. Namun operasional jalur datar menggunakan lokomotif uap hanya bertahan hingga medio tahun 70-an disebabkan pengadaan lokomotif BB 300 Krupp sebanyak 4 unit (ex Jawa) dan BB 303 ke Henschel sebanyak 16 unit secara bertahap (1978 dan 1984) oleh PJKA sebagai program dieselisasi di lintas datar.

### **Tahun 1979**

Operasional BB 303 ini dikhususkan untuk lintas Sawahlunto-Batu Tabal dan Kayu Tanam-Teluk Bayur sehingga penempatan BB 303 dilakukan di 2 dipo yakni Dipo Padang dan Dipo Solok.

Tahun 1979, dibukalah jalur baru Teluk Bayur-Indarung menuju lokasi pabrik semen PT. Semen Padang oleh Presiden Soeharto yang juga ikut membuka rute baru angkutan batu bara dari Sawahlunto menuju Indarung untuk mensuplai bahan bakar ke PT. Semen Padang.

### **Tahun 1980**

Pada awal tahun 80-an, volume angkutan kereta api, khususnya batubara dan minyak sawit serta semen curah, kembali meningkat. Lokomotif baru didatangkan.

Puncaknya terjadi saat menjelang akhir tahun 90-an. Volume angkutan batubara mencapai lebih dari 1 juta ton/tahun. Langsung dari mulut tambang Ombilin, batubara dibawa ke pelabuhan Teluk Bayur dan pabrik Semen Padang.

Pada medio tahun 80-an, PJKA wilayah ESB melakukan pengadaan gerbong KKBW secara massal ke PT INKA di Madiun dan membeli 10 unit lokomotif BB 204 SLM (lokomotif diesel canggih bergerigi) yang dikhususkan untuk mengganti total peran E10 di jalur gerigi untuk mendukung penambahan kapasitas angkutan batubara yang melewati jalur bergerigi. Pembelian lokomotif secara bertahap, 4 unit pada tahun 1982 dan sisanya 6 unit pada tahun 1984. Alokasi 10 unit BB 204 tersebut semuanya untuk dipo lokomotif Padang Panjang.

Stasiun Besar KA Padang Panjang menjadi pusat pengoperasian 10 Lokomotif Khusus Bergigi BB202 SLM untuk operasional lintasan tanjakan curam Padang Panjang – Batu Taba dan Padang Panjang – Kayu Tanam melalui daerah bukit lembah curam di kawasan Lembah Anai.

Gambar 2.8 Lokomotif BB 204 SLM (lokomotif diesel canggih bergerigi) ditempatkan di Dipo Lokomotif Padang Panjang.



(Sumber: William Ford Arsip Nasional)

### **Tahun 1982**

Pada tahun 1982 sampai 1993 kereta api dikelola PJKA. PJKA tahun 1982 dibeli lokomotif BB 303 dan BB 306 dari Henschel Jerman untuk lintas nongerigi.

Sementara lintasan bergerigi lokomotif khusus dibeli yakni loko BB 204 menggantikan lokomotif uap legendaris E10 dan D18.

Dilanjutkan pada tahun 1984 PJKA ESB juga mendapat alokasi 4 unit BB 306 Henschel pada tahun 1984 untuk keperluan langsiran dan KA jarak dekat. Dengan menggunakan lokomotif sekelas BB 303, muatan bisa lebih banyak dan panjang rangkaian bisa ditambah.

Gambar 2.9 Lokomotif Uap Bergigi E1016, E1053 & E1051. Tahun 1985



(Sumber: Arsip nasional)

### **Tahun 1990**

Perubahan kembali terjadi pada tahun 1990 dengan PP. No. 57 tahun 1990 status perusahaan Jawatan diubah menjadi Perusahaan Umum sehingga PJKA berubah menjadi Perusahaan Umum Kerata Api (PERUMKA).

Walau sudah didatangkan ratusan gerbong dan puluhan lokomotif, namun PJKA tetap merugi dikarenakan kondisi jalur dan persinyalan saat itu bisa dibilang tidak dalam kondisi yang baik karena rata-rata masih peninggalan kolonial Belanda. Sejumlah jalur ditutup, stasiun tampak kusam, bengkel semrawut serta kinerja pegawai seperti tidak ada semangatnya. Hal tersebut berlangsung hingga masuk era PERUMKA pada tahun 1991.

### **Tahun 1992**

Dan pada tahun 1992 hingga 1994 mengadakan kerjasama dengan kontraktor Ferrostaal dan SLM untuk rehabilitasi total sarana dan prasarana di jalur bergerigi. Dalam bidang prasarana, Ferrostaal menangani revitalisasi jalur bergerigi yang semuanya masih menggunakan tipe rel R33 dengan bantalan baja direhab

menggunakan tipe rel R42 bantalan baja. Dalam bidang sarana, SLM membuat 7 unit lokomotif BB 204 terbaru nomer 11-17 senilai 38,43 juta frank Swiss dengan teknologi yang lebih canggih dan mutakhir dari BB 204 sebelumnya. Dengan dilakukannya kerjasama tersebut PERUMKA ESB mampu meningkatkan kapasitas angkut batubara. Pada tahun 1992 mencapai 400ribu ton/tahun, kemudian pada tahun 1994 meningkat menjadi 800ribu ton/tahun. PERUMKA ESB menetapkan tarif angkutan batubara sebesar Rp 6.500/ton. Untuk angkutan batubara sendiri sejak tahun 1994, PERUMKA ESB memiliki armada 29 unit lokomotif(adhesi &gerigi) dan 316 unit KKBW(Talbot & INKA) dengan kapasitas gerbong 25 ton/unit. Selain mengandalkan angkutan batubara dari PTBA-UPO, PERUMKA ESB juga berusaha untuk menjalin kerjasama angkutan batubara dengan perusahaan swasta PT AIC dengan kapasitas angkutan sebesar 600ribu ton/tahun dan diperkirakan akan meningkat pada tahun 1995 yakni mencapai 1 juta ton/tahun. Namun hasil negosiasi dengan pihak swasta tersebut tidak membuahkan hasil karena tidak ada kata sepakat dalam masalah tarif angkutan batubara ini walau PERUMKA ESB sudah menurunkan tarif angkutan yang lebih murah ketimbang menggunakan truk yang konon mencapai Rp 9.500/ton. Sempat juga ada penawaran angkutan batubara dari perusahaan asal Thailand utk mengangkut hasil produksi di kab. Sawahlunto Sijunjung sebesar 300ribu ton pada tahap awal tahun 1996 dan diproyeksikan mencapai 2 juta ton utk beberapa tahun mendatang. Namun, hasil untuk kerjasaman pun nihil.

Angkutan batubara menggunakan kereta api di Sumatera Barat sendiri bisa dikatakan sangat unik dikarenakan hanya di Sumatera Barat sendiri jalur gerigi masih dipergunakan secara regular untuk melayani angkutan barang terutama batubara dari Ombilin. PERUMKA sendiri memiliki 3 dipo aktif saat itu, yakni Dipo Lokomotif Padang, Padang Panjang dan Solok. Ketiga dipo tersebut juga mengkoordinir Subdipo dibawahnya seperti Subdipo Indarung dan Subdipo Sawahlunto. Dipo Padang dan Dipo Solok mayoritas menerima perawatan dan pemeliharaan lokomotif sejenis BB 303 dan BB 306 sedangkan Dipo Padang Panjang hanya melayani perbaikan dan pemeliharaan khusus untuk BB 204 lokomotif bergigi

khusus untuk intasan jalan kereta api menanjak yg dipusatkan di Stasiun Padang Panjang..

### **Pola Operasional Kereta Api Angkutan Batu Bara di Sumatera Barat.**

Dimulai dari operasional jalur datar (adhesi) Sawahlunto-Solok-Batu Tabal, maka saat itu dipergunakan BB 303 dan BB 204. Jika menggunakan 1 traksi BB 303, sanggup membawa 10 unit KKBW isian dan 15 KKBW kosong sedangkan jika menggunakan BB 204 bisa membawa 20 KKBW isian sekaligus dan lebih jika dalam keadaan kosong. Di stasiun Sawahlunto, rangkaian yang sudah diisi batubara dilangsir menggunakan BB 303 menuju emplasemen stasiun Sawahlunto. Setelah rangkaian siap dan dicek oleh petugas, maka lokomotif penarik seperti BB 303/204 menggandeng rangkaian sebanyak 15-20 KKBW untuk diberangkatkan menuju Batu Tabal.

Terkadang, antara Solok dan Sawahlunto terdapat momen traksi ganda. Maksudnya adalah karena untuk pemeliharaan lokomotif langsir harus dilakukan di depo lokomotif Solok, maka agar tidak mengganggu PERKA yang ada lokomotif langsir tersebut dirangkai dengan rangkaian yang sekalian berangkat menuju stasiun Solok. Setelah melepas lokomotif di stasiun Solok, rangkaian pun berangkat kembali menuju stasiun Batu Tabal melewati tepian danau Singkarak sepanjang 19km. Sesampainya di stasiun Batu Tabal, lokomotif BB 204 sudah menunggu untuk membawa rangkaian di jalur bergerigi.

Sebelum dilanjutkan, rangkaian terlebih dahulu dipecah menjadi 3-4 bagian. Jika membawa 20 KKBW, maka dipecah menjadi 4 yang setiap rangkaiannya membawa 5 unit KKBW isian dengan 1 unit BB 204. Lokomotif penarik sebelumnya kemudian melangsir rangkaian kosong yang sudah dipecah untuk disatukan kembali dan dibawa ke Sawahlunto. Rangkaian dengan BB 204 tersebut berangkat secara konvoi dengan jeda 5-10 menit antar rangkaian menuju Stasiun Besar Padang Panjang menyusuri terjalnya jalur bergerigi. Sesampainya di Stasiun Besar Padang Panjang, beberapa rangkaian dilangsir dan bertukar lokomotif.

Lokomotif dari Batu Tabal pun menggandeng rangkaian kosong yang akan menuju Batu Tabal kembali dan lokomotif dari Kayu Tanam menggandeng rangkaian isian yang akan menuju stasiun Kayu Tanam. Selain proses langsiran dan pertukaran lokomotif, juga dilakukan pergantian kru KA seperti masinis, ass masinis dan kondektur di stasiun besar Padang Panjang sesuai jam kerja yang telah ditempuh. Setelah pergantian kru, rangkaian isian melanjutkan perjalanan kembali menuju Kayu Tanam secara konvoi dan beriringan melewati indahnya alam Ranah Minang seperti Air Terjun Lembah Anai dan kawasan Cagar Alam Mega Mendung.

Gambar 2.10. Lokomotif Bergerigi BB 204 SLM di Stasiun Besar Padang Panjang



(Sumber: Arsip Nasional)

Rangkaian berjalan perlahan dengan kecepatan maks 20km/h, dikarenakan jika lebih maka otomatis emergency brake pada BB 204 akan menyala. Pemandangan iring-iringan rangkaian kereta api angkutan batubara yang melewati kawasan Lembah Anai sendiri menjadi tontonan yang menarik untuk para wisatawan yang kebetulan sedang berwisata di sekitaran kawasan Lembah Anai. Rangkaian terus melewati turunan gerigi yang sangat curam dengan gradient mencapai 70 permil melewati bentang panjang jembatan parabol dan 2 terowongan pendek Lembah Anai.

Kemudian setelah melewati turunan curam, rangkaian melewati stasiun Kandang Ampat. Stasiun ini hanya berfungsi untuk memantau dan mengatur jika ada persilangan. Rangkaian pun akhirnya tiba di stasiun ujung jalur bergerigi yakni stasiun Kayu Tanam dan sudah menunggu lokomotif penarik spesialis lintas datar yakni BB 303 dari Padang. Rangkaian yang dipecah tadi akhirnya disatukan kembali

menjadi satu rangkaian. Jika rangkaian mencapai 20 KKBW maka, digunakan 2 traksi BB 303 dengan formasi push-pull(depan-belakang) karena jembatan yang ada tidak sanggup jika dilewati 2 unit lokomotif sekaligus dalam kondisi mesin hidup. Jarak yang ditempuh dari Kayu Tanam ke Teluk Bayur mencapai 60km dan jika dilanjutkan hingga Indarung bisa mencapai 75km. Disepanjang lintas Kayu Tanam-Padang, akan melewati beberapa stasiun seperti Sicincin, Lubuk Alung, Pasar Usang, Duku dan Tabing.

Gambar 2.11. Lokomotif Bergerigi BB 204 SLM



(Sumber : Arsip Nasional)

Di beberapa stasiun tersebut juga terkadang ada persilangan dengan sesama angkutan batubara maupun dengan angkutan penumpang(setiap Ahad) dan angkutan CPO kosong yang akan menuju Naras. Sesampainya di stasiun Padang, rangkaian ada yang dipisah untuk selanjutnya dibawa ke Indarung. Dan sisanya untuk dibongkar di silo PTBA-UPO Teluk Bayur. Khusus untuk ke Indarung sendiri, dikarenakan kondisi jalur terjal dengan gradient 26,5 permil maka diwajibkan menggunakan lokomotif pendorong sekelas BB 303/306 dengan lokomotif penarik BB 204/303. Jumlah rangkaian pun bervariasi mulai dari 5 hingga 10 gerbong/rangkaian. KA Batubara yang akan menuju Indarung biasanya akan menunggu aman di emplasemen stasiun Padang hingga lintas ke Indarung clear dari PERKA Semen. KA angkutan batubara berangkat menuju Indarung melewati segitiga percabangan Bukit Putus langsung tanpa melewati stasiun Bukit Putus kemudian melewati 2 stasiun yakni Kampung Juar dan Pauh Lima. Sesampainya di stasiun Indarung, rangkaian langsung masuk jalur 8 untuk melakukan pembongkaran batubara. KA Batubara yang menuju Teluk Bayur berangkat menuju



stasiun Bukit Putus. Tiba di stasiun Bukit Putus, lokomotif penarik pun merangkap dinas langsung menuju silo bongkaran batubara milik PTBA-UPO Ombilin.

#### **D. BERAKHIRNYA OPERASIONAL ANGKUTAN KERETA API BATUBARA DI PADANG PANJANG (2003 - 2013)**

##### **Tahun 1989**

Tumbangnya rezim Orde Baru pada 1989 menjadi penanda awal tumbangnya dominasi PTBA-UPO Sawahlunto dalam mengelola tambang dalam di Sawahlunto. Ribuan tambang rakyat baru bermunculan menawarkan harga batubara yang jauh lebih murah ketimbang batubara yang ditambang oleh PTBA-UPO. Puncaknya adalah ketika PTBA-UPO harus mengalah oleh keadaan yang semakin tidak menentu.

Hal ini sangat mempengaruhi terhadap penurunan aktifitas kinerja angkutan kereta api batubara di Stasiun Besar Padang Panjang.

##### **Tahun 1999**

PERUMKA berubah menjadi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) atau PT. KAI. Perubahan itu berdasarkan Kepres 39/1999, 1 Juni 1999. PT. KAI mengoperasikan kereta api kelas Bisnis, Eksekutif, Ekonomi dan kelas khusus secara komersil. Untuk Sumbar, perkeretaapian di bawah wewenang PT. KAI Divisi Regional II Sumatera Barat.

#### **Tragedi Gerbong Maut Diatas Rel Kereta Api IV**

##### **28 Juni 2000**

Rangkaian kereta api batu bara dari Sawahlunto melalui Stasiun Padang Panjang menuju Padang yang mengangkut penumpang mengalami kecelakaan terjatuh di Jembatan Tinggi - Lembah Anai, Sumatera Barat, tepatnya pada hari Rabu 28 Juni 2000. Tujuh gerbong beserta satu lokomotif tergelincir ke Lembah Anai yang terletak di sebelah kiri lintasan kereta dan menewaskan belasan penumpangnya.

Lokasi kejadian terletak sekitar 2 kilometer dari pusat Kota Padangpanjang pada lintasan kereta api menuju Lembah Anai . Walikota Padangpanjang kala itu, Yohanes Tamin, menyebut kecelakaan itu terjadi di Jembatan Tinggi yang memiliki ketinggian 25 meter dari permukaan sungai didekat Tugu Batas Kota Padang Panjang. Kereta api ini merupakan milik PT Kereta Api Indonesia - Eksploitasi Sumatera Barat (PT.KAI –ESB) yang sebenarnya dioperasikan khusus untuk mengangkut batu bara.

Karena ada perbaikan jalan kawasan Lembah Anai dilakukan penutupan jalan di kawasan Silaiang Kariang ruas jalan Padang-Padangpanjang . Untuk itu mulai Selasa 27 Juni 2000, pelajar dan PNS yang bermukim di sekitar sana dan harus menuju sekolah atau kantor maka untuk membantu transportasi diberi tumpangan kereta api secara gratis hingga Jumat 30 Juni 2000. Kereta api gratis yang bisa ditumpangi masyarakat hanya beroperasi di jam-jam tertentu, yakni pukul 07.00, 10.00, 12.00, dan 16.00 WIB. Selain itu, setiap jam terdapat kereta yang diberangkatkan untuk mengangkut batu bara. Sayangnya, calon penumpang tidak sabar untuk menanti jadwal pemberangkatan kereta penumpang sehingga menaiki kereta batu bara yang lebih cepat tiba dan diberangkatkan.

*"Karena para calon penumpang tidak sabar menunggu kereta api angkutan penumpang pukul 12.00, mereka naik kereta api yang khusus mengangkut batu bara. Kereta api tersebut berangkat sekitar pukul 10.30 dari Stasiun Padangpanjang tujuan Padang,"* kata Yohanes Tamin Walikota Padang Panjang saat itu.

Setibanya di Jembatan Tinggi yang memiliki kontur jalan menurun, lima gerbong bagian depan terlepas dari rangkaian karena tidak terkendali. Gerbong-gerbong itu jatuh ke tebing yang ada di sebelah kiri lintasan. Padahal dirangkaian gerbong kereta api batu bara tersebut terdapat sejumlah penumpang pelajar dan PNS yang menumpang di atas tumpukan batu bara. Tak lama, dua gerbong lainnya turut terjatuh karena terlepas dari lokomotif yang dipasang di bagian paling belakang. Terakhir, bagian lokomotif pun ikut lepas kendali dan jatuh tak jauh dari lokasi jatuhnya gerbong-gerbong sebelumnya.

*"Jadi, ada tiga lokasi tempat jatuhnya rangkaian kereta api itu. Korban meninggal ditemukan dalam keadaan terjepit dan tertimbun batu bara. Pencarian korban masih terus berlangsung, sembari menunggu alat berat dari Padang untuk mengangkat gerbong"* ujar Yohanes Tamin Walikota Pada Panjang masa itu.

Pada 30 Juni 2000, Direktur Operasi PT Kereta Api Indonesia Badrul Zaman mengatakan, jumlah penumpang diperkirakan sekitar lebih 40 orang. Sebanyak 35 orang ditemukan, yaitu 15 orang meninggal dan 20 orang luka berat/ringan. Saat evakuasi korban awal diduga masih ada sedikitnya lima orang yang tertimbun batu bara dan terimpit gerbong. Setelah mendatangkan alat berat guna mengangkat gerbong kereta api, evakuasi korban terakhir pada 2 Juli 2000 jumlah korban meninggal keseluruhan mencapai 19 orang.

### **Tahun 2002**

Dan pada akhir tahun 2002, keluarlah surat keputusan bahwa PT BA-UPO sudah tidak sanggup lagi untuk memproduksi batubara dari tambang dalam Ombilin sekaligus menandai berakhir pulalah angkutan kereta api batubara yang menggunakan jasa kereta api di Ranah Minang setelah lebih dari seabad beroperasi. Kalah bersaing oleh moda transportasi truk dinilai sebagai salah satu pemicu kenapa moda transportasi kereta api tidak diminati lagi oleh para pengusaha tambang. Dengan demikian akhir tahun 2003 berakhirilah aktifitas angkutan kereta api batubara di Stasiun Besar KA Padang Panjang.

Sejak tahun 2003 tak ada lagi suara hentakan roda-roda baja dan aroma batubara disepanjang jalur KA Padang – Padang Panjang - Sawahlunto yang penuh kenangan dan sejarah bagi yang pernah menikmatinya. Kejayaan lebih dari seabad itu harus sirna seketika karena perubahan kondisi jaman. Stasiun Kereta Api Panjang terkena dampak langsung akibat penghentian angkutan kereta api batubara dari Sawahlunto yang selama ini menghidupi aktifitas perkeretaapian Padang Panjang. Sejak itu berhentilah aktifitas Stasiun Besar Kereta Api Padang Panjang.

Ungkapan "tak ada kereta api ke Padang" untuk membawa batubara dari Sawahlunto tersebut setidaknya adalah bukti nyata bangkrutnya perusahaan tambang yang begitu megah dan jaya sejak era kolonial Belanda itu. Simbol kejayaan tersebut kemudian berubah menjadi monumen sejarah belaka yang akan diketahui oleh generasi selanjutnya bahwa ***"Angkutan Kereta Api pernah berjaya di Padang Panjang dimasanya"***.

## **E. KEBANGKITAN KERETA API WISATA MENUJU PADANG PANJANG TAHUN 2014**

### **Tahun 2009**

Jalur Kayutanam-Padangpanjang ditutup sejak gempa bumi Sumatra Barat 2009 akibat kerusakan jembatan menjelang Stasiun Kayu Tanam serta kondisi jalur yang kurang memungkinkan di segmen Kayutanam-Padangpanjang. Meskipun jalurnya sudah diperbaiki, namun jalur bergigi masih belum bisa diaktifkan karena kendala lokomotif BB204.

Jalur kereta api dari Kayu Tanam ke Padang Panjang tidak lagi dioperasikan semenjak gempa tahun 2009 akibat gempa yang merusak lintasan kereta api di kawasan Lembah Anai karena mengalami longsor. Sebelumnya jalur ini menjadi jalur wisata kereta api sampai ke Lembah Anai

### **Tahun 2014**

Program pemerintah, membuka kembali semua jalur yang pernah ada Sumbar termasuk Stasiun Padang Panjang secara bertahap. Program strategis nasional itu sudah dimulai dikerjakan secara bertahap dimulai dari Stasiun Simpang Haru Padang.

### **Tahun 2015**

Semenjak tahun 2015, segmen Lubuk Alung–Kayutanam diaktifkan kembali dan prasarananya sudah menggunakan rel jenis R54 bantalan beton. Lalu dioperasikanlah bus rel (rail bus) Lembah Anai untuk segmen jalur ini sebagai layanan bus rel perintis pada akhir 2016.

### **Tahun 2016**

Stasiun Kayu Tanam (KTN) adalah stasiun kereta api kelas II yang terletak di Nagari Kayu Tanam, 2x11 Kayu Tanam, Padang Pariaman. Stasiun yang terletak pada ketinggian +144 meter ini termasuk dalam Divisi Regional II Sumatra Barat. Stasiun ini memiliki delapan jalur kereta api dengan jalur 2 merupakan sepur lurus serta jalur 7 dan 8 sebagai sepur badug untuk menyimpan gerbong batu bara. Sehubungan dengan dioperasikannya bus rel dari Lubuk Alung menuju Kayu Tanam diresmikan pada tanggal 1 November 2016, stasiun ini bersama Stasiun Sicincin telah menjalani perombakan dan renovasi. Pada 2016 juga mulai dibangun lintasan jalan kereta api Duku – Bandara Minangkabau sebagai angkutan alternatif penumpang dari Padang ke Bandara Minangkabau.

### **Tahun 2017**

Kunjungan Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN) RI, Rini Soemarno ke Bukittinggi pada Februari 2017 . Kunjuran Menteri BUMN ke Bukittinggi yang salah satunya untuk meninjau lahan aset PT KAI di Bukittinggi sebagai upaya mengaktifkan kembali lintasan kereta api peninggalan Belanda dari Padang – Kayu Tanam – Padang Panjang – Bukittinggi - Payakumbuh. Pemerintah daerah perlu mendukung upaya ini karena imbasnya kembali ke daerah berupa kelancaran transportasi yang juga akan mendukung pariwisata sebagai sektor unggulan daerah

### **Tahun 2018**

Stasiun Bandara Minangkabau selesai dibangun pada tahun 2016-2017 dan baru mulai beroperasi dengan diresmikannya kereta api Minangkabau Ekspres oleh presiden Joko Widodo pada tanggal 21 Mei 2018. Keretaapi Minangkabau Ekspres

untuk angkutan penumpang full-AC melayani angkutan penumpang dari dan ke Stasiun Simpang Haru Padang ke Bandara Minangkabau secara reguler.

### **Tahun 2019**

Ditetapkannya bekas tambang batu bara di Ombilin, Sawahlunto sebagai warisan dunia dalam sesi Sidang ke-43 Komite Warisan Dunia UNESCO PBB di Gedung Pusat Kongres Baku di Baku, Azerbaijan pada 8 Juli 2019 menjadi angin segar bagi pecinta kereta api di daerah itu.

"Ombilin Coal Mining Heritage of Sawahlunto" tidak ditetapkan hanya karena tambang saja, tetapi juga menyatu dengan jaringan rel yang melewati enam kabupaten dan kota di Sumbar masing-masing Kota Padang, Padang Panjang, Solok, Kabupaten Solok, Padang Pariaman, dan Tanah Datar. Dan didukung dengan cerita sejarah stasiun serta sejuknya udara pegunungan di Kota Padang Panjang menjadi daya tarik bagi pengunjung wisata hingga manca negara.

Pada 8 Juli 2019, seiring dengan Situs Tambang Batubara Ombilin di Sawahlunto, Sumatera Barat masuk ke dalam situs warisan budaya dunia UNESCO, Stasiun Besar Kereta Api Padang Panjang sebagai bagian dari rangkaian situs masuk didalamnya. Hal ini menjadi kabar bahagia bagi masyarakat Padang Panjang karena bertambahnya kekayaan warisan Indonesia yang diakui oleh dunia Internasional. Semoga ragam potensi yang dimiliki Kota Padang Panjang ini dapat di maksimalkan untuk meningkatkan kunjungan wisatawan ke Kota Padang Panjang .

### **Tahun 2020**

Program pengaktifan kembali jalur kereta api di Sumatera Barat telah masuk dalam rencana strategis Kementerian Perhubungan 2020-2024.

Hingga saat ini lintasan jalur kereta api Stasiun Simpang Haru Padang menuju Stasiun Kereta Api Padang Panjang sudah aktif hingga Stasiun Kereta Api Kayu Tanam. Diharapkan dalam program pengembangan pengaktifan jalur kereta api di Sumbar melalui Stasiun KA Padang Panjang bisa diselesaikan dalam Rencana Strategis kementerian Perhubungan 2020-2024.

## **Keterkaitan Sejarah Kereta Api Dengan Pengembangan Kawasan Pariwisata**

Kajian Sejarah Kereta api Kota Padang Panjang ini merupakan konten untuk rencana pengembangan pariwisata terkait sejarah kereta api padang panjang yang akan di tampilkan dalam bentuk diorama sejarah kereta api padang panjang baik out door maupun in door baik secara digital maupun landsacping.

## BAB 4

### PENINGGALAN BANGUNAN, STRUKTUR DI KAWASAN KERETA API KOTA PADANG PANJANG

Berdasarkan hasil kegiatan kajian sejarah kawasan kereta api Kota Padang Panjang, terdapat tinggalan-tinggalan atau situs peninggalan sejarah berupa Stasiun beserta sarana pendukungnya. Berikut adalah stasiun-stasiun yang dilalui sepanjang jalur, antara lain:

#### A. Stasiun Kereta Api

##### 1. Stasiun Stasiun Kereta Api Kota Padang Panjang

Stasiun Padang panjang yang ada saat ini merupakan bangunan baru yang dibangun sekitar tahun 1980an. Keletakkan bangunan stasiun telah berpindah sekitar 6 m ke arah barat. Bangunan yang ada saat ini terdiri dari 10 ruangan, yang dipergunakan sebagai kepala stasiun, ruang pegawai. Stasiun Padangpanjang merupakan salah satu stasiun besar dengan 8 jalur rel dan terdapat tempat dipo loko yang berada di arah barat bangunan stasiun. Selain itu, pada areal ini juga ditemukan adanya pemutar loko, bak air, pompa air, menara sinyal, dll. Berikut foto objek dan bangunan:

Gambar 4.1 Stasiun Kereta Api Kota Padang Panjang



foto-foto lama stasiun sumber: KITLV Leiden



foto-foto lama stasiun sumber: KITLV Leiden



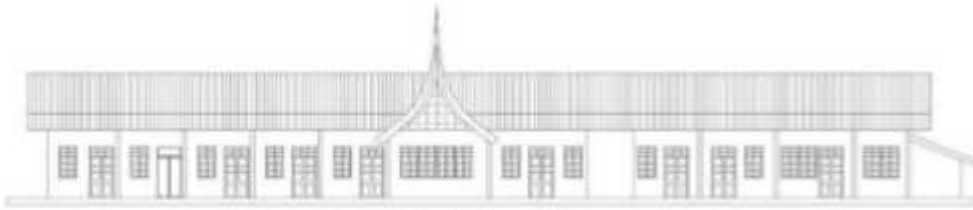
Berikut adalah foto-foto fasilitas pendukung, pada Stasiun Kereta Api Padang Panjang:

1. Pompa Air
2. Pompa Air
3. Menara Air
4. Pos Sinyal
5. Turntable Lokomotif
6. Bengkel dan Dipo

Gambar 4.2. Fasilitas Pendukung Stasiun Kereta Api Kota Padang Panjang



Gambar 4.3 Stasiun Kereta Api Kota Padang Panjang



gambar stasiun Padang Panjang

Gambar 4.4 Lokasi Infrastruktur Kawasan kereta Api Kota Padang Panjang



(Sumber: BPCB Sumatera Barat)

Gambar 4.5 Peta Lokasi Stasiun



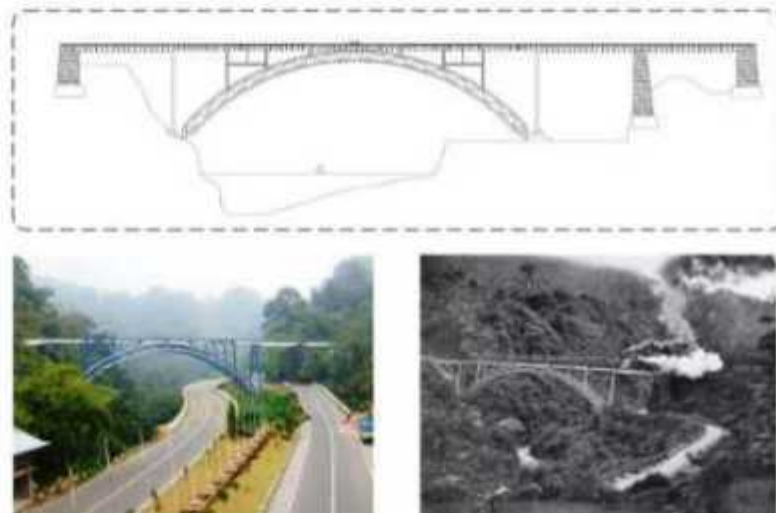
## 2. Jembatan Rel Kereta Api

Berdasarkan hasil pengumpulan data dan observasi lapangan, diketahui tipologi dan jenis jembatan kereta api memiliki banyak tipe. Berikut adalah macam-macam jenis jembatan kereta api kawasan kereta api kota padang panjang, sebagai berikut:

### A. Jembatan Batas Kota Padang Panjang-Tanah Datar

Jembatan ini berada di kecamatan Padang Panjang Barat dengan panjang melintasi lembah, sungai dan jalan raya dengan ketinggian 25 meter dengan panjang jembatan 120 meter. Jembatan Tinggi Ini menjadi bagian dari World Heritage

Gambar 4.6 Jembatan Tinggi Kereta Api Kota Padang Panjang

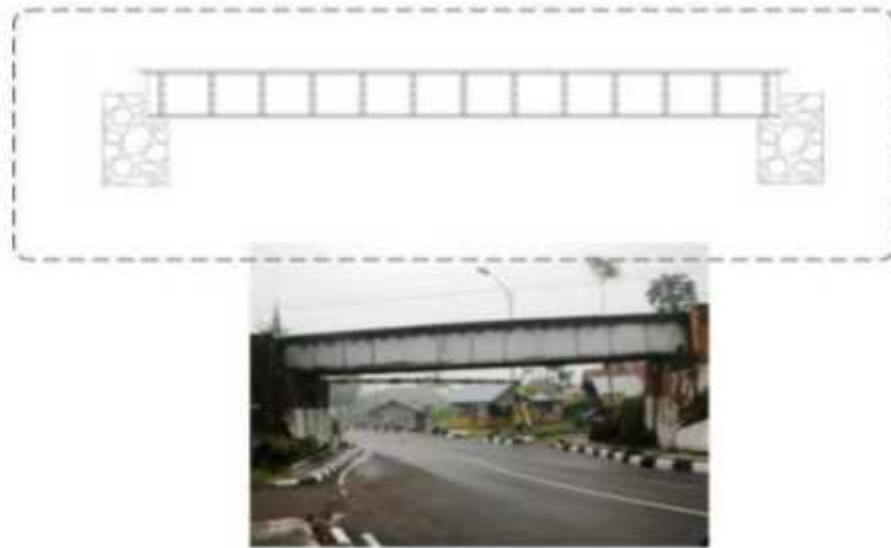


Sumber : BPCB Sumatera Barat

### B. Jembatan dalam Kota Padang Panjang

Jembatan ini berada di Kecamatan Padang Panjang Timur Melintasi Jalan raya dengan panjang

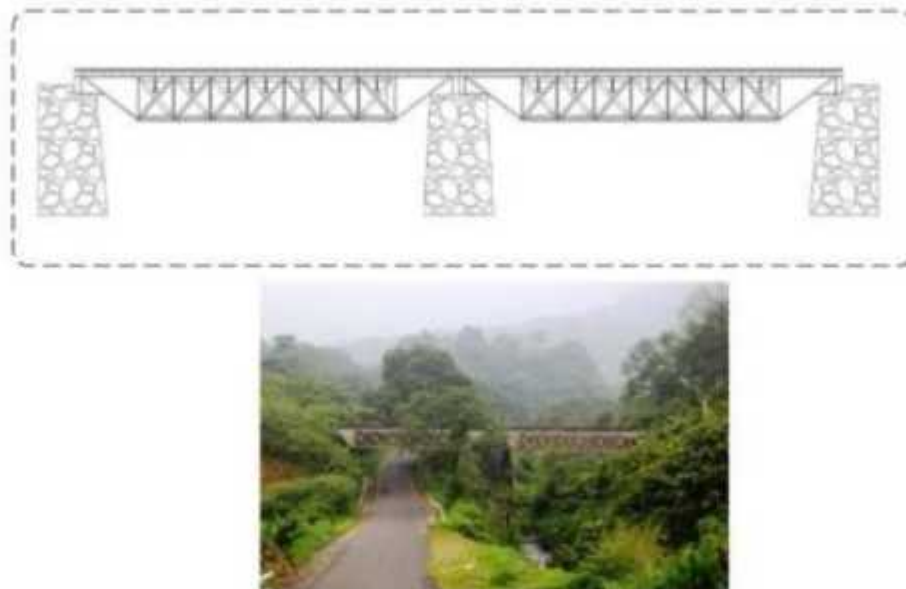
Gambar 4.7 Jembatan Kereta Api Kota Padang Panjang



C. Jembatan Kota Padang Panjang

Jembatan ini berada di Kecamatan Padang Panjang Barat Kelurahan Sungai Andok melintasi jalan raya dan sungai dengan ketinggian 8 meter dan panjang jembatan 50 meter

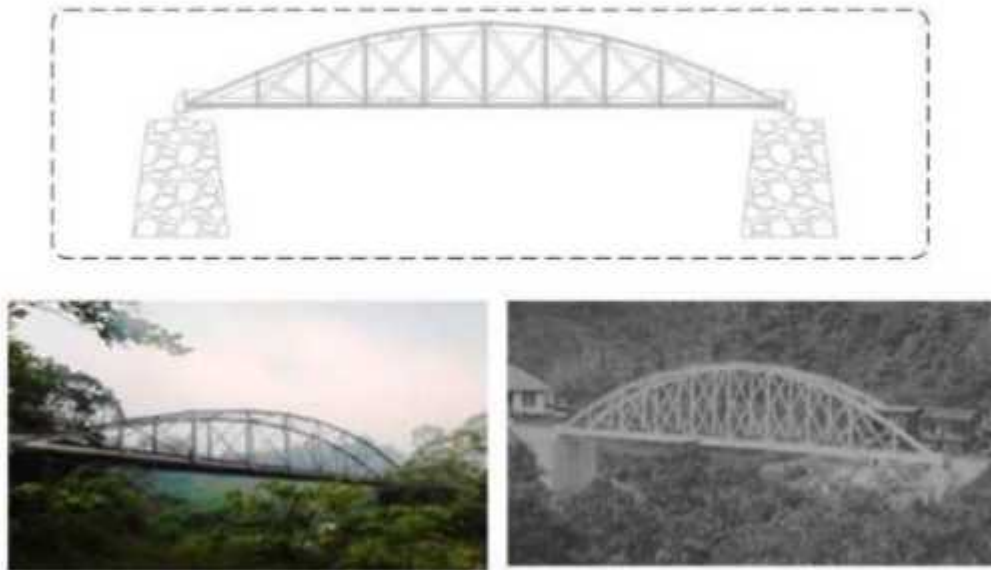
Gambar 4.8 Jembatan Kereta Api Sungai Andok Kota Padang Panjang



**D. Jembatan Silaing**

Jembatas kereta api ini berada di kecamatan padang panjang timur kelurahan silaiang bawah, melintasi lembah dengan kedalam

Gambar 4.9 Jembatan Kereta Api Silaing Bawah Kota Padang Panjang



(Sumber: BPCB Sumatera Barat)

#### E. Bangunan Rumah Tinggal Jl. Sutan Syahrir

Bangunan Rumah utama berukuran 194 m<sup>2</sup> bagian belakang dilengkapi dengan fasilitas dapur dan kamar mandi. Bangunan ini berfungsi sebagai rumah tinggal bagi staf Perusahaan Kereta Api.

Bangunan konstruksi rangka kayu dengan perkuatan menggunakan palang-palang melintang yang dikenal khas sebagai teknologi konstruksi "Timber Frame" berasal dari Eropa/Jerman pada abad 18 – 19.

Dinding setebal 5 cm dengan bahan beton pasir dan semen portland menggunakan teknologi "Ferro Cement". Teknologi ini menggunakan jaring kawat persegi enam (Metal Mesh) yang bagian pinggir pinggirnya dipakukan ke rangka kayu selanjutnya diplester luar-dalam dengan beton campuran pasir dengan semen portland setebal 5 cm. Teknologi Ferro Cement saat ini dikenal sebagai teknologi bangunan aman gempa. Atap dengan konstruksi kayu berbentuk limas dengan bahan atap seng/metal. Fondasi menggunakan pasangan batu kali dengan spesimenggunakan campuran pasir – semen portland. Lantai menggunakan tegel/ubin berwarna kuning ukuran 16 cm x 16 cm tebal 3 cm produksi "DVK" Holland. Tegel/ubin "KUNING" ini sama dengan yang digunakan pada bangunan Stasiun Padang Panjang pertama yang dibangun pada tahun 1891 dan rubuh ketika gempa Padang Panjang 1926. Tegel/ubin "KUNING" juga sama dengan tegel/ubin "KUNING" pada Stasiun Pulau Air yang

dibangun pada tahun yang sama tahun 1891. Bangunan saat ini masih digunakan sebagai rumah staf PT. KAI dalam kondisi layak huni dan terawat.

Gambar 4.10 Bangunan Rumah Tinggal Jalan Sutan Syahrir



(Sumber: Dokumentasi Peneliti. 2020)

#### F. Bangunan Rumah Tinggal Jalan Jendral Sudirman

Bangunan Rumah utama berukuran 249 m<sup>2</sup> bagian belakang dilengkapi dengan fasilitas dapur dan kamar mandi. Bangunan ini berfungsi sebagai rumah tinggal bagi staf Perusahaan Kereta Api. Bangunan dengan konstruksi rangka kayu dengan perkuatan menggunakan palang-palang melintang yang dikenal khas sebagai teknologi konstruksi "Timber Frame" berasal dari Eropa/Jerman pada abad 18 – 19. Dinding setebal 5 cm dengan bahan beton

pasir dan semen portland menggunakan teknologi "Ferro Cement". Teknologi ini menggunakan jaring kawat persegi enam (Metal Mesh) yang bagian pinggir pinggirnya dipakukan ke rangka kayu selanjutnya diplester luar-dalam dengan beton campuran pasir dengan semen portland setabal 5 cm. Teknologi Ferro Cement saat ini dikenal sebagai teknomlogi bangunan aman gempa. Atap dengan konstruksi kayu berbentuk limas dengan bahan atap seng/metal.

Fondasi menggunakan pasangan batu kali dengan spesimenggunakan campuran pasir – semen portland. Lantai menggunakan tegel/ubin berwarna kuning ukuran 16 cm x 16 cm tebal 3 cm produksi "DVK" Holland. Tegel/ubin "KUNING" ini sama dengan yang digunakan pada bangunan Stasiun Padang Panjang pertama yang dibangun pada tahun 1891 dan rubuh ketika gempa Padang Panjang 1926. Tegel/ubin "KUNING" juga sama dengan tegel/ubin "KUNING" pada Stasiuan Pulau Air yang dibangun pada tahun yang sama tahun 1891. Bangunan saat ini masih digunakan sebagai rumah staf PT. KAI dalam kondisi layak huni dan terawat

Gambar 4.11 Bangunan Rumah Tinggal Jalan Jend. Sudirman



(Sumber: Dokumentasi Peneliti. 2020)

**BAB 5**  
**RENCANA PENGEMBANGAN STASIUN KERETA API KOTA PADANG PANJANG**  
**SEBAGAI WISATA SEJARAH, WISATA PENDIDIKAN DAN GEOWISATA**

**5.1 Kondisi Eksisting Kawasan Stasiun Kereta Api Kota Padang Panjang**

Stasiun Padang Panjang terletak di KM 75+361 pada ketinggian 773 mdpl dan merupakan stasiun dengan titik tertinggi di jalur kereta api Sawahlunto-Teluk Bayur (*Emmahaven*). Stasiun KA Padang Panjang dibangun tahun 1889 dan mulai dioperasikan tahun 1891. Stasiun Padang Panjang merupakan salah satu stasiun besar dengan 8 sepur atau jalur rel. Bangunan Kantor Kepala Stasiun yang ada saat ini terdiri dari 10 ruangan, yang dipergunakan sebagai ruang kepala stasiun dan ruang pegawai. Sebagian besar bangunan masih peninggalan bangunan asli, bagian depan bangunan sudah ditambah dengan ruangan baru dengan atap bagongjong, Sebagian bangunan komplek Stasiun Padang Panjang yang ada saat ini merupakan bangunan baru yang dibangun tahun 1987 yaitu Dipo dan Mess PT. KAI. Stasiun Kereta Api Padang Panjang dilengkapi Fasilitas pendukung berupa : menara air, ceret air (*waterkolom*), pemutar lokomotif, gudang, depo dan wesel layanan setempat.

Ketersediaan benda peninggalan sejarah fasilitas Stasiun KA Padang Panjang yang dapat dimanfaatkan terbatas untuk Wisata Edukasi dan Wisata Sejarah dengan mempertahankan keaslian adalah :

Tabel. 5.1. Fasilitas Peninggalan Sejarah  
(Sumber : Dokumen Peneliti.2020)

NO	FASILITAS	UKURAN	KONDISI
1.	Bangunan DIPO Lama	Luas 700m <sup>2</sup>	Terawat
2.	Turtable Lokomotif	Diameter 10 meter	Bersemak
3.	Tower Kran Air Kereta Api	Tinggi 7 meter tapak 4 m <sup>2</sup>	Terawat
4.	Lahan Kosong	Luas 2000m <sup>2</sup>	Bersemak
5.	Lahan kosong	Luas 600m <sup>2</sup>	Bersemak
6.	Rel Kereta Api Tua Bantalan Kayu	Panjang 400 m	Bersemak
7.	Gerbong SSS 1920	1 Unit	Terawat
8.	Gerbong DKA 1950	1Unit	Interior terbakar



Gambar 5.1. Bangunan Dipo Lama



(Sumber : Dokumen Peneliti.2020)

Gambar 5.2. Fasilitas Turntable alat pemutar Lokomotif



(Sumber : Dokumen Peneliti.2020)

Gambar 5.3. Fasilitas Tower Pompa Air



(Sumber : Dokumen Peneliti.2002)

Gambar 5.4. Rel Kereta Api Tua Bantalan Kayu



(Sumber : Dokumen Peneliti.2020)

Gambar 5.5. Gerbong DKA 1950



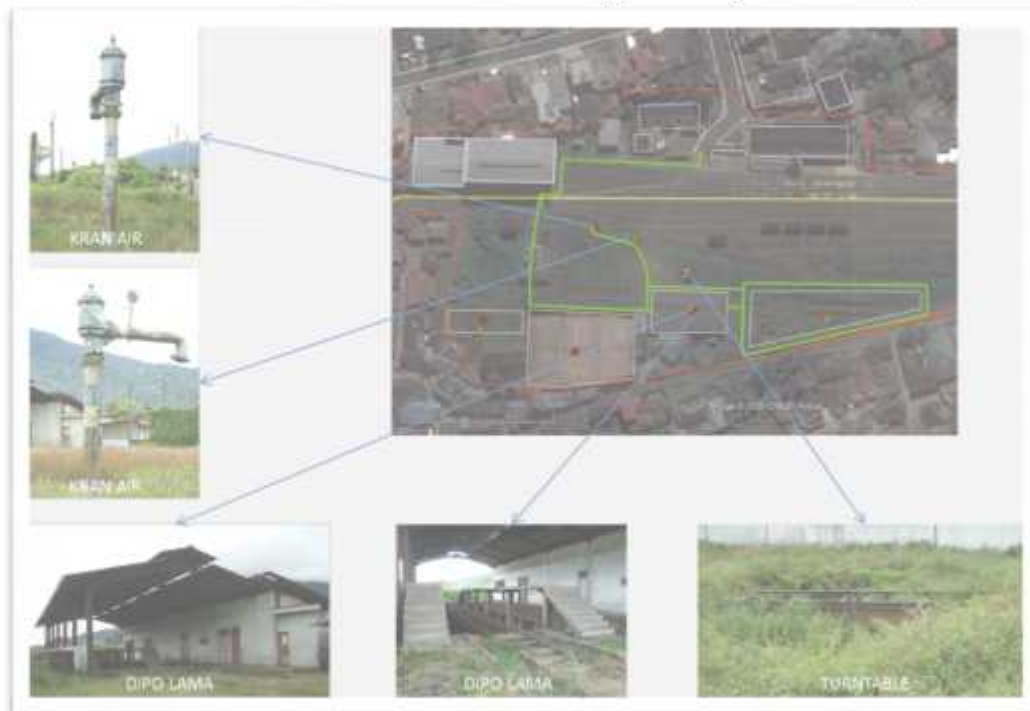
(Sumber : Dokumen Peneliti.2020)

Gambar 5.6. Gerbong SSS 1920



(Sumber : Dokumen Peneliti.2020)

Gambar 5.7. Peta Lokasi Benda Peninggalan Sejarah Kereta Api



(Sumber : Dokumen Peneliti.2020)

## 5.2 Rencana Pengembangan Kawasan

Benda peninggalan sejarah fasilitas Stasiun KA Padang Panjang dapat dimanfaatkan dan dikembangkan terbatas sebagai objek Wisata Edukasi dan Wisata Sejarah dengan mempertahankan keaslian adalah benda peninggalan yang masih asli dan terawat serta tidak akan dioperasikan lagi karena sudah tidak layak operasi sebagaimana dalam tabel berikut :

Tabel. 5.2. Pengembangan benda peninggalan sejarah

NO	FASILITAS	UKURAN	PENGEMBANGAN
1.	Bangunan DIPO Lama	Luas 700m <sup>2</sup>	REVITALISASI DAN PENGEMBANGAN DIORAMA INDOOR. MINIATUR KA
2.	Turntable Lokomotif	Diameter 10 meter	REVITALISASI
3.	Tower Kran Air Kereta Api	2 Unit (Tinggi 7 meter tapak 4 m <sup>2</sup> )	REVITALISASI
4.	Lahan Kosong	Luas 2000m <sup>2</sup>	PENGEMBANGAN DIORAMA OUTDOOR MINIATUR KA
5.	Lahan kosong	Luas 600m <sup>2</sup>	PENGEMBANGAN GERBONG CAFE
6.	Rel Kereta Api Tua Bantalan Kayu	Panjang 400 m	PEMBERSIHAN
7.	Gerbong SSS 1920	1 Unit	REKONDISI
8.	Gerbong DKA 1950	1Unit	REKONDISI

### 5.2.1. Pengembangan Bangunan Dipo KA lama

Bangunan Dipo KA lama berukuran luas 700 m<sup>2</sup> terdiri dari ruang lepas dan ruang tertutup yang masih dalam kondisi terawat.

Pengembangan ruang tertutup Dipo Lama direncanakan sebagai :

- Bagian dinding digunakan untuk display foto, lukisan, relief diorama dan fasilitas multimedia diorama sejarah Kereta Api Padang Panjang.
- Ruangan bagian tengah untuk diorama miniatur Kereta Api Indoor.

Gambar 5.7. Rencana Pengembangan Bangunan Dipo KA lama



Pengembangan ruang terbuka Dipo Lama yang memiliki 2 jalur rel Kereta Api direncanakan dikembangkan sebagai display Gerbong KA SSS-1920 dan Gerbong KA DKA-1950 dengan melalui upaya revitalisasi rel KA dan Rekondisi Gerbong KA serta dilengkapi Panil Informasi terkait perihal Gerbong KA.

Gambar 5.8. Rencana Pengembangan Bangunan Dipo KA lama



### 5.2.2. Pengembangan Turntable (Pemutar Lokomotif)

Alat pemutar Lokomotif (Turntable) sebagai sarana untuk memutar arah jalan lokomotif uap. Saat ini turntable tidak lagi difungsikan dan kondisinya sebagian telah tertimbun dan ditutupi semak. Yang dapat diidentifikasi hanya sebagian bibir kolam, rel dan tuas untuk memutar lokomotif uap. Pemutar Lokomotif di Stasiun Padang Panjang ini memiliki ukuran diameter 10 meter.

Benda peninggalan sejarah kereta api ini memiliki daya tarik wisata. Pengembangan dilakukan dengan upaya Revitalisasi dan pembersihan lingkungan serta dilengkapi Panil Informasi terkait perihal Turntable.

Gambar.6.9. Rencana Revitalisasi Turntable



### 5.2.3. Pengembangan Lahan Kosong

Lahan kosong berukuran 2000 m<sup>2</sup> berupa lapangan rumput bersemak direncanakan dikembangkan sebagai lokasi Taman Diorama Miniatur Kereta Api Outdoor yang sangat menarik bagi Wisata Edukasi dan Sejarah Kereta Api. Rencana Diorama Miniatur KA ini merupakan yang pertama di Sumatera. Sekeliling Taman Diorama disiapkan jalan setapak bagi pengunjung menikmati setiap detil Diorama Miniatur yang menggambarkan fasilitas dan infrastruktur jalan kereta api bergigi, jembatan Ka dan keindahan lingkungan alam yang dilalui dalam ukuran miniatur.

Gambar.6.10. Rencana pengembangan Taman Diorama Miniatur KA



### 5.3 Studi Kelayakan Pengembangan Kawasan Pariwisata Sejarah Kereta Api Kota Padang Panjang

#### 5.3.1 Aspek-Aspek Study Kelayakan

##### 1. Aspek Teknis

Wisata kereta Api Padang Panjang ini sangat cocok dikembangkan oleh Pemerintah Kota Padang Panjang dengan memperhatikan standar operasional pengelolaan kawasan wisata dan melatih sumberdya profesional dibidang Pariwisata.

##### 2. Aspek Finansial

Dalam melakukan investasi di bidang ini, modal yang diperlukan tidaklah sedikit, pembiayaan untuk mengembangkan waisata kereta api ini didukung oleh pemerintahan daerah dan swasta. Investasi tersebut antara lain biaya investasi dan modal kerja yang terdiri dari biaya investasi teknis dan investasi pendukung, serta biaya operasional yang terdiri dari biaya pemeliharaan dan biaya operasional kegiatan . Penilaian kelayakan usahatani secara finansial sangat diperlukan untuk mengetahui apakah pengembangan wisata kereta api kota padang panjang ini menguntungkan atau tidak.

Penilaian tersebut dilakukan dengan menggunakan analisis finansial untuk melihat nilai NPV, IRR, dan Net B/C. Berdasarkan nilai-nilai tersebut kelayakan usaha dapat ditentukan, apabila NPV lebih dari nol, IRR lebih dari tingkat discount rate, dan Net B/C lebih dari satu maka secara finansial usahatani tersebut layak dikembangkan. Hasil dari analisis kelayakan tersebut dapat digunakan untuk menentukan upaya pengembangan kawasan wisata Kota Padang Panjang.

### 3. Aspek Ekonomi dan Pasar

Secara ekonomi, usaha pengembangan kawasan wisata Kota Padang Panjang ini diharapkan dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi wilayah Kota Padang Panjang dan juga akan meningkatkan kesejahteraan masyarakat setempat.

### 4. Lingkungan

Pengembangan kawasan wisata Kota Padang Panjang ini juga memiliki dampak lingkungan, dengan adanya kawasan tersebut akan membuat keramaian dan juga eksternalitas, ada yang positif dan ada negatif seperti keramaian yang menimbulkan polusi dan sampah, disisi positifnya akan menumbuhkan ekonomi baru di sekitar kawasan wisata Kota Padang Panjang.

## 5.3.2 Alat dan Kerangka Analisa

Alat yang diperlukan dalam desain study kelayakan pengembangan kawasan wisata Kota Padang Panjang adalah alat tulis menulis dan alat rekam untuk wawancara di lapangan, kamera untuk keperluan dokumentasi dan laptop.

Untuk membuat desain study kelayakan usahatani gambir ini menggunakan alat analisa investment criteria. Untuk mengetahui tingkat kelayakan usahatani Gambir dilakukan pendekatan melalui tiga indikator, yaitu Net Present Value (NPV), Internal Rate of Return (IRR), dan Benefit Cost Ratio (B/C Ratio). Persamaan tiga indikator tersebut adalah sebagai berikut:

### 1. Net Present Value (NPV)

NPV dapat diartikan sebagai nilai sekarang dari arus kas penerimaan dikurangi dengan arus kas pengeluaran dengan tingkat diskonto tertentu. NPV suatu proyek adalah selisih PV (Present Value) arus benefit dengan PV arus biaya. Rumus umum yang digunakan dalam perhitungan NPV adalah sebagai berikut :

$$NPV = \sum_{t=0}^n \frac{B_t - C_t}{(1 + i)^t}$$

Keterangan :

B<sub>t</sub> = penerimaan (benefit) bruto usaha pada tahun ke-t

C<sub>t</sub> = biaya (Cost) total bruto usaha pada tahun ke-t

N = umur ekonomis usaha (tahun)

i = Discount rate (%)

Tiga kriteria kelayakan finansial berdasarkan NPV, yaitu :

1) NPV > 0, berarti secara finansial usaha layak dilaksanakan karena manfaat yang diperoleh lebih besar daripada biaya.

2) NPV = 0, berarti secara finansial usaha sulit dilaksanakan karena manfaat yang diperoleh hanya cukup untuk menutupi biaya yang dikeluarkan

3) NPV < 0, berarti secara finansial usaha tidak layak dilaksanakan

karena manfaat yang diperoleh lebih kecil daripada biaya yang dikeluarkan.

## 2. Internal Rate of Return (IRR)

IRR adalah nilai discount rate yang membuat NPV dari suatu proyek sama dengan nol. IRR juga merupakan tingkat rata-rata keuntungan internal tahunan bagi perusahaan yang melakukan investasi dan dinyatakan dalam satuan persen. Rumus umum yang digunakan dalam perhitungan IRR adalah sebagai berikut:

$$IRR = i_1 \frac{NPV_1}{NPV_1 + NPV_2} + (i_2 - i_1)$$

Keterangan :

i<sub>1</sub> = discount rate yang menghasilkan NPV positif

i<sub>2</sub> = discount rate yang menghasilkan NPV negatif

NPV<sub>1</sub> = nilai NPV yang bernilai positif

NPV<sub>2</sub> = nilai NPV yang bernilai negatif

Jika diperoleh nilai IRR (internal rate of return) lebih besar daripada tingkat bunga yang berlaku (discount rate), maka usaha tersebut layak untuk dilaksanakan. Sebaliknya apabila nilai IRR lebih kecil daripada tingkat bunga yang berlaku maka usaha tersebut tidak layak untuk dilaksanakan.

## 3. Net Benefit – Cost Ratio (Net B/C Ratio)

Net B/C ratio merupakan angka perbandingan antara nilai kini arus manfaat dibagi dengan nilai sekarang arus biaya, untuk menghitung indeks ini terlebih dulu dihitung



$(B_t - C_t) / (1 + i)^t$  untuk setiap tahun  $t$ . Rumus dari Net B/C ratio adalah sebagai berikut :

$$\text{Net B/C ratio} = \frac{\sum_{t=0}^n \frac{B_t - C_t}{(1 + i)^t} \quad (\text{untuk } B_t - C_t > 0)}{\sum_{t=0}^n \frac{C_t - B_t}{(1 + i)^t} \quad (\text{untuk } B_t - C_t < 0)}$$

Jika diperoleh nilai net B/C lebih besar sama dengan satu maka dapat disimpulkan bahwa usaha layak untuk dilaksanakan, tetapi jika net B/C kurang dari satu maka dapat disimpulkan bahwa usaha tidak layak untuk dilaksanakan.

#### 4. Analisis Sensitivitas

Analisis sensitivitas dilakukan dengan menghitung nilai proyek sekali lagi dengan menggunakan perkiraan baru pada salah satu unsur biaya dan manfaat. Dalam penelitian ini analisis sensitivitas dilakukan terhadap perubahan-perubahan sebagai berikut :

Penurunan pemasukan dari kawasan wisata Kota Padang Panjang sebesar 35 persen, besar perubahan harga jual getah gambir tersebut berdasarkan harga jual terendah dalam kurun waktu lima tahun terakhir.

#### 5.3.3 Data dan sumber data

Data yang digunakan untuk desain study kelayakan pengembangan kawasan wisata Kota Padang Panjang diantaranya menggunakan data primer yang diperoleh melalui pengamatan di lapangan dan wawancara langsung dengan stakeholder setempat. Sedangkan data sekunder yang digunakan dalam desain study kelayakan pengembangan kawasan wisata Kota Padang Panjang ini adalah data-data mengenai keadaan umum di kawasan wisata Kota Padang Panjang serta data-data lainnya yang menunjang. Data sekunder diperoleh dari instansi terkait antara lain; Dinas pariwisata Provinsi Sumatera Barat dan Kota Padang Panjang, Kantor Kecamatan, Badan Pusat Statistik, dan media elektronik, serta literatur atau penelitian sebelumnya yang mendukung desain study kelayakan ini.

### 5.3.4 Kriteria Penilaian

Adapun asumsi yang mendasari analisis finansial ini antara lain:

1. Penentuan harga jual tiket pada analisis kelayakan finansial menggunakan asumsi harga konstan. Harga jual tiket masuk yang digunakan dalam analisis ini adalah sebesar Rp 25.000
2. Umur ekonomis usaha adalah 10 tahun
3. Biaya investasi diasumsikan dikeluarkan pada tahun ke nol.
4. Discount rate yang digunakan adalah 10 persen sesuai dengan rata-rata tingkat suku bunga pinjaman selama satu tahun terakhir di lembaga perbankan yang ada di Kota Padang Panjang.

Tabel.6.3.1. Prediksi Jumlah Kunjungan

KUNJUNGAN PER TAHUN				
NO	HARI OPERASI	JUMLAH HARI	KUNJUNGAN/HARI	KUNJUNGAN/TAHUN
1	Libur Besar	30	750	22.500
2	Sabtu	52	200	10.400
4	Minggu	52	150	7.800
5	Hari Biasa	241	100	24.100
			<b>TOTAL</b>	<b>64.800</b>
			<b>KUNJUNGAN/TAHUN</b>	

Investasi dalam pengembangan kawasan wisata kereta Api Padang Panjang sangat bagus diterapkan dengan Asumsi Investasi Rp 3.000.000.000 selama 10 tahun dengan tingkat suku bunga prediksi 10 % pertahun akan menciptakan suatu dampaksosial ekonomi dan perkembangan budaya serta pengetahuan bagi masyarakat. Prediksi kunjungan per tahun yang mencapai 64.800 orang dengan harga tiket masuk Rp 25.000,- Layak diterapkan oleh Pemerintah yang akan mengembangkannya. Berikut dilihat analisis kelayakan usaha untuk pengembangan Kawasan Kereta Api Kota Padang Panjang.

Tabel. 6.3.2. Analisis Kelayakan Usaha

ANALISA	Optimis	Normal	Pesimis
Payback Periode (PP)	5,63	6,26	6,98
Net Present Value (NPV)	1,13	1,25	1,37
Net Benefit – Cost Ratio (Net B/C Ratio)	1,1	1,23	1,36
Internal Rate of Return (IRR)	10,53	11,69	12,86
Profitability index	1,44	1,6	1,78

5. ***Dari hasil analisa kelayakan usaha investasi dengan menggunakan instrumen di atas, maka untuk pengembangan kawasan Kereta Api Kota Padang Panjang layak untuk dikembangkan*** dengan merujuk ketentuan bahwa :
6. Payback periode adalah periode atau jumlah tahun yang diperlukan untuk mengembalikan nilai investasi yang telah dikeluarkan, dengan memperhatikan antara nilai investai yang dikeluarkan dengan Arus kas bersih, nilai yang didapatkan secara normal adalah 6,26 artinya nilai investasi yang dikeluarkan akan kembali pada tahun ke 6 , jika peningkatan kas mungkin bisa kembali dalam waktu 5 tahun dan juga asumsi lebih lama 7 tahun dibulatkan.
7. Net Present Value (NPV) adalah nilai sekarang dari arus kas penerimaan dikurangi dengan arus kas pengeluaran dengan tingkat suku bunga tertentu,
8. Tiga kriteria kelayakan finansial berdasarkan NPV , yaitu :
9. 1)  $NPV > 0$ , berarti secara finansial usaha layak dilaksanakan karena manfaat yang diperoleh lebih besar dari pada biaya.
10. 2)  $NPV = 0$ , berarti secara finansial usaha sulit dilaksanakan karena manfaat yang diperoleh hanya cukup untuk menutupi biaya yang dikeluarkan
11. 3)  $NPV < 0$ , berarti secara finansial usaha tidak layak dilaksanakan karena manfaat yang diperoleh lebih kecil daripada biaya yang dikeluarkan.
12. Dari hasil analisa Net Present Value (NPV) yang telah dilakukan nilai  $NPV > 0$ , berarti secara finansial usaha layak dilaksanakan karena manfaat yang diperoleh lebih besar dari pada biaya.
13. Net B/C ratio merupakan angka perbandingan antara nilai kini arus manfaat dibagi dengan nilai sekarang arus biaya, Jika diperoleh nilai net B/C lebih besar sama dengan satu maka dapat disimpulkan bahwa usaha layak untuk

dilaksanakan, tetapi jika net B/C kurang dari satu maka dapat disimpulkan bahwa usaha tidak layak untuk dilaksanakan, jadi dengan melihat hasil analisa usaha pengembangan kawasan kereta Api Padang Panjang Ini layak untuk dilaksanakan karena nilai net B/C lebih besar dari satu.

14. Internal Rate of Return (IRR) merupakan tingkat rata-rata keuntungan internal tahunan bagi perusahaan yang melakukan investasi dan dinyatakan dalam satuan persen. Jika diperoleh nilai IRR (internal rate of return) lebih besar dari pada tingkat bunga yang berlaku (discount rate), maka usaha tersebut layak untuk dilaksanakan. Sebaliknya apabila nilai IRR lebih kecil daripada tingkat bunga yang berlaku maka usaha tersebut tidak layak untuk dilaksanakan. Nilai suku bunga yang dapat adalah 10 % dengan begitu nilai IRR rata – rata di atas 10 % dan usaha ini layak untuk dilaksanakan.
15. Profitability index merupakan rasio nilai sekarang dari arus kas yang akan diterima dalam sebuah investasi. Jika nilai PI lebih besar dari 1 maka proyek tersebut layak untuk dijalankan dan sebaliknya jika nilai PI kurang dari 1 maka proyek tersebut tidak layak untuk dijalankan
16. Dari analisa Profitability index yang telah dilakukan menunjukkan 1,6 pada keadaan normal maka usaha layak dikembangkan.

Tabel.5.3.3. Analisa SWOT

TINJAUAN	FAKTOR	DESKRIPSI
<b>S</b> STENGTH (KEKUATAN)	Adalah segala keunggulan yg dimiliki oleh suatu usaha	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lokasi Strategis di persimpangan jalan Nasional lalu lintas antar provinsi dan beberapa kabupaten kota di Sumatera Barat.</li> <li>• Dekat dari Bandara BIM</li> <li>• Merupakan salah satu Core dari Worl Heritage Tambang Ombilin-Sawahlunto</li> <li>• Peninggalan Sejarah Kereta Api di Stasiun KA Padang Panjang yang akan direvitalisasi relatif dalam kondisi terawat</li> <li>• Lokasi yang merupakan asset PT. KAI sudah disetujui untuk dimanfaatkan oleh Pemko Padang Panjang sebagai kawasan wisata</li> <li>• Tersedianya Sarana dan Prasarana Pendukung Pariwisata disekitarnya</li> <li>• Harga Wahana yang relatif terjangkau</li> <li>• Usia pakai peralatan panjang dengan perawatan ringan.</li> <li>• Dukungan Pemko Padang Panjang dan lembaga keuangan</li> <li>• Dukungan kerjasama berbagi peran dalam kolaborasi Pentahelix antara Pemko dengan komunitas masyarakat/pokdarwis, akademisi/pakar, dunia usaha, media serta dukungan masyarakat peduli kereta api di perantauan.</li> </ul>
<b>W</b> WEKNESESS (KELEMAHAN)	Adalah segala kekurangan yg menghalangi kinerja yang efektif suatu usaha	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perlu Promosi yang gencar</li> <li>• Perlu waktu dan effort yang kuat untuk mengumpulkan koleksi peninggalan sejarah Kereta Api</li> <li>• Tidak tersedianya areal parkir yang cukup disekitar Stasiun KA</li> </ul>

<b>O</b> OPPORTUNITIES (KESEMPATAN)	Adalah relung atau kesempatan yang harus dicari dan dimasuki karena dapat menguntungkan usaha	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Potensi daya tarik pasar yang besar, belum ada Museum &amp; Diorama Miniatur Kereta Api di Pulau Sumatera, satu satunya.</li> <li>• Belum ada pesaing dan momentum tepat bila dibangun dalam 2 tahun kedepan</li> <li>• Merangsang wisata edukasi &amp; keluarga melakukan perjalanan ulang</li> <li>• Memanfaatkan kawasan PDIKM sebagai lokasi parkir dan pemberangkatan pengunjung ke kawasan wisata sejarah Stasiun KA Padang Panjang</li> <li>• Menumbuhkan pengembangan Usaha dan Jasa turunan lainnya dikawasan PDIKM</li> <li>• Menumbuhkan usaha ekonomi kreatif kerajinan dan industri kecil aneka produk souvenir bertema Kereta Api</li> <li>• Adanya rencana reaktifasi Stasiun KA Padang Panjang (2020-2024) akan memperbesar jumlah kunjungan</li> </ul>
<b>T</b> THREATS (ANCAMAN)	Adalah segala macam bahaya yg sdg dihadapi maupun yang akan dihadapi usaha	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Daya beli masyarakat melemah karena Pandemi Covid-19</li> <li>• Pertumbuhan Ekonomi Nasional dan Dunia yang melambat</li> <li>• Strategi bisnis dapat ditiru oleh pesaing</li> <li>• Tidak optimalnya pengelolaan terhadap keberadaan pedagang kecil.</li> </ul>

#### 5.4 Pengelolaan Kawasan Pariwisata Sejarah Kereta Api Kota Padang Panjang

##### Pengelolaan :

Pengelolaan Kawasan Pariwisata sejarah Kereta Api Padang Panjang adalah Badan pengelola yang merupakan sebuah organisasi yang mampu mengelola kawasan secara terintegrasi dengan keanggotaan yang profesional dibidang pariwisata dan melibatkan pihak terkait. Badan Pengelola ini Melibatkan pihak ketiga yang independen sebagai pelaksana untuk dapat melakukan pengembangan Kawasan Pariwisata sesuai dengan visi dan misi yang telah ditetapkan sebelumnya.

##### Tujuan Pengelolaan :

- Menjaga, mempertahankan dan meningkatkan keberlanjutan kawasan pariwisata
- Meningkatkan daya tarik serta pengalaman wisatawan dan meminimalkan dampak negatif dari kunjungan wisata terhadap keaslian benda peninggalan sejarah di Stasiun KA Padang Panjang yang merupakan situs Warisan Dunia UNESCO.
- Memastikan pelibatan masyarakat dan usaha swasta setempat maupun perantau dalam Pengelolaan Kawasan Wisata sejarah Stasiun KA Padang Panjang.
- Meningkatkan peluang Usaha dan Jasa terkait pariwisata dan turunan lainnya di kawasan Wisata Sejarah Stasiun KA Padang Panjang dan sekitarnya.

### Prinsip Pengelolaan :

Pengelolaan pariwisata secara komprehensif, terintegrasi sehingga memberi keuntungan optimal secara ekonomi bagi masyarakat dan perlindungan lingkungan yang berkelanjutan.

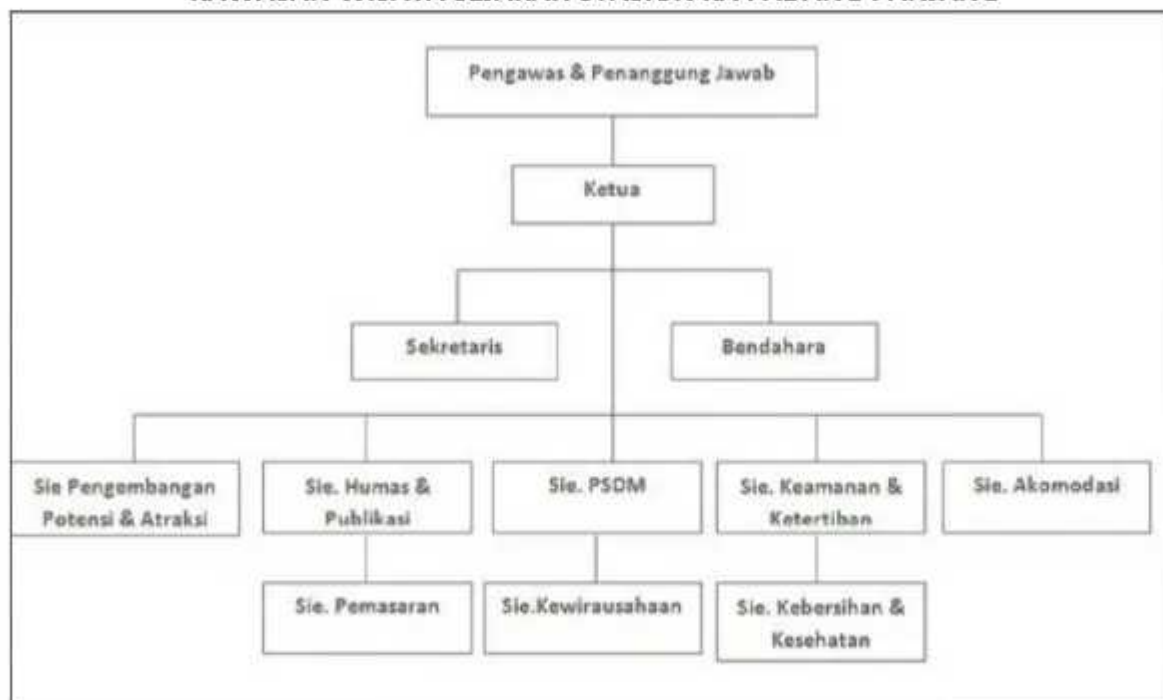
### Kebijakan Pengelolaan :

Pengembangan pariwisata dan pengelolaan pengunjung (visitor management plan) dengan pendekatan bottom up untuk memberi peluang sebesar-besarnya peran serta masyarakat dan dunia usaha setempat.

### Aksi Pengelolaan

- Menetapkan pendekatan koordinasi dengan pemangku kepentingan yang beragam (Pentahelix) yaitu pemerintah baik pusat ataupun daerah, akademisi/pakar/tim ahli, dunia usaha, masyarakat/perantau dan media untuk menentukan prioritas dan aksi dalam pengelolaan pariwisata berkelanjutan dan pengunjung.
- Merumuskan pengelolaan pariwisata dan pengunjung yang mengakomodasi pengalaman budaya, pendidikan dan estetika bagi pengunjung bersamaan dengan perlindungan dan memperkenalkan signifikansi nilai dari situs peninggalan sejarah Stasiun KA Padang Panjang serta memberi keuntungan bagi masyarakat setempat.
- Membentuk Badan Pengelola Kawasan Wisata yang terdiri dari tenaga profesional yang memiliki kompetensi dan pengalaman dibidangnya yang memiliki legalitas dibawah pengawasan pemerintah Padang Panjang.

### ORGANISASI BADAN PENGELOLA KAWASAN WISATA SEJARAH STASIUN KA PADANG PANJANG





## **BAB 6**

### **PENUTUP**

#### **Kesimpulan**

1. Tokoh yang berkontribusi signifikan dalam sejarah perkembangan Perkeretaapian Padang Panjang :
  - *Ir. Cluysenaer*, Ahli Kereta Api; mengalihkan jalur rel kereta api batubara Sawahlunto - Padang yang semula direncanakan dari Solok melalui Lubuk Selasih- Bukit Subang menuju Padang jadinya dialihkan/dibelokkan di Solok ke Padang Panjang melalui Lembah Anai menuju Padang menggunakan rel kereta api bergigi khusus pada medan terjal.
  - *Ulama Syekh Adam BB*, Pahlawan Nasional dari Padang Panjang; berinisiatif meerintahkan pemakaman ratusan korban jiwa dari 2 kali tragedi kecelakaan kereta api maut jaman Jepang tahun 1944 dan 1945 dan mendirikan Monumen Peringatan Korban Kecelakaan Kereta Api di Balai Balai.
  - *Rangkayo Syekh Rahmah El Yunisyah*, pemilik sekolah muslimah, Diniyah Puteri, Padang Panjang; berinisiatif merawat ratusan korban luka luka dari 2 kali tragedi kecelakaan kereta api maut jaman Jepang.
2. Pembangunan perkeretaapian Padang Panjang dimulai 1889 dari Pulau Aia dan digunakan 1 Juli 1891 serta diresmikan operasionalnya secara resmi pada 1 Oktober 1892 bersama Pelabuhan Emmahaven/Teluk Bayur.
3. 10 bangunan rumah/kantor/dipo perusahaan kereta api Belanda yang dibangun mulai 1889 terhindar dari kerusakan saat Gempa bumi 7,4 SR di Padang Panjang yang terjadi pada 1926 pk.10.00 pagi. Hingga saat ini berdiri kokoh dan terawat tanpa banyak perubahan.
4. 10 rumah/kantor dinas dan Stasiun lama PT. KAI dibangun beriringan dengan program pembangunan rel kereta api Pulau Aia – Padang Panjang pada tahun 1899 dan selesai pada 1 Juli 1891 hingga saat ini sudah berusia sekitar 120 – 131 tahun.
5. Konstruksi dan Arsitektur "Half Timbering Frame" di Sumbar yang masih tersisa saat ini hanya ditemukan pada 6 bangunan fasilitas perkeretaapian PT. KAI dan 2 bangunan TNI-AD di Padang Panjang.
6. Lantai Stasiun lama dan 5 rumah dinas PT. KAI menggunakan Tegel/Ubin Kuning Antik merk DvK produk industri tegel Alfred Regout dari Maastricht –



Belanda sejak 1888. Tegel ini digunakan sebagai lantai bangunan pada pembangunan jalur kereta api KA Pulau Aia – Padang Panjang mulai 1889 dan diresmikan 1892.

7. Tegel/Ubun merk DVK pelapis lantai 5 Rumah Dinas dan tegel lantai Emplasemen Stasiun lama PT.KAI masuk Sistim Register Nasional Cagar Budaya Kemendikbud No. 11\_73\_INV\_SLG\_2018\_ D0310 tanggal 10 Oktober 2018.
8. Dari hasil analisa kelayakan usaha investasi dengan menggunakan instrumen di atas, maka untuk pengembangan kawasan Stasiun Kereta Api Kota Padang Panjang layak untuk dikembangkan.
9. Melakukan penyusunan Rencana Detil Engeenering Desgn (DED) untuk Kawasan Pariwisata Stasiun Kereta Api Kota Padang Panjang.
10. Untuk pengembangan kawasan pariwisata kereta api kota padang panjang dikelola secara profesional oleh Badan Pengelola yang memiliki legalitas, melibatkan Pihak Ketiga dengan sumber daya manusia yang berkompeten, berpengalaman bidang pariwisata .

Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang berkepentingan serta pelestarian Cagar Budaya di masa yang akan datang.