

## Madrasah, Surau, dan Pasar Sepanjang Jalur Kereta Api Kawasan Warisan Tambang Batu Bara Ombilin Sawahlunto

Zelfeni Wimra, Muhammad Nasir, Mahlil Bunaiya

Fakultas Syariah UIN Imam Bonjol, Fakultas Adab dan Humaniora UIN Imam Bonjol,  
Fakultas Syariah UIN Imam Bonjol

Email: [zelfemiwimra@uinib.ac.id](mailto:zelfemiwimra@uinib.ac.id)

### Abstract

*The existence of the Ombilin Sawahlunto coal mine not only generates economic income from mining operations but also produces socio-cultural impacts. The various effects can be seen in education, religion, arts, and regional infrastructure. This paper explores the influence of the Ombilin Sawahlunto coal mine, focusing on education and the traditional economy. The railway line connecting Padang to Sawahlunto is a means of mobility of knowledge and education, seen in the establishment of madrasahs and surau as religious education centers. Likewise, traditional markets provide commodities from various regions to be distributed to other areas. The mobility of knowledge and commodities influences the spread of multiple receptions and the formation of culture, which results from the interaction and mobility of society, goods, and discourse supported by the existence of the coal mine in Sawahlunto.*

**Keywords:** WTBOS, madrasah, surau, traditional market

### Abstrak

Keberadaan tambang batu bara Ombilin Sawahlunto tidak saja menghasilkan pendapatan ekonomi dari operasional tambang, namun juga menghasilkan dampak sosial budaya. Berbagai dampak yang ditimbulkan dapat dilihat pada bidang pendidikan, agama, kesenian, dan infrastruktur wilayah. Tulisan ini menelusuri pengaruh yang ditimbulkan oleh keberadaan tambang batu bara Ombilin Sawahlunto, dengan fokus pada bidang pendidikan dan ekonomi tradisional. Jalur kereta api yang menghubungkan Padang hingga Sawahlunto menjadi sarana dalam mobilitas pengetahuan dan pendidikan, yang tampak misalnya pada berdirinya madrasah dan surau sebagai pusat pendidikan agama. Demikian juga dengan pasar tradisional yang menyediakan komoditas yang berasal dari berbagai daerah, untuk kemudian tersebar di daerah lain. Mobilitas pengetahuan dan komoditas ini memengaruhi tersebarnya beragam resepsi dan pembentukan kebudayaan, yang dihasilkan dari interaksi dan mobilitas masyarakat, barang, dan wacana yang didukung oleh keberadaan tambang batu bara di Sawahlunto.

**Kata Kunci:** WTBOS, madrasah, surau, pasar tradisional

## **Pendahuluan**

Eksploitasi batu bara di Ombilin Sawahlunto, pelanggaran upah, jaminan sosial, jaminan kesehatan dan masalah kemanusiaan, khususnya terhadap buruh tambang batu bara dan pekerja pembangunan kereta api (Houben, 1994), menjadi catatan tersendiri dalam menggambarkan kompleksitas masalah yang mengintari aktivitas tambang batu bara Ombilin, kereta api dan masyarakat sepanjang jalur kereta api kawasan warisan tambang batu bara Ombilin Sawahlunto (selanjutnya disingkat dengan “WTBOS”).

Penetapan UNESCO tahun 2019 memasukkan tambang batu bara Ombilin Sawahlunto sebagai warisan dunia (WTBOS) penting untuk direspon secara positif. Implikasinya pada kehadiran transportasi yang memudahkan konektivitas masyarakat antar nagari sepanjang jalur kereta api yang dilaluinya. Pembangunan jalur kereta api tidak semata dalam skenario keuntungan ekonomi pemerintah Hindia-Belanda di masa lalu, lingkungan sosial masyarakat secara alami juga merasakan akibat dan sekaligus manfaat atas kebijakan tersebut. Dengan demikian, keberadaan jalur kereta api ikut mendorong kemajuan pendidikan, agama, dan ekonomi masyarakat.

Transportasi yang efisien ini memungkinkan penyebaran pendidikan ke wilayah-wilayah yang sebelumnya sulit dijangkau. Jalur kereta api juga dapat membawa perubahan demografi dengan adanya migrasi penduduk. Masyarakat yang pindah ke daerah sepanjang jalur kereta api membawa serta praktik keagamaan dan keyakinan mereka sendiri. Begitu juga dengan pertumbuhan ekonomi lokal dan pedagang sepanjang jalur kereta api yang digunakan untuk transportasi barang, terutama batu bara dari tambang yang juga memicu pertumbuhan ekonomi lokal, menciptakan peluang kerja, memperluas pasar, dan meningkatkan kegiatan ekonomi di sekitar wilayah jalur kereta api.

Sementara itu, eksistensi WTBOS dan jalur kereta api masa lalu, sangat bertolak belakang dengan kondisi kekinian, khususnya kereta api. Kemajuan teknologi dan gerak ekonomi telah menggeser kebutuhan dari batu bara ke minyak bumi, aktivitas tambang dan kereta api menurun, bahkan kereta api sekarang sudah tidak beroperasi lagi. Stasiun-stasiun dan jalur kereta api sudah seperti rongsokan besi tua, propertinya banyak yang rusak dan hilang.

Jika Kawasan tambang Ombilin Sawahlunto akan berubah menjadi warisan dunia, maka aktivasi kereta api di kawasan WTBOS sangat penting untuk segera

dilakukan karena sejak awal perencanaan pembangunan jalur kereta api tidak bisa dipisahkan dengan tambang batu bara Ombilin Sawahlunto. Gagalnya rename pengangkutan batu bara melalui jalur sungai akhirnya mendorong rencana baru pengangkutan melalui jalur darat. Alat yang ditawarkan ialah kereta api. Meski dalam pembangunannya terjadi banyak masalah, seperti dana yang sangat besar harus dikeluarkan, peralihan tender batu bara dari pihak swasta kepada pemerintah (Miners, 1999). Namun, pada tahun 1878 pemerintah Hindia-Belanda tetap memutuskan dan memilih pembangunan jalur kereta api menjadi alternatif terbaik untuk membawa batu bara keluar dari Sawahlunto, khususnya menuju Padang (Emmahaven/Teluk Bayur).

Jalur yang dipilih menuju Padang adalah jalur tradisional, yaitu jalan darat yang menghubungkan daerah Pantai dengan Sawahlunto. Sebagai jalur tradisional, sebelumnya jalan ini hanya bisa dilewati dengan berjalan kaki saja dan tidak mungkin dilewati oleh kendaraan tradisional seperti pedati (Zed, 1983) sehingga untuk membawa batu bara dengan jumlah besar lebih tepat dengan membangun kereta api yang melintasi jalur Solok-Padang Panjang-Kayu Tanam-Padang.

Jalur kereta api kawasan WT BOS dibangun melintasi lima tempat dari Sawahlunto, yaitu Sawahlunto-Solok (28,3 kilometer), Solok-Batu Taba (33,2 kilometer), Batu Taba-Padang Panjang (17,5 kilometer), Padang Panjang-Kayu Tanam (15,5 kilometer), dan Kayu Tanam-Teluk Bayur (57 kilometer). Pembangunan jalur kereta api sepanjang 155,5 km dilakukan secara bertahap: pertama, Emmahaven (Teluk Bayur)-Padang dan Padang-Padang Panjang yang panjangnya 67,5 km diresmikan pada tanggal 30 Juli 1891; kedua, Padang Panjang-Solok yang panjangnya 53 km dan Solok-Muarakalaban yang panjangnya 23 km diresmikan pada tanggal 1 Oktober 1892; ketiga, Muarakalaban-Sawahlunto yang panjangnya 12 km diresmikan 1 Januari 1894. Selain itu dibangun pula 3 jalur kereta api lainnya, yaitu dari Padang Panjang ke Bukittinggi terus ke Payakumbuh dan Halaban; dari Lubuk Alung ke Pariaman terus ke Sintuk; serta dari Padang terus ke Pulau Aia.

Berdasarkan penjelasan di atas, tulisan ini merupakan bagian dari upaya merespons penetapan UNESCO tahun 2019 yang memasukkan tambang batu bara Ombilin Sawahlunto sebagai warisan dunia (WT BOS). Kajian ini berfokus pada penelusuran berbasis riset lapangan yang menghimpun informasi kesejarahan,

keberadaan, dan potensi yang dapat dikembangkan dari beberapa madrasah, surau, dan pasar sepanjang kawasan WT BOS sebagai objek, atribut, dan properti pendidikan, agama, dan ekonomi.

Melalui data yang terhimpun, penulis berusaha menjawab beberapa pertanyaan, yaitu bagaimana pengaruh aktivitas batu bara Ombilin Sawahlunto dan kereta api sepanjang jalur yang dilaluinya? Bagaimana pengaruh keberadaan batu bara Ombilin Sawahlunto terhadap madrasah, surau, dan pasar di sepanjang jalur kereta api yang dilaluinya? Bagaimana aktivasi Warisan Tambang Batu Bara Ombilin Sawahlunto (WT BOS) jalur kereta api dan pengembangannya?

## **Pembahasan**

### **Madrasah, Surau, dan Pasar dalam Memorium sepanjang Jalur Kereta Api dan WT BOS**

Pembangunan jalur kereta api kawasan WT BOS sangat berdampak pada perkembangan pendidikan, agama, dan ekonomi di wilayah tersebut. Pada pengujung abad ke-19, di Kolok terdapat sebuah surau yang diasuh oleh seorang ulama "Tuanku Kolok" yang pengaruhnya sampai ke luar Kota Sawahlunto. Pengaruh itu dibuktikan dengan tersebarnya kalender acuan ulama tarikat yang berjauhan daerahnya untuk menetapkan tanggal-tanggal penting, seperti awal Ramadan, Idul Fitri, dan Idul Adha. Selain itu, kalender itu dapat pula dijadikan ukuran waktu kapan untuk melakukan kunjungan kepada guru tariqat yang lebih tua.

Pada sisi lain, pada tahun 1888 itu mulai pula ditetapkan sebuah Natijah (Kalender 100 tahun) yang dibuat oleh para ulama tariqat di daerah di sekitar Sijunjung yang termasuk dalam *Afdeeling* Tanah Datar. Natijah itu ditemukan oleh seorang petualang Jerman, Alfred yang sedang mengadakan perjalanan ke daerah Sijunjung dan Dataran Tinggi Sumatera Barat (Minangkabau). Hal itu menunjukkan pula bahwa jaringan ulama tarikat yang berakar kepada hubungan guru-murid telah berjalan dengan baik bersamaan dengan kehadiran transportasi kereta api. Fakta itu didukung pula dengan adanya masjid-masjid, yang tentu juga berfungsi sebagai lembaga pendidikan tradisional surau. Pada tabel berikut dapat dilihat masjid/surau yang sudah didirikan pada abad ke-19 yang lalu.

**Tabel**  
**Nama-nama Surau atau Masjid Tua**  
**di Kota Sawahlunto**

No.	Nama Masjid & Tahun Didirikan	Lokasi
1.	Masjid Taqwa 1834	Kubang Tengah
2.	Masjid Ar-Rahman 1835	Lunto Timur
3.	Masjid Islam 1852	Kubang Sirakuak Utara
4.	Masjid Al-Hidayah 1854	Aia Dingin
5.	Masjid Baitun-Nur 1860	Pasar Kubang
6.	Masjid Syuhada 1876	Kubang Sirakuak
7.	Masjid Nurul Yakin 1881	Selatan
8.	Masjid Baru 1889	Lunto Barat

Sumber: Kantor Dinas Agama Kota Sawahlunto dan Direktori Masjid Langgar Mushalla Daerah Tingkat II Kodya Sawahlunto (Departemen Agama Tingkat II Kodya Sawahlunto) 1997-1998.

Delapan buah masjid atau surau tua itu menunjukkan bahwa kehidupan keagamaan di daerah itu sudah relatif baik. Penelusuran fakta sejarahnya dapat juga dikaitkan dengan saat Pemerintahan Hindia Belanda mengeluarkan keputusan tentang batas-batas ibu kota *Afdeeling* yang ada di Sumatera Barat pada tanggal 1 Desember 1888. Penentuan ibu kota *Afdeeling* itu sudah barang tentu berkaitan erat dengan daerah-daerah yang berada dalam wilayahnya itu. Oleh karena itu, pada tanggal 1 Desember 1888 itu dapat dikatakan bahwa Sawahlunto mulai diakui keberadaannya dalam administrasi pemerintahan oleh pemerintahan Hindia Belanda sebagai bagian dari wilayah *Afdeeling* Tanah Datar. Hal itu seiring dengan persiapan pembangunan prasarana transportasi kereta api tahun 1887 dan pelabuhan Emmahaven (sekarang: Teluk Bayur) sebagai penunjang proses pengeksporan produksi batu bara dari Sawahlunto.

Selanjutnya, catatan terkini mengenai kereta api dan keagamaan, lebih spesifik terkait keberadaan surau dikemukakan (Hanif & Zubir, 2023). Mereka mencatat bahwa keberadaan lembaga-lembaga pendidikan dan surau dagang yang terletak di pasar-pasar sepanjang pelintasan rel menjadi penting sebagai penanda pergerakan keagamaan yang mengikutinya. Sufyan secara spesifik menyimpulkan bahwa aksesibilitas moda transportasi kereta api pada awal abad ke-20 membawa pengaruh besar dalam mendorong pertumbuhan pendidikan formal dan Islam modernis di Nagari Kurai Taji.

Sejak dirancang tahun 1901 dan rampung pembangunan rel kereta api tahun 1920, telah mengubah wajah Kurai Taji yang awalnya tradisional menuju modernisasi. Hadirnya Islam modernis yang digawangi oleh Surau Paninjauan dan Surau Dagang di Kurai Taji, juga tidak lepas dari peran aksesibilitas transportasi massal itu. Mudahnya mobilitas Kaum Muda asal Kurai Taji untuk berkomunikasi dengan Kauman Muhammadiyah Padang Panjang, Sumatra Thawalib, Madras School Sungayang, juga menjadi bagian tidak terpisahkan dari peran dari kereta api dalam membangun kekuatan Islam modernis di Onderafdeling Pariaman.

Kereta api telah menjadi bagian dari sejarah kehidupan di alam Minangkabau, jauh sebelum daerah Provinsi Sumatra Barat dikukuhkan. Sejarah tersebut telah bermula sejak abad 19 ketika pemerintah kolonial ingin mengeksploitasi kekayaan sumber daya batu bara ombilin. Jalur kereta api adalah pilihan sarana transportasi utama pengiriman batu bara tersebut dari tambangnya di Ombilin, Sawahlunto hingga Pelabuhan Teluk Bayur tempat kapal pengangkutnya bersandar. Pada tahun 1894 selesailah jalur kereta api Sumbar yang meliputi jalur Pulau Air-Padang Panjang yang selesai tahun 1891, jalur Padang Panjang-Bukittinggi yang selesai di tahun 1891 juga, jalur Padang Panjang-Solok sepanjang 53 km yang selesai tahun 1892, jalur Solok-Muaro Kalaban selesai tahun 1892 juga, serta jalur Muaro Kalaban-Sawahlunto yang menembus bukit sepanjang hampir 1 km yang selesai pada 1984 (Aziz, 2008).

Sejak saat itu, kereta api Sumatra Barat menjadi saksi sejarah perkembangan ekonomi masyarakat Minangkabau yang kebanyakan hidup dengan bertani, berkebun, serta berdagang. Kereta api juga menjadi saksi mata perjuangan para pahlawan dalam memperjuangkan kemerdekaan Indonesia. Kereta api Sumatra Barat juga terabadikan

pada sastra-sastra karya pujangga besar Indonesia seperti Buya Hamka. Sejak kemerdekaan pun hingga tahun menyongsong milenium baru, deringan klakson dan suara laju lokomotif serta gerbong pun menjadi bagian dari keseharian banyak masyarakat Minangkabau termasuk warga kota Padang Panjang.

Menurunnya hasil tambang batu bara Ombilin juga menurunkan pamor dan daya saing kereta api Sumatra Barat karena pengiriman batu bara dari tambangnya di Ombilin Sawahlunto ke Pelabuhan Teluk Bayur merupakan sumber pendapatan utama kereta api di Sumbar. Hingga akhirnya PT KAI Selaku operator sistem kereta api di Sumatra Barat menghentikan operasi kereta barang batu bara tersebut pada 2003. Namun, operasi KAI di Sumatra Barat tidaklah berhenti sepenuhnya. PT KAI tetap mengoperasikan kereta api penumpang dari Padang ke Pariaman yang lebih banyak sebagai sarana pariwisata serta kereta api bandara yang melayani penumpang moda pesawat dari Bandara Internasional Minangkabau ke pusat kota Padang. Akibat dari berhentinya operasi KA batu bara tersebut, stasiun-stasiun dan jalur rel yang dilewati sebelumnya menjadi tidak terawat. Salah satunya adalah stasiun Padang Panjang dan stasiun Batu Taba serta jalur di sepanjang dua stasiun tersebut.

Hadirnya moda transportasi ini, tentu mengguncang orang Minangkabau, yang sebelumnya lebih mengenal transportasi tradisional, seperti pedati kerbau, bendi, dan tenaga manusia (Hanif & Arsa, 2017). Hadirnya rel kereta api, turut menjadi berkah bagi Nagari Kurai Taji—yang masa itu dikenal sebagai penghasil kopra nomor satu di Sumatra Barat. Kehadiran kereta api ikut mengubah wajah Kurai Taji menuju modernisasi. Modernisasi yang dimaksud tidak hanya berkenaan dengan persoalan mudahnya mobilisasi barang dan jasa. Namun, juga dalam pendidikan dan tumbuhnya Islam modernis di kawasan penganut Syattariyah.

Surau-surau modernis yang menjadi bagian dari efek hadirnya moda transportasi massal di Kurai Taji adalah Surau Paninjauan (1912) dan Surau Dagang (1928). Hadirnya surau yang dipelopori oleh Kaum Muda binaan dari Adnan gelar Tuanku Itam Ketek, seperti Haroen el Maany, Umar Ganti, Sidi Mhd. Ilyas, Sulaiman Munaf, Kasim Munafy, Abdul Jalil, dan lainnya, segera menjadi tren pasca lahirnya Muhammadiyah di Kurai Taji pada tahun 1929. Proses untuk mengurai lebih lanjut permasalahan di atas, ada beberapa item pertanyaan yang diajukan. Bagaimana awal

terjadinya modernisasi di Kurai Taji? Bagaimana pengaruh dari hadirnya moda transportasi massal kereta api terhadap Islam modernis dalam membentuk wajah Kurai Taji? Seluruh pertanyaan di atas akan diuraikan dalam pembahasan berikutnya. Tujuan dari artikel ini adalah memberikan gambaran mengenai pengaruh aksesibilitas terhadap gerak modernisasi di Kurai Taji.

Secara umum, catatan di atas menggarisbawahi dua aspek signifikan dalam menjelaskan madrasah, surau, dan pasar. Surau di Minangkabau adalah warisan masa lalu yang bukan hanya berperan sebagai tempat ibadah, tetapi juga sebagai pusat pembelajaran ilmu keislaman bagi anak-anak laki-laki. Peran kereta api dalam memicu perubahan di Kurai Taji. Sejak dicanangkannya politik etis oleh Pemerintah Hindia Belanda, sekolah-sekolah mulai dibangun di kota dan desa, termasuk di Kurai Taji. *Volkschool*, sebuah sekolah dasar, mengalami peristiwa runtuhnya bangunan akibat gempa bumi pada tahun 1927. Proses mutasi guru-guru, termasuk Zainuddin, dari daerah lain ke *Vervolgschool* Kurai Taji, menjadi bukti peran moda transportasi massal dalam mendukung proses modernisasi di daerah tersebut.

Dampak hadirnya kereta api terhadap Islam modernis sejak beroperasinya kereta api, sekat-sekat yang membatasi gerakan pembaruan Islam akibat persoalan aksesibilitas terhapus dan surau sebagai lembaga pendidikan Islam tradisional pun turut dipengaruhi oleh hadirnya rel kereta api. Penting juga dicatat bahwa kehadiran gerakan Islam modernis di Kurai Taji didorong oleh peran perdagangan kopra, dengan tiga saudagar haji berperan besar dalam mendanai aktivitas Kaum Muda di Surau Paninjauan. Kereta api menjadi faktor penting dalam mendukung distribusi kopra di luar Pariaman, memicu keuntungan besar bagi saudagar-saudagar tersebut.

### **WTBOS dan Jalur Kereta Api ekarang**

Goncangan ekonomi dan politik berakibat pada depresi ekonomi global pada tahun 1930-an dan kekacauan politik selama Perang Pasifik tahun 1940-an, begitu juga dengan tambang batu bara Ombilin Sawahlunto. Hal ini diperparah dengan berakhirnya kekuasaan Hindia-Belanda dan kendali Indonesia beralih ke Jepang. Secara paralel penurunan aktivitas penambangan batu bara di wilayah tersebut juga berdampak signifikan pada kegiatan operasional jalur kereta api di kawasan tersebut.

Secara politis, jalur kereta awalnya digunakan untuk kereta penumpang reguler hingga sekitar tahun 1986. Namun, karena kebijakan motorisasi era Orde Baru, efisiensi transportasi penumpang dengan kereta api menurun dibandingkan dengan kendaraan bermotor, mengakibatkan pergeseran pelayanan jalur kereta api untuk mengangkut batu bara dan mengoperasikan kereta wisata pada akhir pekan (Arsa, 2018).

Berdasarkan hasil penelusuran lapangan dan wawancara dengan Masyarakat sepanjang jalur kereta api, kondisi kekinian jalur kereta api kawasan WT BOS menggambarkan bahwa: *Pertama*, Stasiun Sawahlunto-Solok sejak tahun 2000 sudah tidak beroperasi lagi dan propertinya mengalami kerusakan dan tidak terurus. Saat ini, Stasiun Sawahlunto menjadi fokus upaya perbaikan jalur kereta api. Emplasemen sisi utara dan selatan stasiun yang sebelumnya tertimbun oleh tanah dan aspal, akan difungsikan lagi untuk perjalanan Lokomotif E1060 atau yang lebih dikenal sebagai "Mak Itam."



Pengoperasian kereta api uap "Mak Itam" telah diatur, dengan jadwal perjalanan sekali seminggu dari Stasiun Sawahlunto ke Stasiun Muaro Kalaban, dan sebaliknya. Inisiatif ini diharapkan dapat menghidupkan kembali kegiatan kereta api di kawasan tersebut dan menjadi daya tarik bagi wisatawan.

Selain itu, Balai Teknik Perkeretaapian (BTP) Kelas II Padang tengah memfokuskan perhatiannya pada peningkatan pengawasan jalur kereta api nonaktif di Sumatera Barat, termasuk di wilayah Sawahlunto. Upaya ini bertujuan untuk menjaga dan memelihara infrastruktur perkeretaapian yang tidak lagi aktif, mendukung keberlanjutan sistem transportasi kereta api di daerah tersebut. Semua langkah ini bersatu mempertahankan warisan sejarah serta



dalam rangka memulihkan dan nilai ekonomis Stasiun Sawahlunto.

Kondisi terkini Stasiun Sawahlunto mencerminkan upaya berkelanjutan untuk mengaktifkan jalur kereta api dan memanfaatkan stasiun tersebut untuk pariwisata dan pengembangan ekonomi. Proyek reaktivasi, termasuk kereta wisata Mak Itam, bertujuan untuk meningkatkan pariwisata dan pertumbuhan ekonomi di wilayah tersebut. Proses reaktivasi melibatkan investasi yang signifikan dan untuk mendukung operasional jalur



diharapkan selesai pada tahun 2022 kereta api Sawahlunto-Muaro Kalaban.

Stasiun Sawahlunto, yang secara historis merupakan bagian penting dari industri pertambangan batu bara, telah bertransformasi menjadi museum yang memamerkan sejarah jalur kereta api dan kaitannya dengan pertambangan batu bara di wilayah ini. Museum ini berfungsi sebagai mercu tanda (*landmark*) budaya dan sejarah, melestarikan warisan jalur kereta api dan hubungannya dengan industri



pertambangan batu bara.

Kedua, Stasiun Solok. Berdasarkan penelusuran lapangan. Kondisi eksisting Stasiun Solok digambarkan dengan potensi yang bisa dikembangkan. Bahwa saat ini, Cagar Budaya Stasiun Kereta Api Solok adalah penyebutan yang tepat untuk Stasiun Solok (SLK) yang terletak di Kampung Jawa, Tanjung Harapan Solok. Sebab berdasarkan Surat Keputusan (SK) Walikota Solok, Sumatera Barat nomor 188.45-775 Tahun 2017 tanggal 20 Desember tahun 2017, stasiun ini ditetapkan sebagai cagar budaya tingkat Kota Solok.



Bersamaan dengan stasiun kereta api ini, SMPN 1 Kota Solok (*eks Holland Indische School*) yang berjarak sekitar 350 meter juga ditetapkan sebagai cagar budaya. Stasiun Solok merupakan rangkaian jalur Padang Panjang-Solok yang selesai dibangun pada tahun 1891. Stasiun Solok pada masa kolonial Belanda menjadi salah satu stasiun besar dari ke tiga stasiun besar yang ada di Sumatera Barat selain Stasiun Padang dan Stasiun Padang Panjang.

Stasiun yang berada dalam pengelolaan Divisi Regional II Sumatera Barat ini memang sudah tidak aktif. Dua gerbong lokomotif BB204 15 dan BB204 16 yang terparkir di dalam depo stasiun itu sudah tidak beroperasi lagi. Terakhir kali kereta di stasiun ini beroperasi sebagai kereta wisata pada tahun 2004. Menurut warga sekitar, kurang lebih satu tahun beroperasi sebagai kereta wisata, kemudian minat wisatawan memanfaatkan kereta ini untuk menikmati alam di sekitar jalur kereta ini mulai menurun. Begitu jumlah peminat turun, kereta itupun kemudian mulai termenung di dalam depo stasiun hingga saat ini.

Meskipun, kereta berhenti beroperasi, ingatan tentang stasiun itu tetap terjaga. Ada banyak monumen penanda ingatan itu bertebaran di sekitar stasiun. Baik yang dibuat oleh PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) ataupun masyarakat sekitar. Hampir semua bangunan yang berada di sekitar stasiun itu diberi simbol penanda aset. Baik berupa papan nama atau plat tercetak pada setiap bangunan dan inventaris.



Selain penanda yang dibuat oleh PT KAI, masyarakat yang tinggal dan berusaha di sekitar wilayah itu juga menuliskan “stasiun” sebagai penanda alamat rumah dan tempat usahanya. Begitu juga penanda yang tinggal di kepala dan percakapan sehari-hari, misalnya, Suryadi (2010) menuliskan bagaimana kereta api ini tinggal dalam ingatan kolektif masyarakat dalam bentuk pantun atau syair lagu. Babuni kureta

Solok/ manjawek kureta Padang/ nan pai hati ndak elok/ nan tingga hati tak sanang (berbunyi kereta api di Solok/ menyahut kereta api di Padang/ yang pergi hati tak enak/ yang tinggal hati tak senang).

Yang terus berjalan dari kereta api di stasiun yang sudah berhenti beroperasi adalah beberapa aktivitas yang berkaitan dengan kehidupan dalam ekosistem masyarakat perkeretaapian masih terus berjalan. Ada yang bertahan dan meneruskan, ada pula yang datang kemudian secara bergantian. Menurut masyarakat sekitar, datang dan perginya tergantung kehendak zaman. Beberapa yang dapat ditulis di antaranya:

#### A. Tempat Ibadah

Keperluan-keperluan itu sekarang telah berhenti. Tetapi musala pada hakikatnya adalah tempat ibadah. Musala Nurul Ihsan yang dekat dengan pasar raya Solok ini sekarang masih dipertahankan keberadaannya oleh PT KAI dan dikembalikan kepada fungsi hakikinya yaitu rumah ibadah. Musala ini dikendalikan langsung oleh PT KAI dan diperluas penerima manfaatnya, tidak hanya penumpang dan keluarga penumpang, tetapi kepada masyarakat luas, yaitu umat Islam dari mana saja asalnya.

#### B. Tempat Usaha

Stasiun Solok dahulunya digunakan sebagai tempat naik dan turunnya penumpang kereta api yang ingin berkunjung atau melaksanakan transaksi jual beli di wilayah tersebut. Kemudahan transportasi tersebut meningkatkan mobilitas ekonomi perdagangan di sekitar stasiun yang berada dekat pasar tersebut. Situasi ini tentu saja juga berpengaruh pada proses monetisasi aktivitas manusia yang masuk ke kawasan itu.

Saat ini monetisasi aktivitas manusia di sekitar kawasan aset stasiun Solok terus berlanjut. Beberapa bangunan milik PT KAI sekarang dimanfaatkan oleh masyarakat sebagai tempat usaha, misalnya rumah dinas pengelola stasiun yang berada sepelemparan senyum dari kantor administrasi disewa oleh masyarakat untuk bisnis kuliner khas Minang. Beberapa kuliner tersebut adalah kopi, teh talua (teh telur), goreng ketan (pisang goreng ketan) dan lain-lain.

Begitu juga tanah-tanah kosong di sekitar kantor administrasi stasiun yang disewakan kepada pengusaha jasa transportasi seperti mobil travel antarkota antarprovinsi, biro perjalanan wisata dan jasa penjualan tiket pesawat. Dapat

dibayangkan jika kereta api di stasiun ini masih aktif, tentu saja bisnis jasa transportasi tersebut dipastikan akan semakin maju. Sebab, sudah menjadi kelaziman bahwa kawasan stasiun kereta api manapun akan menjadi pusat aktivitas jemput antarpemumpang, bongkar muat barang, serta tempat perpindahan intramoda dan antarmoda transportasi sebelum beralih ke gerbong kereta api.

### C. Tempat Kopi Darat

Kawasan stasiun Solok ini berada di lingkungan yang strategis. Meski berdampingan dengan pasar, tetapi kawasan yang berada di bawah pengelolaan PT KAI ini terlihat bersih dan nyaman. Beberapa tempat usaha yang berdiri di atas kawasan aset itu boleh jadi berkembang dalam fungsi dasarnya sebagai tempat mencari rezeki dan meraup rupiah. Namun, patut diselami lebih dalam dengan sebuah pertanyaan, pikiran apa yang membawa mereka ke sana? Tentu saja, tidak hanya sekadar memenuhi kebutuhan fisiologis mengisi lambung, meregas dahaga dan melepas selera. Boleh jadi ada maksud mencari ketenangan, kebahagiaan, berbagi informasi, menyelesaikan urusan rumah tangga, perjodohan, dan sebagainya. Beberapa keperluan yang oleh manusia zaman sekarang disebut dengan konsep kopi darat.

Bagi orang Minangkabau aktivitas sosial seperti itu disebut dengan *malapau* atau *marintang-rintang* hari. Menurut Koentjaraningrat, (2005) kebudayaan adalah seluruh sistem gagasan dan rasa, tindakan, serta karya yang dihasilkan manusia dalam kehidupan bermasyarakat, yang dijadikan miliknya dengan belajar. Jika aktivitas *ka lapau* itu bisa disebut kebudayaan, maka boleh jadi aktivitas kopi darat, *maota marintang-rintang waktu* di *lapau* itu bisa menjadi sebuah warisan kebudayaan Minangkabau yang dapat diintegrasikan sebagai bagian dari warisan yang bersumber dari dunia stasiun perkeretaapian.

### D. Tempat Menggali Informasi

Beberapa waktu yang akan datang, kebutuhan informasi akan sejarah dan hal ihwal perkeretaapian di Solok berkemungkinan akan terus meningkat, misalnya untuk kebutuhan penelitian atau kerja akademik lainnya. *Lapau-lapau* atau tempat usaha di kawasan Stasiun Solok bisa saja dilengkapi dengan aneka media informasi dan komunikasi dalam bentuk tercetak atau elektronik. Hal ini, tentu akan mempermudah

usaha mencari informasi bagi para peneliti. Para pengelola usaha atau masyarakat yang bermukim di sekitar kawasan itu bisa saja ditingkatkan kapasitasnya menjadi agen informasi perkerataapian yang terlatih.

Ketiga, Stasiun Padang Panjang menghadapi kondisi yang sangat rusak parah. Bangunan stasiun tampak telah mengalami kerusakan serius, dengan bagian atap yang sebagian besar roboh dan dinding yang retak-retak. Papan reklame dan penunjuk arah mungkin juga terlihat rusak atau hilang. Area sekitar stasiun mungkin penuh dengan reruntuhan dan material bangunan yang berserakan akibat kerusakan struktural.

Jalur rel kereta api yang terhubung dengan stasiun mungkin dalam keadaan tidak terawat, dengan sejumlah rel yang mungkin patah atau terangkat dari tempatnya. Pintu-pintu stasiun mungkin rusak atau bahkan tidak dapat digunakan, menciptakan akses yang sulit.



Lingkungan di sekitar stasiun mungkin juga tampak kurang terurus, dengan tanda-tanda minimnya perawatan dan pemeliharaan. Tanaman liar dan rumput mungkin tumbuh di antara struktur bangunan yang rusak. Keadaan ini menciptakan kesan bahwa stasiun rel kereta api Batu Taba mengalami penelantaran dan memerlukan perbaikan serta revitalisasi yang mendalam untuk mengembalikan keindahannya dan membuatnya berfungsi kembali.

Keempat, Stasiun Kayu Tanam yang sebelumnya tidak aktif karena kerusakan jembatan dekat Stasiun Kayu Tanam dan kondisi jalur yang tidak memadai setelah gempa bumi Sumatera Barat pada tahun 2009, kini telah berhasil diaktifkan kembali. Proses reaktivasi ini menandai langkah penting dalam pemulihan infrastruktur transportasi di wilayah tersebut. Dengan beroperasinya kembali jalur ini, tercipta konektivitas



lebih baik untuk transportasi barang, memperkuat peran jalur kereta api sebagai sarana pengangkutan logistik.

Sejak diaktifkan kembali, kereta api ini rutin melayani pengangkutan barang setidaknya sekali seminggu. Kehadirannya memberikan dampak positif bagi sektor ekonomi dan perdagangan lokal, karena memfasilitasi pergerakan barang secara lebih efisien dan terukur. Selain itu, masyarakat di sekitar jalur tersebut juga dapat menikmati manfaat dari peningkatan aksesibilitas transportasi, yang pada gilirannya dapat merangsang pertumbuhan ekonomi regional.

Meskipun jalur Kayu Tanam telah berhasil dihidupkan kembali, tantangan masih menghadang jalur kereta api Padang Panjang-Sawahlunto. Saat ini, jalur ini masih berada dalam tahap kajian reaktivasi oleh Kementerian Perhubungan. Proses kajian ini mencakup evaluasi menyeluruh terhadap kondisi infrastruktur, aspek keamanan, serta potensi dampak lingkungan seiring dengan pengaktifan kembali jalur tersebut.

Reaktivasi jalur kereta api Padang Panjang-Sawahlunto diharapkan dapat memberikan kontribusi positif serupa seperti yang telah terjadi pada jalur Padang Panjang-Kayu Tanam. Dengan memperluas jaringan kereta api, pemerintah berupaya meningkatkan konektivitas antarwilayah, mendukung



distribusi barang yang lebih efisien, dan meningkatkan daya saing ekonomi daerah.

Sebagai bagian dari reaktivasi jalur kereta api, perlu dilakukan investasi dalam perbaikan dan pemeliharaan infrastruktur, termasuk perbaikan jembatan, rel, dan stasiun-stasiun yang terdapat di sepanjang jalur. Hal tersebut dapat dilakukan dengan pendekatan holistik dan berkelanjutan. Diharapkan jalur kereta api ini dapat berfungsi optimal, memberikan manfaat maksimal bagi masyarakat, dan ekonomi lokal, serta



memberikan kontribusi positif terhadap pengembangan sektor transportasi dan logistik di Sumatera Barat.

### **WTBOS dan Aktivasi Jalur Kereta Api dalam Imajinasi Mendatang**

Warisan Tambang Batu Bara Ombilin Sawahlunto yang terletak di Sumatera Barat, bukan hanya sebuah situs bersejarah, tetapi juga merupakan bagian integral dari kehidupan dan budaya masyarakat Minangkabau. Tambang batu bara ini mengandung nilai historis yang dalam perkembangan pendidikan, agama, dan ekonomi.

Melihat ke belakang, keberadaan tambang batu bara Ombilin, jalur kereta api, dan Pelabuhan Teluk Bayur telah menjadi pilar perubahan bagi masyarakat Minangkabau khususnya perkembangan madrasah, surau, dan pasar di sepanjang jalur kereta api yang dilaluinya. Aktivasi kereta api, tentu akan sangat berdampak kembali untuk kemajuan madrasah, surau, dan pasar di daerah sepanjang jalur kereta api. Aktivasi kereta api akan memberikan dampak positif terhadap madrasah, surau, pasar. Dengan adanya peningkatan aktivitas ekonomi dan wisata, diperkirakan akan terjadi peningkatan jumlah penduduk dan kebutuhan akan pendidikan. Hal ini, dapat mendorong pertumbuhan madrasah sebagai lembaga pendidikan di daerah tersebut. Surau dan pasar di sepanjang jalur kereta api juga berkembang. Peningkatan aktivitas ekonomi, masyarakat setempat dapat memiliki sumber daya yang lebih besar untuk

mendukung pembangunan dan pemeliharaan surau sebagai pusat kegiatan keagamaan dan sosial, dan mendorong pertumbuhan pasar lokal, baik dari segi jumlah pedagang maupun variasi barang dagangan yang ditawarkan.

### **Penutup**

Aktivasi jalur kereta api WTBOS sangat penting dalam mendukung mobilitas dan distribusi barang di wilayah tersebut. Lebih dari itu, langkah ini menjadi sebuah inisiatif strategis untuk menghidupkan kembali potensi ekonomi dan pariwisata yang tertidur. Meskipun sempat tidak aktif akibat gempa bumi pada tahun 2009, reaktivasi jalur ini memunculkan harapan baru untuk membangkitkan kembali semangat ekonomi lokal dan menarik perhatian para wisatawan.

Aktivasi jalur kereta api, diharapkan agar daerah jalur kereta api dan WTBOS dapat memperkaya identitas budaya dan sejarahnya. Selain itu, tindakan ini diharapkan juga mampu memberikan dampak positif dalam pengembangan ekonomi dan pariwisata di masa mendatang. Pengunjung dapat menelusuri jejak sejarah tambang, sambil menikmati perjalanan dengan kereta api, menciptakan pengalaman yang menggabungkan nostalgia dengan peluang baru. Dengan demikian, inisiatif ini bukan hanya tentang merawat kenangan masa lalu, tetapi juga tentang membuka pintu menuju masa depan yang lebih cerah bagi Sawahlunto dan masyarakat Minangkabau secara keseluruhan.