



Volume 20 No. 3, November 2024

## Mengukur Gerak-Laju Modernitas: Trayek Timur dan Barat WT BOS

Deddy Arsy a

UIN Sjech M. Djamil Djambek Bukittinggi

Email: [deddyarsya1987@gmail.com](mailto:deddyarsya1987@gmail.com)

### Abstract

*The text discusses the trajectory of colonial modernity in two distinct "routes" connected to the Ombilin Coal Mining Heritage of Sawahlunto (WTBOS). Both routes entered the historical stage due to the discovery of abundant coal deposits. The focal point is Ombilin-Sawahlunto, a once-uninhabited and secluded valley in the heart of Sumatra's wilderness, but one rich with black-gold reserves. To transport this resource to global markets, the Dutch colonial government initially planned to use an eastern route but eventually chose and developed the western route. These choices led to vastly different fates for the two paths in terms of modernity. The eastern route, heading towards the Malacca Strait via Kuantan-Indragiri, was abandoned and thus remained largely untouched by significant elements of modernity. In contrast, the approved western route, which connected Sawahlunto to the West Coast of Sumatra, catalyzed rapid development in the regions it traversed, ushering them into the vibrant embrace of modernity. This dynamic transformation brought growth, progress, and stability, which remain strikingly evident even after more than 150 years.*

**Kata Kunci:** trajectory, Ombilin-Sawahlunto, colonial modernity, Ombilin Coal Mining Heritage of Sawahlunto

### Abstrak

*Tulisan ini bicara tentang gerak-laju modernitas-kolonial pada dua 'trayek' yang berbeda Warisan Tambang Batubara Ombilin Sawahlunto (WTBOS). Kedua-duanya memasuki medan laga sejarah karena distimulasi oleh penemuan deposit batubara. Titik-pijaknya ialah Ombilin-Sawahlunto, lembah sunyi yang tak berpenghuni di tengah rimba-raya Sumatra, tetapi punya cadangan emas-hitam melimpah. Untuk mengangkutnya ke pasar dunia, mula-mula pemerintah kolonial Belanda merencanakan akan menggunakan trayek timur, tetapi kemudian ke arah barat-lah saluran yang pada akhirnya dipilih dan ditetapkan. Dalam hal kemodrenan, nasib kedua jalur itu menjadi amat berbeda. Cepat-lesat ligat-bergeduru di satu sisi, dan pelan-nyaris diam pada sisi satunya lagi. Persisnya, jalur pengangkutan batubara dari Sawahlunto ke arah timur, yaitu menuju ke Selat Malaka menghiliri Kuantan-Indragiri tidak jadi digunakan, sehingga nyaris tidak ada anasir modernitas yang signifikan di situ kemudian. Sementara itu, disetujuinya pembangunan jalur pengangkutan batubara ke arah barat menuju Pesisir Barat Sumatra telah menyulap kawasan yang dilintasinya atau yang terhubung dengannya untuk segera tumbuh dengan segala warna kemajuan yang dihelanya atau direngkuhnya ke dalam pelukan modernitas yang meriah dan menjadi mapan. Perbedaan itu masih tampak begitu kentara hingga sekarang setelah lebih dari satu setengah abad.*

**Keywords:** gerak-laju, Ombilin-Sawahlunto, modernitas-kolonial, Warisan Tambang Batubara Ombilin Sawahlunto

## **Pendahuluan**

### **Ke Timur: Upaya Mencari Jalur Keluar yang Tidak Jadi**

Pada 1868, ketika deposit batu bara dalam jumlah besar ditemukan di Ombilin, pemerintah kolonial dibuat pusing memikirkan transportasi yang cocok dan jalur apa yang pas digunakan untuk mengangkutnya ke pelabuhan. Upaya yang mula-mula ialah menyelidiki kemungkinan-kemungkinan ke arah timur.

Penyelidikan terawal dilakukan seorang insinyur-penemu termasyur. "*Bekwame gouvernementsingénieur*," kata S. A. Reitsma dalam "*De Staatsspoorweg ter Sumatra's Westkust*" (1943). W. H. de Grave, insinyur itu, lahir pada tanggal 15 April 1840 di Franeker, Belanda. Lulusan Politeknik di Delft itu diangkat sebagai calon insinyur departemen pertambangan Hindia Belanda di Batavia pada Desember 1861. Pada 1 September 1863 ia menjadi insinyur kelas 3. Pada bulan Desember 1865 ia naik jabatan menjadi insinyur kelas 2. Pada 1865 itu juga, ia dikirim dan ditugaskan pemerintah kolonial ke Fort de Kock (Bukittinggi) untuk menyelidiki keberadaan bijih tembaga di pedalaman Minangkabau. Empat tahun kemudian ia menemukan deposit batubara yang sangat besar di lembah Ombilin. Penemuannya itulah yang, pada Februari 1869, mengantarkannya menjadi insinyur kelas 1, kelas teratas dalam jenjang karier seorang insinyur di negeri jajahan.

Di puncak kariernya itulah, pada 1872, ia ditugaskan mengepalai "*Kwantan-Commissie*", tim yang dibentuk untuk menyelidiki kemungkinan mengangkut batubara Ombilin ke Selat Malaka lewat jalur sungai Batang Kuantan. Beberapa nama beken ada di tim itu: assistent-resident H. F. W. Cornets de Groot dan Controleur B. G. Baron van Hoeveil.

De Greve memulai ekspedisi dengan menyisir Ombilin ke arah timur, dan tidak lama kemudian bersama timnya telah memasuki Muaro (titik di mana Ombilin bergabung dengan Palangki menjadi Batang Kuantan). Lalu meneruskan memasuki Sijunjung lebih jauh di hari berikutnya: ia menyisir Silokek yang penuh jeram, dan nyaris melewatinya, sebelum kepala ekspedisi itu, kata Ijzerman melaporkan dalam *Dwars door Sumatra* (1895), "mendapati dirinya tewas di gelombang arus sungai ketika sudah hampir mendekati Durian Gadang". Perahunya kandas, terkalang batu-batu dan pantai berpasir. Ia berusaha mendorong untuk memutar perahunya dari halangan itu. Tetapi

upaya itu gagal. Arus air membesar. Pada 2 Agustus 1872, "insinyur pertambangan yang gagah" itu tenggelam, mati, di dasarnya Batang Kuantan.

Sejak itu, Batang Kuantan tidak saja telah mengubur seorang kepala ekspedisi ternama, tetapi juga mengubur mimpi-mimpi untuk menyatukan pesisir timur dan pesisir barat Sumatra tepat di tengah-tengahnya melalui Batang Kuantan. Sejak itu, "survei atas sungai itu telah sama sekali ditinggalkan," kata Ijzerman, yang kemudian meneruskan ekspedisi pendahulunya atas Batang Kuantan, pada dua dekade setelah itu.

### **Hasil dan Pembahasan**

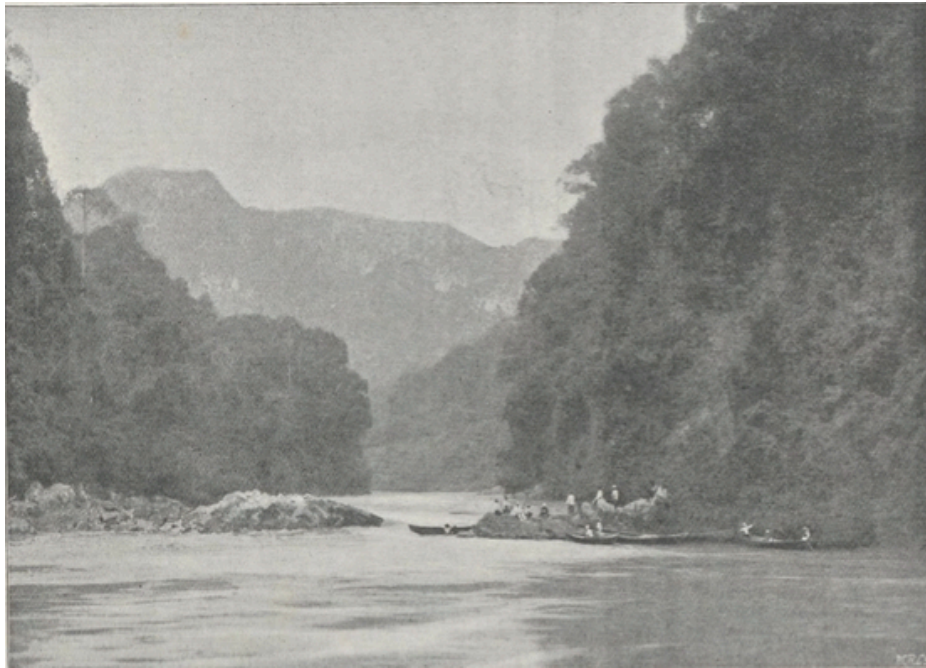
Pada 1891, ekspedisi lain melanjutkan bengkalai de Greve. *Kwantan-Expeditie*, seperti namanya, menyisir hulu Batang Kuantan. Memecahkan teka-teki bisakah jalur itu diterabas? Jika berhasil, ia akan mampu menemukan jalan keluar bagi pengiriman batubara Ombilin ke Selat Malaka.

Kepala ekspedisi itu, seorang Belanda, J. W. Ijzerman, mulai menjelajahi Batang Kuantan dari Sijunjung. "*En de Koeantan-expeditie, die onder leiding van Ijzerman in dat jaar van Sidjoendjoeng*," begitu catat S. A. Reitsma. Dalam ekspedisi itu, Ijzerman, yang saat itu menjabat Direktur Kereta Api di Pesisir Barat Sumatra, membawa tim besar dengan beragam spesialisasi: Bakhuis dari dinas topografi, Delprat dan van Bemmelen ahli botani, Koorders ahli kehutanan, dan bersama dengan "beberapa orang pembesar dan kepala ra'jat dengan anak buahnja," demikian laporan *Pandji Poestaka* (1932) pada sebuah obituari untuk kematian Ijzerman di masa belakangan.

Pada pagi hari, pukul enam, ekspedisi itu bermula bergerak. Dimulai dengan sebuah kata Melayu: "Madjoe!", demikian dicatat Mrazek dalam *Engineers of Happy Land* (2002). Dimulai dari Padang Panjang pada 13 Februari, melewati Simabur, besoknya rombongan itu sudah menerima tabik dari petinggi pemerintah kolonial di Fort van Der Capellen (Batusangkar). Empat hari kemudian, pada 17 Februari, ekspedisi itu berhasil memasuki pangkal Sijunjung.

Ijzerman, ketika sampai di Muaro-Sijunjung, membagi timnya menjadi dua rombongan besar. Ekspedisi darat (*landexpeditie*) melalui jalan darat dari Muaro ke Air Angat (Aie Angek), Tanggalo, Lintapo, dan Paru, untuk masuk ke Sungai Batung, yang dari sana rombongan ekspedisi itu menuju ke tepi Batang Kuantan di Padang Tarab. Di sana mereka bergabung dengan rombongan ekspedisi sungai (*riverexpeditie*) yang telah

lebih dulu menyisir dengan perahu dari Muaro, terus ke Muko-muko (yang sepanjang jalan hutan melulu, "*woudboomen langs de oevers*," tulis Ijzerman dalam laporan setebal 588 halaman itu), terus ke Ngalau Gadang, Palukahan, lantas masuk ke jeram Silokek (tertulis *Silakat* dalam laporan itu), melaju ke Durian Gadang, Silukah, Air Pingai dan menggabungkan diri di Padang Tarab.



**(Gambar:** Ekspedisi Kuantan yang Dikepalai Ijzerman Ketika Melewati Jeram di Sekitar Ngalau Seribu pada 1892. **Sumber:** *Dwars door Sumatra*).

Perjalanan Ijzerman dan tim ekspedisinya menuju Silokek lah yang tampak berjalan paling dramatis. Jeram di sanalah yang pernah membunuh pendahulunya, de Greve, pada dua dekade silam. Ijzerman tahu itu. Sekalipun cemas, rombongan ekspedisinya berhasil mendarat di tepian Silokek dengan selamat.

"Dalam keheningan terengah-engah kami duduk; semua menyadari keseriusan saat ini. Hanya di haluan berdiri sosok gagah panghulu kapala Durian Gadang, tegap-cekatan. Ia mengukur bahaya dengan mata pemberani, mencengkeram dayung dengan kepalan tangan yang kuat, sesekali mengucapkan perintah singkat, siap untuk campur tangan jika perlu. Tapi, puji Tuhan, ternyata tidak perlu. Ada lorong dua meter terbuka di mana sungai membawa kita meluncur melewatinya tanpa halangan. Desahan lega keluar dari dada kami dan percakapan berlanjut dengan semangat berlipat."

Sehari saja di sana, pada Rabu pagi 27 Februari, rombongan itu meninggalkan Silokek menuju ke Durian Gadang. "Kami berlayar lagi," tulis Ijzerman. Di kiri-kanan aliran sungai, sepanjang perjalanan, hutan lebat jalin-berjalin. Tengah hari, ketika hutan lebat di tepi selatan berakhir, maka terlihatlah beberapa rumah di antara semak-belukar menggantikannya. Itu adalah kampung Durian Gadang. "Kuantan hampir membuat sudut kanan dan mengubah arahnya dari utara ke timur. Di tikungan yang dibentuk oleh kurva inilah terletak kampung Durian Gadang," tulisnya lagi.

Di Durian Gadang, rombongan itu tinggal lebih dari setengah hari, dan sesegera mungkin setelah air surut pergi ke Paru melanjutkan perjalanan dengan perahu. Dari situ, ekspedisi itu lantas meninggalkan Sijunjung, meneruskan perjalanan terus ke timur, dan esok harinya telah sampai di Lubuak Ambacang, ujung wilayah Minangkabau, kampung di bawah kuasa Raja Taluk Kuantan yang menyatakan bahwa "tidak akan mentolerir orang Eropa mana pun di negaranya". Menghindari bahaya, Ijzerman menghindari area tersebut dengan mengambil jalan melingkar. Sekalipun telah begitu, "penjaga di belakangnya tetap disergap oleh orang Taluk, dan seorang fotografer Eropa dibunuh," demikian dikatakan dalam *Koloniale geschiedenis-Derde deel* (1960).

Ekspedisi itu memang kehilangan seorang anggotanya yang penting: Van Raalte. Menyisakan duka, seperti ekspedisi sebelumnya juga, yang bahkan kehilangan pemimpinnya, de Greve.

\*\*\*

Apa yang kemudian berarti dari penjelajahan de Greve dan Ijzerman?

Mereka menulis kemungkinan-kemungkinan untuk menghubungkan Pesisir Barat dan Pesisir Timur Sumatra untuk kepentingan pengangkutan batubara. Tetapi lebih dari itu, mereka membeberkan data-data geologis yang penting, spesimen-spesimen untuk biologi, dan sekaligus memetakan kekuasaan politik dan sosial-budaya untuk etnologi.

Ekspedisi de Greve, misalnya, tidak selesai. Jelas. Tapi, hasilnya cukup meyakinkan: setumpuk pengetahuan dalam bundelan-bundelan catatan. Apa yang telah sempat dikerjakan de Greve diterbitkan beberapa dasawarsa kemudian. Saya membaca kembali laporannya, "*Het Ombilien-kolenveld in de Padangsche Bovenlanden*" (1907).

"Di pertemuan antara Ombilin dan Palangki, terbentang sejajar dua barisan batu kapur," tulisnya di situ. Ia menjelaskan tentang kandungan batu tulis dan tanah liat dari dasar dan tebing hulu Batang Kuantan itu yang khas, "dengan warna abu-abu atau

cokelat, berkilau seperti kilau sutra". Ia memberi tahu tentang kandungan mineral tertentu di situ, semisal emas: "... di tempat-tempat lain, tanah membungkus urat-urat penting kuarsa, yang seringkali mengandung emas...."

Ia juga menjelaskan kemungkinan Batang Kuantan dapat dilayari dengan kapal uap sampai ke hulunya itu. Lebar Batang Kuantan di sekitar hulu hanya 70 hasta, katanya, sedang ketinggian air bervariasi dari 3-6 kaki. De Greve selengkapnya menulis:

"Setelah menyatu dengan beberapa anak sungai besar seperti Batang Pamuatan, Sinamar, Sumpur, Palangki, dan Sukam, mengambil nama Sungai Kuantan di Muaro, dan putus di Muko-Muko oleh turunan kapur pertama; di sana ia membentuk air terjun setinggi sekitar 9 kaki dan dengan demikian menghadirkan hambatan yang tidak dapat diatasi untuk pengiriman. Setelah melewati tebing kapur tegak lurus setinggi 1.000 hingga 1.200 kaki, ia memasuki medan granit, medan yang landai dan berbukit, tetapi di mana batu itu, yang menahan pelapukan, telah membentuk dasar sungai di banyak tempat. Di tempat lain jalan bebas terhalang oleh akumulasi blok *roller* besar."

Dengan keadaan serupa itu, katanya lagi, bagian sungai tersebut tidak mungkin dilayari kapal uap. Ada banyak halangan yang merintanginya. Lebih detail lagi dijelaskan de Greve:

"Keberatan pertama muncul tepat di atas kampung Silakeh (*Silokek-pen*), seperti terlihat pada permukaan air yang rendah; keberatan kedua kurang lebih sering ditemui antara Silakeh dan Durian-Gedang, dan menimbulkan sejumlah percepatan yang cepat; yang utama adalah Palukahan, antara Silakeh dan Durian-Gedang, di mana sungai, menurut leveling kami, memiliki penurunan 2,7 hasta, atau hampir 9 kaki, dengan panjang 750 hasta; lebar sungai berbeda dari 70-100 hasta. Hanya melewati Silukeh sungai memotong melalui jajaran batu gamping kedua, yang berisi persediaan marmer terbaik yang tak habis-habisnya, dan kemudian melalui medan batu pasir dan serpih (disebut "*Formasi Supajangschiefer*"), di mana beberapa jeram juga ditemukan ..."

Untuk membuat seluruh Sungai Kuantan dapat dilayari dari jantung Dataran Tinggi Minangkabau ke Selat Malaka, de Greve mengusulkan, untuk menghilangkan halangan-halangan itu: "... balok-balok penggulung besar yang menghalangi dasar sungai tidak diragukan lagi dapat dihilangkan dengan pemusatan kekuatan mekanis; terutama di Palukahan. Dimungkinkan juga untuk memperluas jalur air di dekat Silakeh dengan memotong batu-batu di tepiannya, dan membuat terowongan dengan cara

mengeborenya atau menggunakan bahan peledak," katanya. Akan tetapi, menurut pendapat de Greve lagi, itu terlalu berat untuk dilakukan, "akan banyak waktu dan tenaga, biaya dan ketekunan, harus dicurahkan untuk itu."

Pada titik itu, de Greve sampai pada sebuah kesimpulan praktis: "Untuk saat ini kami berpikir bahwa persekutuan pantai barat Sumatra dengan pantai timur tidak dapat lebih baik dibangun daripada dengan pembangunan rel kereta api sejauh Durian Gadang, dan dengan jalur kapal uap di Kuantan dari titik itu ke mulutnya nun di tubir Selat Malaka."

Sementara itu, dari ekspedisi Ijzerman, kita bisa membacanya dari setumpuk catatan dalam *Dwars door Sumatra* (1895), laporan atau semacam kenang-kenangan atas ekspedisi yang memakan waktu 14 hari itu. Di sana dikisahkan, bagaimana Ijzerman dan rombongannya melintasi rimbaraya Sumatra yang lebat. Mereka bertemu jejak-jejak badak dan gajah, tapir dan rusa, juga harimau; tanaman-tanaman aneh dan kayu-kayu raksasa, yang spesimennya tidak semua dapat mereka awetkan karena plastik-kaca pembungkusnya hanyut di air. Mereka mewawancarai tiap orang dalam rombongan yang mengikuti mereka maupun penduduk yang mereka temui. "Segala sesuatu yang penting bagi pengetahuan tentang daerah yang kami kunjungi dicatat," begitu dikatakan di situ. Sketsa peta medan di sepanjang hulu Batang Kuantan berhasil mereka rampungkan. Di seberang Durian Gadang, tulisnya di antaranya, tebingnya menanjak tajam hingga ketinggian 228 meter; gunung di situ, yang puncaknya disebut Boekit Boeni Balantong, "sepenuhnya tertutup hutan lebat dan mengandung lapisan granit yang tebal".

Tidak saja memetakan topografi Sumatra bagian tengah itu untuk kepentingan jalur rel, rombongan ekspedisi itu juga mencatat dan mengawetkan sampel-sampel flora dan fauna tertentu, memetakan situs-situs sejarah purba hingga zaman Hindu-Budha, juga menguraikan sistem kekuasaan dan kedudukan raja. Seorang wakil yang dikirim dari Pagaruyung berkuasa di situ, tulis Ijzerman. Setiap tiga tahun "sang pangeran" pergi ke hilir untuk mengumpulkan upeti. Raja Dubalang, salah seorang petingginya, maju ke depan untuk mengumumkan setiap kedatangannya. Kata Ijzerman lagi, "Nagari Silakat, Durian Gadang, dan Siluka memasok perahu dan kru yang diperlukan untuk sang pangeran".

\*\*\*

Ekspedisi Ijzerman maupun pendahulunya, de Greve, adalah sebuah 'pameran berjalan'; mereka membawa rombongan yang besar; sekelompok ilmuwan Eropa dan segerombolan bumiputra dengan segala peran. Setiap kali Ijzerman dan de Greve melewati kampung demi kampung di hulu Batang Kuantan itu, kepala negeri dan anak negeri menyambutnya beramai-ramai, penduduk lokal mengiringinya dalam barisan-barisan panjang. "Keseluruhan orang-orang telah keluar untuk menyaksikan keberangkatan kami," rekam Ijzerman, misalnya, ketika menceritakan sambutan masyarakat Silokek atas kehadiran mereka. Contoh lain, ketika memasuki Durian Gadang, ekspedisi mereka diperkuat lagi oleh 30 orang dari kampung itu dan sekitarnya yang begitu bersemangat hendak ikut. Persisnya, Ijzerman menulis: "*... de colonne werd hier door 30 man versterkt, afkomstig uit Doerian Gadang en omstreken...*"

Pada titik ini, baik Ijzerman maupun de Greve memang 'sedang mengamati', namun mereka sesungguhnya juga 'tengah diamati'. Peristiwa-peristiwa yang menyertai mereka adalah peristiwa arak-arakan modernitas yang langsung menuju ke jantung budaya tradisional, ke kampung-kampung yang tersuruk di pedalaman hutan Bukit Barisan di tepi Batang Kuantan.

Mari kita bayangkan apa yang kira-kira terjadi setiap kali tim ekspedisi menyinggahi suatu kampung: Sekelompok ilmuwan Barat terlihat tengah memamerkan pencapaian-pencapaian saintis peradaban mereka. Ijzerman membawa kamera yang diusung ke mana pergi; ada *revolver* di pinggang; ada senjata laras panjang pada pundak; ada kartograf dengan tangkainya yang juga panjang; juga teropong panjang dan lup besar; kompas, *waterpass*, klinometer—seluruhnya alat-alat dari dunia modern.

Perkakas-perkakas serupa itu jugalah yang 'dipamerkan' de Greve ketika menyisir Batang Kuantan dua dekade sebelumnya sampai akhirnya tenggelam di ujung timur Silokek. Timnya akan 'memperagakan' sistem kerja kompas, palu geologi, lup, pedometer, stereonet, stereoskop, dan berbagai alat ukur gerakan tanah dan deformasi aliran sungai di depan pasang mata puluhan bahkan ratusan pribumi yang terheran-heran.

Tidakkah mereka, tim itu, dengan segala perkakas aneh mereka, akan terlihat mencolok di tengah pribumi penghuni kampung? Tidakkah, dari pertunjukan atas sikap eksperimentalitas yang dijunjung tinggi sains Barat itu, akan membuat kaum bumiputra tercengang-cengang? Para penduduk di situ merasakan kehadiran sesuatu yang lain dari

alam pikir mereka--suatu *episteme* yang relatif berjarak dari rasionalitas-empirisitas Barat yang datang itu. Secara tidak langsung, ide-ide sains Barat telah hadir dalam ruang hidup yang masih 'terbebas' dari semangat ilmiah. Tetapi, yang belum kita tahu, seberapa mendalam kesan-kesan itu di kalangan bumiputra yang menyaksikannya telah tertanam, sebagai inspirasi yang menggerakkan atau sebatas tontonan yang mengasyikkan?

### **Ke Barat: Gerung Kereta Menghela Modernitas**

Upaya untuk membuka jalur sungai ke Pantai Timur Sumatra dianggap "tidak efektif mengingat topografi medan yang terlalu berat," setidaknya itulah yang akhirnya disimpulkan W. H. de Grave dan juga Ijzerman. Menyadari itu, parlemen Belanda lantas memilih dan memutuskan untuk mengarahkan pandang ke barat: membangun jalur kereta api dari Sawahlunto ke Padang.

Jalur Sawahlunto-Padang via Padangpanjang adalah jalur yang mula-mula ada. Pembukaannya diresmikan lewat perayaan meriah pada 1895 di Padangpanjang. Pembesar-pembesar Eropa dan bumiputra hadir dalam pakaian-pakaian resmi mereka. Arak-arakan panjang mengular dari stasiun kota kecil itu menuju ke gedung pertemuan. "*Festiviteiten rond de opening van de Staatspoorwegen bij het gebouw van de Sociëteit Harmonie te Padang Pandjang 1895,*" kata keterangan sebuah foto. Foto itu menampilkan, ribuan orang berdesak-desakan di halaman Sociëteit Harmonie, gedung besar di tengah kota tempat acara berlangsung, sekarang Gedung M. Syafei.

Sebagian besarnya para pembesar, terlihat dari pakaian kebesaran dan penutup kepala yang mereka gunakan. Payung-payung besar, juga marawa-marawa tinggi-panjang, diusung sebagai panji-panji.

Setelah jalur pertama itu diresmikan, dua tahun kemudian jalur berikutnya menyusul sebagai jalur pengembangan. Jalur Padangpanjang-Payakumbuh lewat Fort de Kock (Bukittinggi) rampung pada 1897. Namun, stasiunnya yang utama masih di Padangpanjang, stasiun terbesar di antara stasiun lainnya masa itu. Stasiun ini menjadi simpul bagi tiga jurusan sekaligus: Solok-Sawahlunto, Pariaman-Padang, dan Bukittinggi-Payakumbuh.

Setelah berbagai trayek diresmikan, kereta api tidak lagi hanya digunakan untuk mengangkut batubara, tetapi juga sebagai alat angkut massal manusia. Pajak atau karcis ditetapkan untuk setiap penumpang. Gerbong utama memuat *meneer* dan *mevrouw*,

sedang para kawula di gerbong selebihnya. Sekalipun dengan stratifikasi tertentu, dapat dikatakan, hampir setiap golongan kelas dalam masyarakat Minangkabau mempergunakannya.

\*\*\*

Tentang kereta api, utamanya kereta batubara, orang-orang di sini mengingatnya dengan keterpukauan, imaji yang berbalut melankolia. Bunyi peluitnya. Ketopoh-lapoh asap yang membubung tinggi-- seperti kata Nuskan Syarif dalam sebuah lagu--dari cerobong lokomotif di era masih bertenaga uap. Geretak, berderam-deram, roda baja yang bergulir pada rel-rel besi. Derunya yang keras-menggerung (apalagi) menuju jalur menanjak pada rel bergigi. Dan, ada cita-cita yang bergayut pada sebagian angkatan kita di suatu masa yang belum begitu jauh: menjadi masinis si pengendali ular besi. Sebagaimana yang di antaranya dicita-citakan M. Radjab, si penulis *Semasa Ketjil Dikampung (1913-1928)* yang terkenal itu. Tetapi juga, atau selain itu: teknisi dan mekanik, petugas karcis, penjaga gardu dan palang pintu, dst.

Kereta api utamanya hadir atau dihadirkan untuk menopang keberlangsungan aktivitas tambang di Sawahlunto. Tetapi juga, dia kemudian telah menjadi bagian tak terpisahkan dari hidup sehari-hari kalayak, masyarakat yang kota dan kampungnya dilintasi, atau masyarakat Minangkabau pada umumnya yang menggunakannya--yang rata-rata menggunakannya. Utamanya di era kolonial, kereta api juga hadir sebagai angkutan massal yang populer dan begitu fungsional sebagai sarana mobilitas. Dia, dengan segala perangkatnya, kemudian memasuki alam berpikir masyarakat sebagai penanda modernitas atau kemajuan yang diimpikan bersama. Stasiun demi stasiun yang dilewati kereta api ialah *catwalk* bagi pameran dan peragaan modernitas itu.

Bagaimana kemodrenan di kampanyekan dan ditampilkan di stasiun-stasiun yang terbentang ke arah barat itu? Dan bagaimana pula semua itu telah diingat dalam kesan dan pandangan?

\*\*\*

Kampanye-kampanye mempopulerkan kereta api ke tengah-tengah masyarakat Minangkabau dilakukan Jawatan Kereta Api.

*"Lihe'lah pajahnjo mandjoendjoeng baban, badanlah latih de' hibo djo pitih."*

*"Djaan hibo djo pitih 4 sen 6 sen, eloklah bakoeretaapi pai kapasa."*

[Lihatlah payahnya menjujung beban, badan letih karena sayang uang.

Jangan sayang kepada uang 4 sen 6 sen, lebih baik naik kereta api pergi ke pasar.]

Itulah yang, misalnya, tertulis pada mural besar di dinding stasiun Padangpanjang tahun 1934, sebagaimana ditampilkan *Pandji Poestaka* pada Oktober tahun tsb. Mural itu melukiskan lima orang bumiputra berjalan beriringan mengangkut beban di pundak dan kepala mereka, tampak kepayahan dan letih karena jauh berjalan. Sementara di latarnya, kereta api sesak muatan meluncur lancar di atas rel dengan asap tinggi mengepul dari cerobong di punggung lokomotif.

Kalimat pada mural lainnya, kali ini pada dinding peron stasiun Solok, tampak senada:

*"Koereta api paling selamat, koereta api soember kaberoentoeangan, koereta api pangkal kenikmatan, koereta api pangkal kemadjoean."*

[Kereta api paling selamat, kereta api sumber keberuntungan, kereta api pangkal kenikmatan, kereta api pangkal kemajuan.]

Sedang, di dinding peron stasiun Sawahlunto, tertulis:

*"Dek koereta api indak ado goenoeng nan tinggi loerah nan dalam cadeng nan sampik."*

[Oleh kereta api tidak ada gunung yang tinggi lurah yang dalam tebing yang sempit.]

Kereta api membuat gunung yang tinggi, lembah yang dalam, dan tebing yang sempit menjadi tidak berarti. Semua bisa dengan lancar dan mudah dilewati, begitulah kira-kira makna kampanye Jawaban Kereta Api yang terakhir itu.

Selama setengah dasawarsa, sepanjang 1930-1934, kereta api telah mengangkut 2.567.900 penumpang, demikian tertera di mural yang sama. Jawatan Kereta Api boleh berbangga, sebab sejauh ini *"tak ada jang mati & loeka."*

Mural-mural di atas dibuat untuk kepentingan kampanye keberhasilan Jawatan Kereta Api. Pada kereta api, yang hendak dicitrakan olehnya ialah, melekat semua unsur yang baik: keselamatan, keberuntungan, kenikmatan. Kereta api, katanya, "pangkal kemajuan".

\*\*\*

Lantas bagaimana kesan dan pengalaman orang-orang yang menaikinya?

Menaiki teknologi modern itu, terlihat ada rasa takjub yang tak terwakilkan dengan terma-terma baru. Tamsil-tamsil lama dipakai untuk menggambarkan produk yang sama sekali baru itu. *"Lapeh nan dari Padang Panjang ... kureta bajalan sangaik*

*kancang, bak sarupo ula maluncua,*" ["lepas dari Padangpanjang ... kereta berjalan sangat kencang, bagai ular meluncur"], demikian catat sebuah *kaba* berjudul *Sutan Lembak Tuak*.

Cerita rakyat itu menganalogikan kereta api dengan ular. Menaiki kereta api, ada kesan di mana si penumpang akan dibawa jauh, dalam waktu cepat dan lesat, 'meluncur' saja bagai tak tertahankan, meluncur sekencang ular meluncur. Tidak seperti melepas kerabat naik pedati atau bendi, misalnya, naik kereta api mengisyaratkan perjalanan yang bakal jauh dan seketika dalam kecepatan. Ketika yang pergi dan yang ditinggalkan saling melepaskan lambaian, kesannya akan tampak jadi lebih mendalam.

Catat *kaba* yang sama:

*"Babunyi cando lonceng tigo kali, kureta bajalan hanyo lai, manangih mandeh si Rabiatur, maliek anak hilang di mato, kureta bajalan sangaik capeknyo ... maliek juo kapado mandeh, ayia mato balinang-linang, ibo maninggakan mandeh kanduang."*

[Berbunyi lonceng tiga kali, kereta lalu berjalan lagi, menangis ibu si Rabiatur, melihat anaknya hilang dari pandangan, kereta berjalan cepat sekali ... dipandang juga ibunya, air mata berlinangan, hati iba meninggalkan ibu kandung.]

Dunia baru, lewat kereta api, telah memangkas jarak lebih ringkas dari yang bisa dipangkas dunia lama. Sama seperti dengan kehadiran mobil, kecepatan kereta api juga jadi penanda modernitas yang bergerak cepat: menggantikan yang lambat dan lamban dengan yang lesat dan ligat. Waktu yang bisa dihemat menjadi begitu berharga bagi warga dunia Melayu yang sebelumnya tidak teramat mepedulikan pergulirannya.

\*\*\*

Dalam sumber lain, ketakjuban akan kecepatan itu pulalah yang ada dalam ingatan orang-orang, tidak terkecuali di tataran anak-anak, pada ular besi dunia modern itu. Anas Navis dalam *Da Li Nan Navis* mencatat kesan masa kecilnya yang tinggal di pinggir rel kereta di Padangpanjang. Ketika melihat kereta api yang kencang melesat itu lewat, anak-anak bumiputra itu, kata Anas, "*bagaduru* [berkejaran] ke muka rumah [untuk] melihatnya."

Ramida (72 tahun), mengenang masa lalunya sebagai gadis kecil yang tinggal di pinggiran rel tidak jauh dari Padangpanjang. "Terkadang kereta [yang membawa] bara terkucak, mungkin karena isi gerobak terlalu membubung, jadi pernah bara terserak ke tepi rel, saya disuruh ibu memungutnya, batu bara apinya tahan lama," katanya.

Ny. Limbak Tjahaja menulis kenang-kenangan yang menarik tentang perjalanan pulang-balik dengan kereta api dari Padangpanjang ke Sawahlunto dalam *Minangkabau Tanah Adat* (1974). Dia, dan keluarganya, betapa takjub, pada keindahan pemandangan sepanjang perjalanan yang disaksikan lewat jendela kereta api. Pandangan anak-anak Ny. Limbak terhadap kereta api, menunjukkan garis riang yang sama dengan Anas Kecil, di atas kereta yang melacu "anak-anak melintas dari jendela kiri ke jendela kanan". Dari jendela kereta, mereka melihat hamparan danau Singkarak yang menghijau dari jembatan tinggi yang dilintasi rel, perbukitan dan hutan lebat dengan kayu-kayu besar dan siamang-siamang bergayutan, juga kelok dan liku rel. Ketika sampai di stasiun Sawahlunto, anak-anak itu menyaksikan sebuah stasiun besar dan ramai, "mempunyai banyak rel-rel kereta, di mana lokomotif mundur mandir menjemput gerobak arang yang penuh ... pengangkutan arang ini dilakukan siang malam. Gerobak-gerobak sekali angkut kl. 20-25 buah," kata Ny. Limbak.

\*\*\*

Ada juga kesan lainnya, bahwa kereta api, yang cepat dan ligat itu, menampilkan keteraturan akan waktu. Penanda modernitas yang amat penting itu menampilkan dirinya secara lahiriah di stasiun-stasiun: berwujud jam besar di dinding peron dan dentang lonceng dalam angka-angka sebagai penanda waktu kedatangan maupun keberangkatan.

Roman *Melati van Agam* karya Swan Pen, di antaranya, telah menggambarkannya dengan hidup. Roman itu, "*jang benar telah kedjadian*" dikeluarkan Bintang Hindia di Weltevreden mungkin pada akhir 1920an, terlihat membuka paragraf pertamanya dengan narasi tentang waktu-modern itu, waktu dalam angka, dalam hitungan yang pasti di mana dunia kereta api lagi-lagi ialah episentrum bagi peragaan modernitas semacam itu.

Roman itu berbicara tentang Idrus yang melakukan perjalanan dengan kereta api, dari Sawahlunto ke Bukittinggi. Dia berangkat, singgah beberapa kali, dan berhenti-sampai dari stasiun ke stasiun di antara kedua kota itu. Stasiun-stasiun yang punya jadwal tetap dan terukur, seperti saya katakan di awal, dengan jam besar pada dinding peron dan lonceng penanda waktu yang berbunyi neng-neng-neng.

Swan Pen menulis:

*“Neng, neng, —neng neng, — neng neng”, boenjinja lontjeng distation 6 kali, soeatu tanda boeat memberi tahoe kepada sekalijan pendoedoek jang tinggal berdamping disana, bahwa diitoe waktoe soedah djam poekoel 6 pagi.”*

\*\*\*

Penanda lain dari kemodrenan yang ditampilkan dunia di seputar sepur ialah listrik.

Di stasiun-stasiun kereta yang disinggahi Idrus, tokoh dalam roman Swan Pen: "gemerlapan kelihatannja dari djalan api-api lampoe listrik".

Tidak saja dalam roman, dari beberapa foto bersejarah, kita tahu, stasiun-stasiun itu telah diterangi belaka oleh cahaya yang bersumber dari listrik.

Di stasiun kereta api, bohlam-bohlam seluruhnya tertutup pelindung kaca, tentu saja agar terbebas dari rembesan hujan yang bisa memicu konsleting. Lampu-lampu penerang itu diletakkan cukup tinggi dengan sebuah tiang, yang pada bagian atasnya dibuat melengkung. Lampu-lampu itu tentu akan dihidupkan ketika malam datang.

Sementara itu, kabel-kabel panjang terhubung antara satu tiang ke tiang lainnya di pinggir-pinggir rel membentang. Dalam jarak-jarak tertentu berdiri tiang khusus untuk lampu penerang.

## **Penutup**

Stasiun-stasiun kereta api juga menampilkan pameran modernitas lainnya: para penumpang yang turun maupun yang akan berangkat, yang akan pergi maupun yang sekadar mengantar, berbalut pakaian modern.

Pada akhir abad ke-19 hingga awal abad ke-20, catat Parada Harahap dalam *Dari Pantai ke Pantai*, pakaian-pakaian 'jang practisch' berupa "pakaian setelan (djas dan pentalon)" telah menjadi umum belaka di kota-kota di Sumatera Barat. Dicatat Radjab juga dalam *Semasa Ketjil Dikampung (1913-1928)*, kalau pakaian bergaya Eropa itu telah jadi lambang kemajuan dan sumber kebanggaan.

Dalam anggapan pemakainya, produk-produk 'modenitas' itu telah membawa mereka menjadi lebih gagah. Tidak saja jas dan pentalon, tetapi juga sepatu, kaus kaki, topi, kaca mata, dan arloji.

Pameran bagi kemodernan semacam itu, di antaranya, berlangsung di stasiun-stasiun itulah.

Di stasiun Padangpanjang, misalnya, Idrus, tokoh utama roman *Swan Pen*, sekali lagi kita rujuk, “berpakaian tjelana falnel, badjoe open dari linnen, topi vilt, sepatu pantoffel dengan kaoes soetera; sambil pada tangan kirinja terikat seboeah arlodji tangan dari mas 4 persegi”.

Radjab juga menulis tentang tabiat kawan-kawan perantaunya yang "duduk-duduk dibangku pandjang distasiun" Solok, di mana mereka memperagakan pakaian-pakaian modren mereka:

*Ada jang memakai sepatu dangsa didjalan jang banjak batu dan tadjam-tadjam kerikilnja, ada jang memakai djas hudjan dipanas terik ... jang berarlodji emas, antara sepuluh menit mengeluarkan arlodji dari kantongnja ... hendak memperagakan arlodjinya.”*

Juga terdapat foto koleksi F. H. J. Bal yang merekam sebuah bus umum sedang mangkal di depan stasiun Padangpanjang. Para penumpang yang sedang mengantar penumpang yang akan naik atau yang baru turun dari kereta api tampak tampil parlente: pakai jas putih atau warna lain, dikombinasikan dengan pantalon putih.

Jika diteruskan, akan lebih banyak lagi penanda-penanda modernitas yang berlangsung di sekitar stasiun atau di sekitar dunia kereta api pada umumnya yang tumbuh dan pesat ke arah barat dan justru tidak begitu berkembang di timur. Di samping kereta api itu sendiri ialah penanda kemodernan yang utama, produk gemilang dari revolusi industri, yang terus bertransformasi dari bertenaga batubara, diesel, hingga listrik seperti sekarang.

## Daftar Kepustakaan

- Bafadhal, A. S. & Hendrawan, M. R. (2021). Towards Infinity and Beyond Reality: A Cutting-Edge Virtual Museum. In Nordin, Nordiana Mohd, Isa, Azman Mat, Suhidan, Shamila Mohamed, & Salim-Susetyo, Tamara Adriani (Ed.), *Globalisation of Cultural Heritage: Issues, Impacts, and Challenges*. Trengganu: Penerbit Universiti Malaysia Trengganu.
- Bastian, J. A. (2017). GLAMs, LAMs, and archival perspectives. In *Currents of archival thinking 2<sup>nd</sup> Ed*, pp. 327-350. USA: ABC CLIO.
- Botticelli, P., Mahard, M. R. & Cloonan, M. V. (2019). *Libraries, archives, and museums today: Insights from the field*. USA: Rowman & Littlefield.
- Byrne, A. (2015). Institutional memory and memory institutions. *The Australian Library Journal*, 64(4), 259-269.
- Davis, A. (2016). Two Humanistic Communication Theories for Museums, Libraries, and Archives. *ICOFOM study series*, (44), pp. 5–15.

- Given, L. M. & McTavish, L. (2010). What's old is new again: The reconvergence of libraries, archives, and museums in the digital age. *The Library Quarterly*, 80(1), 7-32. <https://doi.org/10.1086/648461>
- Hendrawan, M. R., & Shobaruddin, M. (2024). Toward a Convergence of Memory Institutions in the Indonesian Presidential Library. In *Multidisciplinary Approach to Information Technology in Library and Information Science*, pp. 151-168. USA: IGI Global.
- Hendrawan, M. R., Isa, A. M., & Samsudin, A. Z. H. (2024). Metadata Interoperability for Cultural Heritage Digital Repositories: A Case Study in Indonesian World Heritage Site Memory Institutions. *International Journal of Academic Research in Business and Social Sciences*, 14(8), 545–561.
- Hendrawan, M. R., Isa, A. M., & Samsudin, A. Z. H. (2024). Initiating Memory Institutions Convergence Through Digital Convergence in Indonesian World Heritage Sites. In *Multidisciplinary Approach to Information Technology in Library and Information Science* pp. 231-251. USA: IGI Global.
- Higgins, S. (2013). Digital curation: the challenge driving convergence across memory institutions. In *The memory of the world in the digital age: digitization and preservation: an international conference on permanent access to digital documentary heritage, Vancouver, Canada, 26-28 September 2012* pp. 607-623. Paris: UNESCO.
- Inkeles, A. (2019). *One world emerging? Convergence and divergence in industrial societies*. USA: Routledge.
- Mabe, K., & Potgieter, A. (2021). Collaboration between libraries, archives, and museums in South Africa. *SA Journal of Information Management*, 23(1).
- Pearlson, K. E., Saunders, C. S., & Galletta, D. F. (2024). *Managing and using information systems: A strategic approach*. USA: John Wiley & Sons.
- Pendit, P. L. (2019). *Pustaka: Tradisi & Kesenambungan*, Jakarta: Ikatan Sarjana Ilmu Perpustakaan dan Informasi (ISIPII) Press.
- Rasmussen, C. H., & Hjørland, B. (2023). Libraries, Archives and Museums (LAMs): Conceptual Issues with Focus on Their Convergence. *KO: Knowledge Organization*, 49(8), 577-621.
- Rasmussen, C.H. (2019), Is digitalization the only driver of convergence? Theorizing relations between libraries, archives, and museums, *Journal of Documentation*, Vol. 75 No. 6, 1258-1273. <https://doi.org/10.1108/JD-02-2019-0025>.
- Rayward, W.B. (1998). "Electronic information and the functional integration of libraries, museums, and archives", in *Higgs, E. (Ed.), History and Electronic Artefacts*, pp. 207-226. Oxford: Clarendon Press.
- Robinson, H. (2019). *Interpreting Objects in the Hybrid Museum: Convergence, Collections, and Cultural Policy*. USA: Routledge.
- Schwartz, J. M., & Cook, T. (2002). Archives, records, and power: The making of modern memory. *Archival Science* 2, 1–1.
- Timms, K. V. (2007). *Arbitrary borders? New partnerships for cultural heritage siblings—libraries, archives, and museums: creating integrated descriptive systems*. Master Theses, University of Manitoba/University of Winnipeg.
- UNESCO. (2019). *Ombilin Coal Mining Heritage of Sawahlunto*. Paris: UNESCO. Available at <https://whc.unesco.org/en/list/1610/>
- Vårheim, A., Skare, R., & Lenstra, N. (2019). Institutional convergence in the LAM sector: a contribution towards a conceptual framework. *Information Research* 24(4).

Warren, E., & Matthews, G. (2019). Public libraries, museums, and physical convergence: Context, Issues, Opportunities: A literature review Part 1. *Journal of Librarianship and Information Science*, 51(4), 1120–1133.  
<https://doi.org/10.1177/0961000618769720>