

Warisan Tambang Batu Bara Ombilin-Sawahlunto: Empat Tahun Setelah Penetapan Warisan Dunia dan Ingatan Kolektif Lainnya

Sudarmoko¹ dan Heru Joni Putra²

¹Fakultas Ilmu Budaya Universitas Andalas

²Alumni Pascasarjana Ilmu Susastra Universitas Indonesia

Email: sudarmokko@hum.unand.ac.id

Abstract

The Ombilin coal mine in Sawahlunto, West Sumatra, is one of the sites designated as a UNESCO World Heritage Site in 2019. The designated objects and attributes include not only the coal mining area but also the railway network spanning seven districts and cities, as well as the warehouse at Silo Gunung in Padang City. This article provides an update on the current condition of several designated objects and attributes, particularly regarding managing this World Heritage Site, which was newly designated during the COVID-19 pandemic. Several objects and attributes have received little attention regarding activation and maintenance efforts, compounded by the absence of a management body or integrated management system with the authority to design and implement strategic management programs for WT BOS. Additionally, this article analyzes the impact of high technology introduced by the development of the Ombilin coal mine and its connection to the culture of West Sumatra. Collective memory, as recorded in literary works, travelogues, and biographies, is also explored to illustrate how the community perceives and experiences the presence of WT BOS and its railway network. These collective memories are essential to uncover as a complement to the information and data already presented in the WT BOS nomination dossier for World Heritage status.

Keywords: World Heritage, Sawahlunto, coal, collective memory

Abstrak

Tambang batu bara Ombilin di Sawahlunto, Sumatera Barat, merupakan salah satu situs yang telah ditetapkan sebagai warisan dunia oleh UNESCO pada tahun 2019. Objek dan atribut yang ditetapkan tidak hanya kawasan tambang batu bara, namun juga meliputi jalur kereta api di tujuh kabupaten dan kota, serta gudang di Silo Gunung, Kota Padang. Artikel ini menginformasikan kondisi terkini dari sejumlah objek dan atribut yang telah ditetapkan, khususnya pengelolaan warisan dunia yang baru ditetapkan pada masa sekitar pandemi Covid-19. Sejumlah objek dan atribut nyaris tidak mendapatkan perhatian dengan upaya aktivasi dan pemeliharaan, serta ketiadaan badan pengelola atau integrated management system, yang memiliki kewenangan untuk segera merancang dan melaksanakan program-program strategis pengelolaan WT BOS. Selain itu, artikel ini juga menyajikan analisis mengenai dampak kedatangan teknologi tinggi yang dibawa oleh pembangunan tambang batu bara Ombilin dan kaitannya dengan kebudayaan di Sumatera Barat. Catatan mengenai memori

kolektif dalam bentuk karya sastra dan catatan perjalanan dan biografi ditampilkan pada artikel ini, untuk memberikan ilustrasi bagaimana masyarakat memandang dan mendapat impresi dari keberadaan WT BOS dan jalur kereta api. Memori kolektif ini penting untuk diungkap sebagai pelengkap dari berbagai informasi dan data yang sudah disajikan dalam dossier pengusulan WT BOS sebagai warisan dunia.

Kata kunci: warisan dunia, Sawahlunto, batu bara, ingatan kolektif

Pendahuluan

Kawasan tambang batu bara Ombilin telah ditetapkan sebagai warisan budaya dunia oleh UNESCO pada 6 Juli 2019. Hingga tahun 2023, Indonesia telah memiliki 10 situs warisan budaya dunia, yaitu Candi Borobudur, Taman Nasional Komodo, Candi Prambanan, Taman Nasional Ujung Kulon, Situs Manusia Purba Sangiran, Taman Nasional Lorenz, Hutan Tropis Sumatera, Lanskap Budaya Subak, Tambang Batu bara Ombilin, dan Sumbu Filosofi (<https://whc.unesco.org/en/statesparties/id> diakses pada 25 Oktober 2023). Warisan dunia dalam kategori budaya berjumlah lima dari sepuluh warisan dunia tersebut, yaitu Candi Borobudur, Candi Prambanan, Lanskap Budaya Subak, Tambang Batu Bara Ombilin, dan Sumbu Filosofi.

Sejak penetapan tahun 2019, pengelolaan Warisan Tambang Batu Bara Ombilin-Sawahlunto (WTBOS) belum memberikan gambaran yang signifikan. Selain kondisi pandemic Covid-19, yang membatasi aktivitas public dan penyelenggaraan kegiatan umum, pengelolaan WTBOS, misalnya badan pengelola atau integrated system management, hingga saat ini belum dibentuk secara khusus. Hal ini berakibat pada ketiadaan aktivitas dan aktivasi WTBOS, karena kewenangan untuk kegiatan tersebut tidak jelas posisinya. Dalam kaitan Kawasan yang ditetapkan sebagai WTBOS, terdapat sejumlah pihak yang terlibat yaitu Pemerintah Kota Sawahlunto, enam daerah yang dilalui jalur kereta api, PT Bukit Asam, PT KAI, dan PT Pelindo. Seluruh asset, infrastruktur, dan Kawasan tersebar dan dikuasai oleh pihak-pihak tersebut.

Penetapan WTBOS didasarkan pada nilai-nilai universal yang luar biasa, khususnya pada kriteria (ii) dan (iv) mengenai teknologi tinggi yang dihasilkan dari perencanaan dan pembangunan yang kompleks oleh para insinyur Eropa, untuk diterapkan di salah satu daerah jajahannya di Sawahlunto, Sumatera Barat. Teknologi tinggi pada tambang dalam tanah batu bara Ombilin mendapat tantangan dilihat dari kondisi geografis area pertambangan dan akses untuk mencapai lokasi tersebut. Penambangan dalam tanah batu bara didukung oleh pembangunan sarana dan prasarana lainnya, baik perkantoran dan pergudangan, perumahan, fasilitas Kesehatan, tempat ibadah, tempat hiburan, transportasi, sanitasi, sarana olah raga, dan pasar. Pembangunan terintegrasi dalam mendukung tambang batu bara ini menciptakan tata kota yang unik dan efisien.

Nilai universal yang tinggi juga terjadi pada transfer pengetahuan dan teknologi yang dihasilkan dari pembangunan tambang batu bara Ombilin. Pembangunan tambang ini merupakan sebuah praktik bersama dalam mewujudkan desain tambang hingga operasionalisasinya. Berbagai tantangan, baik pada kondisi geologis, bahan baku, tenaga kerja, hingga pengangkutan batu bara untuk pemasaran global menciptakan proses alih teknologi, khususnya dari Eropa ke Hindia Belanda. Proses alih teknologi ini merupakan sebuah proses alih pengetahuan, yang memberi dampak pada tingkat keterampilan dan pengetahuan manusia. Akan tetapi, proses alih teknologi ini tidak memberi dampak yang maksimal, atau sebuah kesempatan yang diabaikan khususnya oleh Sumatera Barat secara keseluruhan. Kesempatan revolusi industri dengan keberadaan tambang batu bara Ombilin tidak dimanfaatkan secara massif untuk menggerakkan daerah-daerah lain, dalam hal potensi sumber daya alam, industri, dan peningkatan kapasitas manusia.

Artikel ini memberikan tawaran baru dalam kajian heritage dengan mengungkap dampak psikologis dan sosial dari heritage yang dulunya dibangun untuk kepentingan ekonomi kolonial, yang mana data-datanya diambil dari karya sastra dan catatan otobiografis pengarang yang mengalami langsung masa aktif kereta api di Sumatera Barat. Tawaran baru ini berangkat dari pertanyaan kondisi sosial budaya apa yang melatarbelakangi tambang batu bara Ombilin dan teknologi tinggi yang menyertainya terlewatkan dalam kesempatan revolusi industri pada masa operasinya, dan perawatan warisan tambang batu bara pada masa kini. Untuk menjelaskan jawaban dari pertanyaan itu akan disampaikan deskripsi sejarah, kondisi kekinian, dan rekaman kolektif masyarakat dalam catatan karya sastra dan karya otobiografis.

Kondisi sekarang menunjukkan bahwa masyarakat selain di Sawahlunto cenderung tidak merawat heritage itu saat ini karena semenjak awal kehadiran kereta tidak muncul secara “organik”, sebagaimana ditunjukkan oleh kondisi ironis yang terjadi dalam catatan otobiografis Muhammad Rajab. Misalnya saja, di satu sisi keberadaan kereta api yang melintasi nagari menjadi simbol dari kemajuan zaman, sementara itu di sisi lain perilaku masyarakat di sekitar stasiun maupun di dalam kereta api menunjukkan ketertinggalan atau keterasingan dari moralitas modern. Pendekatan kritis yang digunakan dalam diskusi pada tulisan ini menawarkan sisi kemanusiaan

dalam pembicaraan warisan budaya yang bersifat material, khususnya terkait dengan industrial heritage dalam kasus tambang batu bara Ombilin Sawahlunto.

Metode

Artikel ini berangkat dari observasi yang dilakukan di Sawahlunto dan stasiun-stasiun kereta api yang menjadi bagian dari WT BOS. Observasi dilakukan pada bulan September 2023, dengan mengunjungi dan mengamati sejumlah stasiun kereta api yaitu di Lubuk Alung, Kayu Tanam, Padangpanjang, Pitalah, Batu Tabal, Kacang, Singkarak, Solok, dan sejumlah objek di Sawahlunto. Pengamatan di lapangan terhadap objek-objek yang menjadi bagian penting dari WT BOS ini difokuskan pada kondisi objektif yang ada, dan juga menghubungkannya dengan ekosistem di sekitarnya. Pada saat observasi juga dilakukan wawancara secara informal dengan pengelola asset, penyewa asset, dan warga di sekitar. Observasi ini dilakukan sebagai bagian dari penyusunan sebuah rumusan untuk rencana aktivasi WT BOS melalui festival budaya yang akan dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Kebudayaan selama tiga tahun (2023-2025). Dengan demikian, observasi juga diikuti oleh serangkaian diskusi bersama dengan tim kurator, pemerintah daerah provinsi, kabupaten, dan kota di Sumatera Barat, Direktorat Jenderal Kebudayaan, PT KAI, PT Bukit Asam, PT Pelindo, yang memberikan masukan-masukan penting dalam memahami keberadaan dan potensi aktivasi WT BOS.

Sementara usaha untuk mengeksplorasi memori kolektif yang tersimpan dalam karya sastra dan catatan perjalanan atau biografi dilakukan dengan penelusuran kepustakaan. Dari penelusuran yang dilakukan, dipilih dua cerpen yang ditulis oleh AA Navis dan catatan biografis oleh Muhammad Radjab untuk keperluan analisis dalam kajian ini. Pembacaan terhadap teks dilakukan dengan metode close reading, untuk menemukan bagian-bagian penting dari teks yang berkaitan dengan WT BOS. Pendekatan metodologis dengan menggunakan memori kolektif untuk mengkaji warisan budaya yang sifatnya tangible biasanya dilakukan untuk melihat persepsi dan partisipasi publik terhadap objek-objek warisan budaya (Manca and Passarelli, 2023, Ghabouli, Sultani, and Ranjbar, 2023).

Hasil dan Pembahasan

Pada beberapa kesempatan untuk mengunjungi objek WT BOS, baik situs tambang batu bara Ombilin maupun stasiun-stasiun dan jalur kereta api, kondisi yang ada di lapangan tidak berubah secara signifikan, misalnya perbaikan dalam upaya merespon penetapan situs tambang batu bara sebagai warisan budaya dunia. Kondisi memprihatinkan terjadi dengan terbakarnya Gedung kebudayaan Sawahlunto (society) pada 3 November 2022. Gedung Kebudayaan Kota Sawahlunto ini merupakan salah satu objek yang termasuk dalam bagian warisan dunia. terbakarnya Gedung Kebudayaan ini menjadi kekhawatiran dalam menjaga dan merancang perlindungan terhadap objek-objek penting yang menjadi bagian dari WT BOS. Protocol perlindungan, pelestarian, dan pemanfaatan objek WT BOS harus segera ditetapkan dan diimplementasikan, untuk menjamin terpeliharanya objek dan atribut WT BOS secara keseluruhan.

Sementara dari hasil observasi di lapangan, dengan mengunjungi stasiun-stasiun yang menjadi bagian dari OUV didapatkan gambaran yang beragam, mulai dari masih beroperasinya kereta api, pemanfaatan untuk usaha, hingga terbengkalainya objek-objek yang ada. Bahkan, selain kerusakan infrastruktur kereta api karena karena factor alamiah, pencurian besi rel dan sinyal kereta api masih terus terjadi. Pihak PT KAI tidak memiliki tenaga yang cukup untuk melakukan pemeriksaan secara rutin terhadap asset yang dimiliki. Strategi keamanan tidak terlihat, terbukti dengan terbengkalainya lokasi-lokasi penting seperti stasiun, yang bahkan sangat minim penerangan dan dipenuhi semak belukar. Pihak PT KAI menyewakan stasiun-stasiun dan jalur rel kereta api secara formal. Namun pemeliharaan tidak dilakukan secara reguler, dan beberapa inisiatif warga sekitar dilakukan untuk kenyamanan mereka.

Berikut ini merupakan hasil amatan terhadap kondisi terkini asset dan objek WT BOS, baik di Kawasan tambang batu bara Ombilin maupun jalur kereta api.

Tambang Batu bara Ombilin dan Stasiun Kereta Api Sawahlunto

Penetapan WT BOS sebagai warisan budaya dunia telah memberikan landasan bagi berbagai pihak untuk menjaga berbagai objek dan atribut yang tercantum dalam penetapan tersebut. Kawasan tambang batu bara relatif terjaga dengan baik. Bekas tambang dalam tanah telah dijadikan museum dengan nama Museum Mbah Soero.

Pengunjung yang ingin melihat bekas tambang harus dipandu oleh pegawai. Sebelum memasuki lubang tambang, pengunjung harus mendaftar di bagian registrasi, untuk kemudian mendapat pendamping. Mereka juga dibekali dengan peralatan keamanan standar. Museum lainnya adalah Gudang Ransum, yang merupakan bekas dapur umum dan tempat makan para pekerja tambang. Museum ini dijadikan sebagai lokasi pameran dan juga kegiatan umum seperti seminar atau diskusi. Museum Musik berada di sebelah ruang terbuka hijau, yang ditujukan untuk merawat bekas tempat hiburan.

Stasiun kereta api saat ini dijadikan sebagai museum kereta api. Dengan dijadikannya stasiun sebagai museum memungkinkan terpeliharanya seluruh asset yang ada. Stasiun kereta api merupakan bekas lokasi pemuatan batu bara untuk dikirim ke Padang, di Silo Gunung, dan selanjutnya dimuat ke kapal untuk dikirim ke berbagai tempat di Indonesia, Asia Tenggara, dan Eropa.

Kondisi geografis Kota Sawahlunto sangat membantu untuk mengantisipasi terjadinya pencurian aset peninggalan tambang batu bara dan kereta api. Jalur keluar masuk hanya dua buah, dengan tingkat kemiringan yang cukup curam, berkelok-kelok, dan tidak terlalu lebar. Kota Sawahlunto sendiri berada di sebuah lokasi dataran tinggi yang dikelilingi oleh perbukitan.

Stasiun Lubuk Alung

Stasiun Lubuk Alung merupakan salah satu stasiun yang masih aktif digunakan untuk jalur kereta api Lembang Anai yang beroperasi dari Bandara Internasional Minangkabau menuju Kayu Tanam. Kereta api ini beroperasi tiga kali dalam sehari. Kondisi stasiun Lubuk Alung masih terawat dengan baik, berkat beroperasinya kereta api. Sejumlah asset terjaga dengan aktivitas para pegawai yang mengatur operasional kereta api.



Stasiun Kayu Tanam

Stasiun ini masih berfungsi dan terawat dengan baik, dengan aktivitas kereta api penumpang menuju bandara Internasional Minangkabau. Stasiun ini memiliki depo yang digunakan sebagai bengkel dan parkir kereta api. Ada tujuh rel kereta api yang terdapat di stasiun ini, yang pada masa dahulu digunakan untuk perhentian dan perpindahan jalur kereta api. Di bagian utara stasiun merupakan bagian dimulainya penggunaan gerigi tengah rel, yang difungsikan untuk cengkeraman kereta api karena jalur pendakian menuju stasiun Padangpanjang. Jalur menuju stasiun Padangpanjang saat ini tidak berfungsi, karena kerusakan rel dan juga ketiadaan kereta api yang memiliki spesifikasi khusus untuk menempuhnya.



Stasiun Padang Panjang

Dengan letaknya yang berada di perlintasan dari berbagai daerah di Sumatera Barat, Padang Panjang merupakan daerah kecil yang sangat strategis. Stasiun Padang Panjang menjadi salah satu stasiun terbesar di Sumatera Barat, dengan fasilitas dipo, bengkel, jalur rel, Gudang, dan dengan pemandangan alam yang sangat menarik. Fasilitas perkeretaapian yang sangat kompleks ini diperlukan karena jalur dari Padang Panjang menuju Padang dan dari Padang ke Padang Panjang merupakan jalur dengan tingkat kemiringan yang sangat ekstrim.

Stasiun Padang Panjang saat ini hanya berupa hamparan luas, yang berisi jalur rel, dipo kereta api, tiga buah gerbong yang sudah lusuh, satu lokomotif yang sudah rusak, bangunan peron dan teknisi, serta rumah kepala stasiun. Penerangan di area stasiun ini tidak memadai. Sejumlah besi rel sudah hilang. Kondisi stasiun ini tidak dimanfaatkan lagi, baik untuk kegiatan yang terkait dengan kereta api, WT BOS, maupun kegiatan publik. Beberapa peristiwa seni dan budaya pernah dilakukan, misalnya untuk pameran seni rupa, panggung teater Sumatera, dan pengambilan gambar untuk film dan video dokumenter.



Stasiun Pitalah

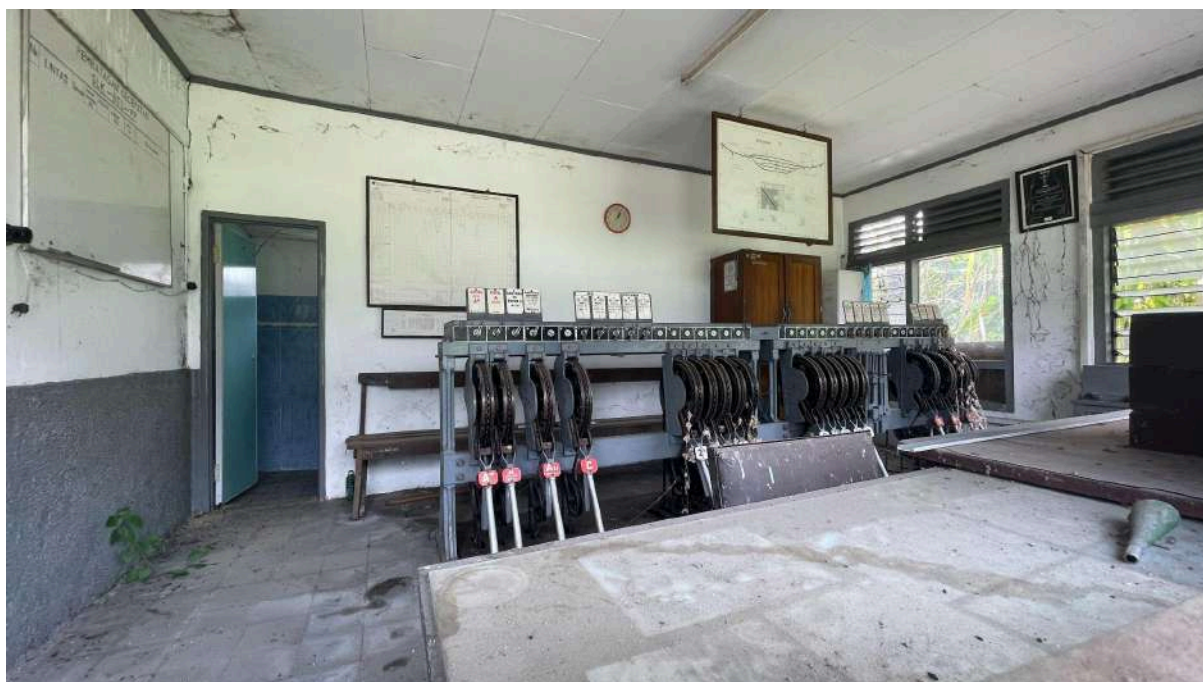
Stasiun kecil ini berada di pasar Pitalah Bungo Tanjung, salah satu nagari di Kabupaten Tanah Datar. Di stasiun ini terdapat bangunan kantor stasiun yang terbuat dari kayu, yang disewakan oleh PT KAI sebagai tempat tinggal dan usaha oleh warga. Di sisi kiri dan kanan rel terdapat kios-kios pasar. Kondisi rel sudah tertutup oleh tanah pada sebagian besarnya.

Stasiun Batu Tabal

Stasiun Batu Tabal memiliki dua rel untuk pergantian jalur kereta api. Area ini tidak terawat dengan baik, dan ditumbuhi semak-semak. Beberapa atribut telah rusak dan berkarat, dan sebagian besi rel telah hilang. Sementara stasiun masih terpelihara dengan baik, karena disewakan kepada warga yang membuka usaha makanan katupek pitalah. Sejumlah pelanggan tetap warung makanan ini datang khusus untuk menikmati makanan tersebut, yang terlihat dari jalur masuk ke stasiun dari jalan raya cukup kecil dan tidak ada warung ini memberikan kesan yang khas bagi sejumlah orang.

Ruang kontrol kereta api, untuk memindahkan jalur kereta api, masih lengkap, namun tidak terawat. Sekitar 50 meter dari stasiun terdapat Gudang, yang saat ini dimanfaatkan oleh warga untuk menyimpan barang dagangan. Pada saat survey terlihat aktivitas bongkar muat barang dari Gudang ke dalam truk.





Stasiun Kacang

Terletak di pinggir danau Singkarak, stasiun kacang sebelumnya dikenal sebagai salah satu stasiun kecil yang digunakan sebagai transit penumpang seperti halnya stasiun Batu Tabal dan Stasiun Pitalah. Saat ini kondisi stasiun Kacang tidak terawat, dengan banyaknya besi rel yang hilang, kondisi stasiun yang tidak bagus, dan ruangan di sebelah stasiun yang dipenuhi oleh pecahan botol dan sampah. Di sisi rel bahkan dapat ditemukan besi bantalan rel yang dijadikan sebagai pagar rumah penduduk. Warga menggunakan stasiun ini sebagai tempat untuk aktivitas mereka seperti membersihkan hasil panen tanaman dan untuk istirahat.

Stasiun Singkarak

Stasiun Singkarak merupakan salah satu stasiun kecil di antara stasiun Padangpanjang dan Kota Solok, yang merupakan stasiun transit penumpang. Stasiun ini berada di tengah permukiman. Kondisi stasiun masih terawat dengan baik, dengan lingkungan yang cukup bersih. Di sebelah stasiun terdapat sebuah dangau, yang dipergunakan oleh kelompok tani sebagai sekretariat dan ruang pertemuan. Sejumlah besi rel terlihat bertumpuk di seberang stasiun.



Stasiun Kota Solok

Stasiun ini memiliki Kawasan yang sangat luas, dengan lima jalur rel kereta api. Tinggalan objek kereta api masih lengkap, meskipun dalam kondisi yang tidak berfungsi lagi. Terdapat peron dan kantor yang masih berfungsi, dengan tenaga keamanan dan administrasi. Tiga gerbong kereta api bekas masih berada di atas rel, dengan kondisi buruk dan penuh dengan coretan dan peralatan yang sudah rusak. Di bagian lain dalam kawasan stasiun ini terdapat sebuah dipo yang menyimpan dua lokomotif. Dipo ini digunakan sebagai bengkel dan pemeliharaan kereta api. Stasiun ini menjadi stasiun penting bagi mobilitas penumpang dari Kota Solok ke Padangpanjang, untuk selanjutnya menuju baik ke Padang dan maupun ke Bukittinggi dan Payakumbuh. Sementara angkutan batu bara dari Sawahlunto juga menyinggahi stasiun Kota Solok, untuk selanjutnya menuju Padang.

Secara umum kawasan stasiun ini berada di lokasi yang strategis, dan berada di permukiman. Bahkan, PT KAI ini membuka klinik Kesehatan untuk publik. Interaksi sosial yang terjadi melalui stasiun ini turut membantu terpeliharanya kondisi stasiun. Pengaruh yang dihasilkan dari aktivitas kereta api, baik penumpang dan barang atau batu bara,





WTBOS, Jalur Kereta Api, dan Memori Kolektif

Tambang batu bara Ombilin dan Jalur Kereta api di Sumatera Barat tidak hanya menjadi warisan budaya dunia yang terlihat dalam bentuk materialnya. WTBOS ini menyimpan berbagai nilai sejarah, pengalaman emosional dan spiritual, pengalaman

estetik, dan memunculkan berbagai respon dari masyarakat. Di antara pengalaman dan memori kolektif dari WT BOS dan jalur kereta api ini tersimpan dalam karya sastra dan catatan otobiografis yang ditulis oleh sejumlah pengarang. Meskipun catatan dalam bentuk karya tulis ini tidak termasuk dalam bagian dokumentasi penyusunan dossier pengusulan warisan budaya dunia, dan juga dokumentasi lainnya dalam laporan perkembangan, namun catatan ini penting untuk melihat bagaimana masyarakat mengingat bagian-bagian penting dari keberadaan dan segala dinamika keberadaan tambang batu bara Ombilin dan jalur kereta api ini di zaman kolonial ketika ia masih beroperasi.

Di bawah ini kami menunjukkan catatan terkait dengan tambang batu bara dan jalur kereta api dalam dua cerita pendek yang ditulis oleh AA Navis (1924-2003) berjudul “Penolong” dan “Topi Helm” serta cuplikan pengalaman Muhammad Radjab (1913-1970) dalam buku *Catatan di Sumatera* dan *Semasa Ketjil Dikampung*. Kedua pengarang ini memiliki pengalaman yang dekat dengan kereta api pada masa hidup mereka.

Tragik dan Satir Kereta Api dalam Cerpen AA Navis

Pengantar menjelaskan kedekatan AA Navis dengan kereta api dan Padang Panjang. AA Navis adalah seorang pengarang Indonesia yang telah menghasilkan sejumlah karya sastra penting, khususnya prosa. Karya-karya sastranya banyak mengupas persoalan sosial dengan nada satir. Sejumlah karyanya telah diterbitkan dan dicetak berulang kali, dan mendapatkan berbagai penghargaan. Navis lahir di Padangpanjang, di dekat stasiun kereta api. Ia bersekolah di INS Kayu Tanam, dan menggunakan kereta api sebagai alat transportasinya. Karena itu, ia memiliki pengalaman yang sangat erat dengan kereta api. Bahkan, Navis sangat menghayati interaksinya dengan kereta api itu dengan menggambar sketsa berbagai situasi dan objek terkait dengan kereta api (Adilla, 2018: 13-19).

Cerpen “Penolong”

Cerpen “Penolong” menceritakan tentang peristiwa nyata tentang kecelakaan kereta api di Lembah Anai, Sumatra Barat, pada 23 Maret 1945. Cerpen ini memberikan banyak informasi mengenai bagaimana orang-orang yang menjadi korban kecelakaan,

penduduk sekitar yang berdatangan menolong, para perawat, serdadu Jepang, dan kondisi kereta api. Kecelakaan kereta api ini terjadi pada masa penjajahan Jepang. Kereta api menjadi moda transportasi utama, karena kendaraan bermotor diambil alih Jepang untuk keperluan mereka.

Kecelakaan yang terjadi pada malam hari itu membuat proses evakuasi dan penyelamatan berjalan dengan lambat. Dengan menggunakan penerangan yang terbatas, para penolong berusaha untuk mengangkat dan memindahkan para korban, baik yang sudah meninggal maupun yang masih hidup. Pihak Jepang hanya mencari dan menyelamatkan orang-orang Jepang yang menjadi korban. Di tengah-tengah kondisi tragis ini, Jepang dicontohkan hanya memperdulikan korban yang merupakan warganya saja. Mereka bahkan menyuruh orang-orang untuk membantu mereka dalam penyelamatan itu. Salah satu kejadian satir dalam kecelakaan itu adalah adanya orang gila, yang ditempatkan dalam satu gerbong khusus, ikut membantu penyelamatan seorang perempuan yang kakinya terjepit. Ia memotong kaki gadis tersebut agar dapat dikeluarkan dari himpitan besi.

Dari cerita ini kita dapat mengetahui bahwa kereta api digunakan untuk mengangkut pasien, selain para tentara, tahanan, dan juga barang-barang dagangan. Ingatan terhadap kereta api, melalui cerpen ini, adalah sisi lain yang tragis dan membahayakan, selain fungsinya yang memudahkan mobilitas manusia dan barang. Kecelakaan kereta api yang cukup parah terjadi di Lembah Anai ini, yang terjadi dua kali, menunjukkan tingkat kerawanan yang ada dan bagaimana teknologi yang diterapkan untuk mengatasi tantangan ini. Selain penggunaan teknologi tinggi pada sistem perkeretaapian juga diperlukan pembangunan infrastruktur jalur kereta api, jembatan kereta api, yang mendukung kereta api agar dapat berfungsi.

Cerpen "Topi Helm"

Cerpen ini menceritakan tentang kehidupan para pegawai kereta api di stasiun Padang Panjang. Secara jelas berbagai profesi dan kelas sosial yang ada di lingkungan kerja kereta api diceritakan oleh AA Navis. Di antara pembagian kerja yang ada meliputi masinis, stoker, tukang rem, petugas pemeliharaan, selain kepala stasiun dan pegawai administrasi. Cerpen ini juga memberikan gambaran bagaimana operasi kereta api pengangkut batu bara melewati jalur ekstrim di sepanjang Lembah Anai. Tukang rem

berada di setiap gerbong untuk membantu mengerem jalannya kereta api. Ketika kembali ke Padang Panjang, mereka dapat beristirahat di gerbong-gerbong yang kosong atau sedikit penumpang dan muatan. Kerja keras mereka dalam mengendalikan kereta api harus dilakukan dengan seksama.

Topi helm merupakan sebuah simbol yang identik dengan tokoh Tuan O.M, yang menjadi opseter mesin di Stasiun kereta api Padangpanjang. Ketika akan pindah kerja ke tempat lain, topi helm yang biasa dikenakan Tuan O.M diserahkan kepada bawahannya yaitu Pak Kari, seorang petugas rem kereta api. Bagi Pak Kari, topi helm itu adalah simbol kekuasaan dan sekaligus dedikasi pada pekerjaan di kereta api. Apalagi, ia merasa mirip dengan atasannya dalam banyak hal, termasuk secara fisik. Ditambah lagi ia pernah menolong istri Pak O.M ketika jatuh di kamar mandi, dan menciptakan kenangan mendalam dalam dirinya.

Pada suatu hari, ketika Pak Kari bertugas topi helmnya terjatuh karena tersenggol pelengkung di jembatan kereta api yang terkenal sebagai jembatan parabola di Lembah Anai. Ia meloncat keluar dari kereta api untuk mengambil topi helmnya. Para petugas menyadari bahwa Pak Kari tidak ada lagi di dalam kereta api ketika mereka sampai di stasiun Kayu Tanam. Akhirnya mereka menyusuri kembali jalur tersebut dan menemukan Pak Kari di perjalanan kembali ke Padangpanjang itu. Para petugas marah karena kejadian itu, dan bahkan masinis kemudian membuang topi helm itu ke lambung lok pembakaran. Atas kejadian itu, Pak Kari membalas dendam pada kesempatan kemudian. Ia melemparkan batu bara yang sedang membara ke kepala masinis. Baginya, topi helm itu adalah simbol dari kebanggaan dan harga dirinya, Tuan O.M, dan istri Tuan O.M.

Catatan Muhammad Radjab

Dalam memoarnya, Muhammad Radjab menggambarkan pengalaman sendiri dalam memaknai kereta api yang melewati kampung halamannya. Kereta dalam kenangannya tak sebatas mengemban fungsi normatif sebagai moda transportasi modern yang sangat dirayakan oleh masyarakat Indonesia era kolonial karena kemampuannya mempercepat mobilitas manusia.

Lebih jauh, kereta api secara sosial juga mengemban fungsi sebagai semacam alat ukur untuk mengidentifikasi kenormalan ataupun ketidaknormalan kehidupan. Dalam

catatan Radjab ketika gempa besar meluluhlantakkan kampung halamannya, berhentinya operasional kereta api menjadi penanda penting bahwa gempa yang terjadi tak hanya menimbulkan ketakutan yang dahsyat, tetapi juga berdampak pada munculnya perasaan bahwa kehidupan berlangsung tanpa harapan lagi.

Kereta api tidak jalan, ke hilir dari Padang Panjang atau ke mudik dari Solok. Jalannya di beberapa tempat tentu rusak. Kampung sunyi sekali rasanya, karena tak terdengar peluit lokomotif, dan ributnya kereta berjalan. Di mana-mana kita jumpai orang yang air mukanya pucat karena takut. Tak ada yang tertawa atau ingin bersenda gurau. (Hal. 140)

Tak hanya secara sosial, pada tahap yang lebih mendalam, kereta api turut memberikan dampak hingga ke dimensi psikologis, imajinatif, dan reflektif kepada masyarakat, yang mana Radjab salah satu orang yang merasakannya sendiri sebagai anak-anak.

Radjab mengatakan bahwa kehadiran kereta api di masa kecilnya telah membuat ia bercita-cita menjadi masinis dan merasa keberatan dengan segala rencana masa depan yang diharapkan ayahnya sendiri. Sebagai anak-anak, perkakas mainannya pun, meskipun hanya potongan kayu, tetap dimaknai sebagai kereta api mainan. Dibanding keinginan ayahnya yang berharap Radjab meneruskan apa yang telah dikerjakan ayahnya sebagai guru agama, ia lebih percaya bahwa kereta api akan membuat pengalaman hidupnya akan lebih berkesan di masa mendatang. Bahkan, dalam pengakuan Radjab, ia bisa sakit bila dua hari tidak melihat kereta api.

Dari kecil saya ingin menjadi masinis. Permainan yang paling saya sukai ialah mendorong-dorong sejajaran kotak geretam atau bangku, sebagai kereta api. Saya gemar melihat lokomotif yang besar, hitam, dan kuat itu. Jika saya tidak melihat lokomotif dalam dua hari, kosong hidup saya, tiada hiburan, dan ada kalanya sakit. Memandangi lokomotif sedang menolak gerobak batu arang berpuluh-puluh dengan kuatnya, sambil cerobongnya mengebul-ngebulkan asap, seperti orang terengah-engah memikul padi sesumpit, bagi saya suatu kenikmatan. Lokomotif itu sangat simpatik di mata saya, apalagi yang rodanya enam belas, yang menarik kereta api dari Solok ke Sawahlunto. Sekali saya beruntung dan gembira sekali ditarik oleh lokomotif besar itu, sewaktu saya

pergi ke Silungkang dengan Ayah. Jika ada lokomotif besar itu berhenti di halte kampung saya, selalu saya pandangi sampai dia berangkat lagi, hingga saya lupa makan. (Hal. 188)

Dengan antusiasme yang besar terhadap kemajuan zaman sebagaimana yang direpresentasikan sekaligus dipantik oleh keberadaan kereta api, Radja tumbuh menjadi remaja yang cepat-cepat ingin meninggalkan kampung halaman dan segala budaya yang baginya sudah tidak sesuai dengan dunia modern.

Dengan fungsinya sebagai alat transportasi yang memudahkan masyarakat pergi ke berbagai daerah dengan cepat bila dibandingkan transportasi tradisional saat itu, kereta api menjadi semacam pintu untuk memasuki kehidupan modern sekaligus dunia yang lebih maju, heterogen, dan berwawasan yang lebih luas. Pada gilirannya, Radjab sampai pada pandangan yang meyakini bahwa masyarakat yang tidak pernah melihat kereta api mempunyai kesempatan yang kecil untuk mendapatkan hidup dan pengetahuan yang lebih baik daripada apa yang mereka dapatkan di daerah terpencil di kampung halamannya.

Kereta api, dan juga produk modern lainnya, menjadi salah satu kemewahan bagi yang dapat menikmatinya. Hal ini berkaitan dengan identifikasi antara orang-orang kampung dan perkotaan. Orang-orang kampung digambarkan melewatkan kesempatan untuk dapat melihat dan menikmati modernitas, dunia yang lebih luas dengan segala perkembangannya.

Manusia tak akan bisa keluar dari kehidupan tradisional, demikian dalam pandangan Radjab, jika tidak bersentuhan dengan produk industri modern, karena produk industri modern tidak hanya simbol yang signifikan untuk menandai kemajuan zaman, tetapi juga menjadi pemantik imajinasi tentang daerah lain, budaya lain, juga hidup yang berbeda. Imajinasi terhadap laju modernisasi berhubungan dengan kesempatan modernitas, seperti pendidikan, bacaan, fasilitas teknologi, dan sebagainya.

Radjab melihat ini dari perspektif orang yang menikmati modernisasi, dan secara dramatik menempatkan orang-orang kampung sebagai orang-orang yang belum tersentuh oleh kemajuan teknologi. Karena itulah, dengan nada menyesal, Radjab sangat

menyayangkan bahwa masih banyak orang kampungnya yang belum pernah melihat kereta api dan produk zaman modern lainnya.

Namun begitu, di sisi lain, Radjab menemukan kondisi yang ironis, setidaknya dalam perspektifnya sebagai orang yang menikmati kemajuan zaman. Kemajuan modern, sebagaimana kereta api menjadi simbol utamanya bagi orang kampung Radjab, tidak diikuti oleh kemajuan moral masyarakat, khususnya dalam artian modern. Bagi Radjab, dengan nada sinis, kehadiran kereta api itu semestinya turut mengubah moral masyarakat.

Di stasiun atau di dalam kereta api, atau di ruang publik, kita dapat melihat dengan jelas dan nyata, seperti apa wajah-wajah orang dan masyarakat. Di ruang publik inilah kita menemukan bagaimana kondisi sehari-hari masyarakat, tanpa kepura-puraan. Radjab menangkap suasana representasi masyarakat ini. Etika dan karakteristik yang ditunjukkan dari gambaran di atas merupakan representasi dari perilaku orang-orang yang ingin memuaskan diri dalam ruang publik.

Hari ini saya pergi ke Padang Panjang, Dalam kereta api dari Bukittinggi ke Padang Panjang penumpang bersempit-sempit. Menurut aturan di Sumatra Barat ini deresi untuk perempuan terpisah dari laki-laki. Tetapi dipaksa oleh keadaan, selalu aturan ini tak dapat dipatuhi, laki-laki dan perempuan berkumpul dalam dua deresi, campur aduk berdesak-desakan. (Hal. 197)

Dalam kereta api ini tampak benar, betapa besarnya egoisme laki-laki di Minangkabau ini. Mereka sampai hati membiarkan kaum ibunya perempuan dan gadis-gadis, malahan ibu yang sedang (hamil?) dan menyusui anaknya, berdiri, dari Bukittinggi sampai ke Padang Panjang, dua jam lamanya. (Hal. 213)

Sedang laki-laki itu duduk dengan enaknya, bersandar ke dinding, bersiul-siul, malahan pura-pura tidak melihat atau tidak memedulikan kaum ibu yang sudah penat lututnya, tegak di tempat yang sempit dan panas. (Hal. 214)

Contoh satir yang ditampilkan Radjab adalah perilaku laki-laki Minangkabau yang tidak memperdulikan kondisi perempuan di dalam kereta api. Ruang publik menjadi ranah dominasi laki-laki dengan kekuasaan yang dimilikinya. Nyatanya, yang tampaknya tak disadari Radjab, kehadiran sarana transportasi modern di kampung Radjab tidak

datang bersamaan dengan sarana pendidikan moral ala kehidupan modern, sehingga sangat wajar bila kereta api hanya menjadi tempat baru bagi moralitas lama yang sangat ditentang Radjab. Kereta api datang ke kampung itu memang hanya untuk tujuan ekonomi kolonial dan tidak sepaket dengan aspek pendidikan dan hal lainnya.

Secara budaya, keberadaan tambang batu bara Ombilin ini menciptakan sebuah proses dan formasi baru bagi masyarakat di Sawahlunto. Tenaga-tenaga terampil dan memiliki keahlian teknologi datang dari Eropa, yang bertugas untuk mengawasi dan memastikan keberhasilan pembangunan infrastruktur tambang batu bara. Para buruh kasar didatangkan dari Jawa, baik mereka yang merupakan tahanan maupun tenaga kontrak. Para pedagang Cina melakukan usaha bisnis perdagangan. Keberagaman ini membentuk berbagai ekspresi gaya hidup dan budaya, termasuk agama, bahasa, kesenian, tata ruang, kuliner, dan berbagai hal yang diperlukan untuk kehidupan mereka.

Dalam bidang Bahasa, misalnya, percampuran penutur Bahasa telah menciptakan Bahasa kreol tangsi, permukiman para pekerja tambang yang berasal dari berbagai latar belakang suku. Bahasa-bahasa yang digunakan oleh beragam penutur menghasilkan bentuk baru yang digunakan secara Bersama, menjadi konvensi baru dalam berbahasa. Bahasa kreol tangsi ini menunjukkan proses yang cukup panjang dari interaksi yang terjadi antara para pemukim yang bekerja di pertambangan batu bara.

Pemerintah Belanda melalui pengelola tambang batu bara Ombilin membawa hasil eksplorasinya ke luar Sumatera Barat, sebagian untuk pembangkit tenaga PT Semen Padang, untuk menyuplai kebutuhan pasar di Hindia Belanda, Asia Tenggara dan Eropa (Erman, 2018). Dampak eksplorasi tambang batu bara ini sebenarnya juga terasa oleh daerah-daerah penyangga, yang menyuplai berbagai kebutuhan di Sawahlunto. Seperti tampak pada nilai universal luar biasa kedua, teknologi pembangunan kereta api yang sangat kompleks, untuk mengatasi jalur curam dan mendaki, dan sejumlah lokasi yang harus dibangun jembatan. Jalur kereta api yang menjadi bagian dari WT BOS merupakan jalur yang digunakan untuk mengangkut batu bara, hingga di Silo Gunung, yang terletak di Pelabuhan Teluk Bayur untuk kemudian batu bara itu dimuat ke kapal-kapal (Rahman, 2018).

Jalur lain dari Lima Puluh Kota, Payakumbuh dan Bukittinggi adalah jalur kereta api pengangkut penumpang, selain komoditas lain seperti kopi, tembakau, sayur mayur, dan tanaman lainnya. Stasiun Padangpanjang merupakan stasiun yang mempertemukan kereta penumpang dan kereta batu bara, yang kemudian membawa penumpang dan barang menuju Padang di satu sisi, dan menuju Sawahlunto di sisi lainnya.

Kehadiran tambang batu bara Ombilin dan kereta api membawa unsur-unsur modernitas, baik dalam bentuknya yang wujud maupun tak wujud. Contoh modernisasi yang dihasilkan adalah bioskop yang ada di beberapa kota seperti Sawahlunto, Padangpanjang, Bukittinggi, dan Padang. Bioskop menjadi tempat untuk mencari hiburan baru, dengan ditayangkannya gambar hidup. Bioskop ini menjadi populer, yang dapat dilihat dari berbagai iklan penayangan film di surat kabar. Gaya hidup lainnya yang dihasilkan dari modernitas yang masuk ke Sumatera Barat adalah dalam hal gaya hidup, pakaian, makanan, hingga olahraga.

Kompetisi antar daerah juga terjadi, karena masyarakat, termasuk juga para pemimpinnya, dapat mengenal daerah-daerah lain melalui moda transportasi kereta api. Daerah-daerah yang dikunjungi menjadi pembanding pencapaian dan perkembangan daerah. Masing-masing daerah melihat potensi apa yang dapat dijadikan sebagai identitas untuk dikembangkan lebih lanjut. Di sisi lain, interaksi dan mobilitas manusia juga membuat mereka saling mengenal. Meskipun berada dalam satu puak kebudayaan besar Minangkabau, nagari-nagari sebagai unsur pemerintahan terendah memiliki aturan adat masing-masing. Hal ini dapat dilihat dari pernyataan “adat salingka nagari.” Jalur kereta api di Sumatera Barat ini membantu pengenalan bagaimana adat Minangkabau dipraktikkan oleh masing-masing nagari. Dari proses pengenalan ini kemudian nilai dan norma umum terkait dengan adat dan budaya dapat lebih mengglobal di kawasan Sumatera Barat.

Menurut Jeff Hadler, keberagaman nilai dan aturan adat yang berlaku pada tingkat nagari salah satunya karena kondisi geografis yang ada di Sumatera Barat. Dengan ketiadaan alat transportasi yang menghubungkan nagari-nagari dengan mudah, menciptakan otonomi adat dan budaya yang berlaku di masing-masing nagari. Hal ini berbeda dengan daerah lain, misalnya di Pulau Jawa, yang memiliki kondisi geografis yang mudah diakses antar daerah, dan menyebarnya nilai adat dan budaya untuk diterapkan secara luas.

Pertanyaan mengenai kenapa tambang batu bara Ombilin tidak dijadikan sebagai momentum untuk daerah-daerah lain melakukan revolusi industri kiranya dapat dijawab dengan kemungkinan bahwa Sumatera Barat tidak memiliki potensi besar dalam bidang industri. Tidak banyak potensi industri yang dapat dijadikan industri berskala besar, yang memerlukan sumber energi besar seperti batu bara. Industri peralatan berbahan besi di Sungai Pua (peralatan pertanian, senjata, dan teknologi lainnya) dan kerajinan tembikar di Galo Gandang, mungkin dua contoh dari industri yang memerlukan batu bara. Karena itu, tidak adanya keperluan batu bara di pasar domestik untuk mengembangkan industri tidak menarik pemerintah Belanda untuk memasarkannya di tingkat lokal.

Penutup

Artikel ini menyajikan informasi mengenai keberadaan dan kondisi terkini WT BOS dan objek yang terkait dengan jalur kereta api di Sumatera Barat. Sejak ditetapkan dalam daftar warisan dunia oleh UNESCO pada 2019, WT BOS belum ditangani secara khusus. Pemerintah Indonesia belum membentuk badan pengelola meskipun inisiatif sudah dilakukan. Ketiadaan badan pengelola menyebabkan tidak adanya kegiatan aktivasi dan pemanfaatan situs tambang batu bara Ombilin. Pemerintah daerah baik provinsi Sumatera Barat maupun pemerintah kabupaten dan kota yang terkait WT BOS, sejauh ini belum memiliki rencana aksi dan program terkait dengan WT BOS. Keberadaan badan pengelola sebenarnya dapat menjembatani daerah-daerah yang menjadi bagian dari WT BOS karena berada dalam wilayah administrasi yang berbeda. Jika kondisi yang terjadi saat ini berlangsung lama, hal ini menyebabkan kondisi objek, atribut, dan properti yang ada tidak terawat dan bahkan berkurang dan rusak.

Lebih jauh, artikel ini mengulas memori kolektif yang berisi kesan, pandangan, pengalaman, dan perekaman dalam bentuk karya sastra dan catatan autobiografi. Dokumentasi memori kolektif yang disajikan dalam artikel ini memberikan sisi lain dari keberadaan tambang batu bara Ombilin dan kereta api. Kehadiran teknologi tinggi dari luar ini ternyata memiliki jarak dalam hal adaptasi dan rasa kepemilikan, selain membawa unsur-unsur modernitas di Sumatera Barat. Dari catatan terlihat bagaimana masyarakat berusaha untuk beradaptasi dengan nilai dan aturan yang dibawa oleh teknologi baru tersebut. Misalnya bagaimana masyarakat mengikuti aturan dalam menggunakan transportasi publik, terciptanya profesi dan lapangan kerja baru di

tambang batu bara dan kereta api, interaksi sosial, waktu tempuh dan kunjungan ke daerah lain, atau dampak ekonomi di daerah-daerah sepanjang jalur WT BOS. Aspek memori kolektif terhadap kehadiran teknologi dan sarana baru yang terkait dengan WT BOS ini dapat dijadikan sebagai pelengkap dalam meneliti lebih jauh tantangan aktivasi dan pemeliharaan warisan dunia, sehingga dapat mencakup aspek emosional dan psikologi sosial kemasyarakatan dengan objek material situs WT BOS.

Daftar Kepustakaan

- Adilla, Ivan. 2018. *A.A Navis Pengarang yang Tak Senang Diam*, Jakarta: Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa.
- Rahman, Aulia. 2018. *Menikam Jejak Kereta Api di Sumatera Barat*, Batusangkar: Balai Pelestarian Cagar Budaya.
- Erman, Erwiza, 20. *Membaranya Batu bara Konflik Kelas dan Etnik Ombilin-Sawahlunto Sumatera Barat (1892-1996)*, Depok: Desantara.
- Manca, S.; Passarelli, M. Social Media as *Lieux* for the Convergence of Collective Trajectories of Holocaust Memory—A Study of Online Users in Germany and Italy. *Heritage* **2023**, *6*, 6377-6396.
- Ghabouli, Elias, Ali Soltani, and Ehsan Ranjbar. 2023. "Heritage and the Regeneration of Urban Brownfields: Insights on Public Perception in Tehran, Iran" *Heritage* *6*, no. 5: 4451-4471.