

SS Pajakoemboeh: Perkembangan Transportasi Kereta Api di *Afdeeling* Limapuluh Kota berdasarkan Tinjauan Arkeologi

SS Pajakoemboeh: Development of Railway Transportation in *Afdeeling* Limapuluh Kota from an Archaeological Perspective

Dwi Kurnia Sandy¹ & Salma Fitri Kusumastuti²
Balakala Bhumi Apsara^{1,2}
Dksandy22@gmail.com

Keywords:

Railway; *Afdeeling*
Limapuluh Kota;
Payakumbuh

ABSTRACT

The railway transportation system in West Coast of Sumatra (Sumatra's Westkust Residentie) developed rapidly in accordance with coal distribution from the Ombilin Mines in Sawahlunto. The Dutch East Indies government established Staatsspoorwegen ter Sumatra's Westkust (SSS) as the main operator for railway construction, initially aimed at connecting Ombilin Mine to Teluk Bayur Port. Over time, the railway network was also utilized for transporting agricultural products from the interior regions, including *Afdeeling* Limapuluh Kota. Research findings indicate that Payakumbuh Station in *Afdeeling* Limapuluh Kota played a crucial role as a transportation hub connecting various areas. The construction of railway lines in this region had a significant economic and social impact by accelerating natural resources distribution and enhancing mass transportation. However, many historical railways remain in this area are now in a deteriorated condition. Therefore, preservation efforts are necessary to safeguard the cultural heritage of railway transportation in Sumatra's Westkust Residentie.

Kata Kunci:

Kereta Api; *Afdeeling*
Limapuluh Kota;
Payakumbuh

ABSTRAK

Transportasi kereta api di Keresidenan Pantai Barat Sumatra berkembang pesat seiring dengan kebutuhan distribusi hasil tambang batu bara dari Ombilin, Sawahlunto. Pemerintah Hindia Belanda membentuk *Staatsspoorwegen ter Sumatra's Westkust* (SSS) sebagai operator utama dalam pembangunan jalur yang awalnya bertujuan untuk menghubungkan tambang dengan Pelabuhan Teluk Bayur. Seiring berjalannya waktu, jalur ini juga dimanfaatkan untuk mengangkut hasil pertanian dari wilayah pedalaman, termasuk *Afdeeling* Limapuluh Kota. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Stasiun Payakumbuh di *Afdeeling* Limapuluh Kota berperan penting sebagai pusat transportasi yang menghubungkan berbagai wilayah. Pembangunan jalur kereta di wilayah ini berdampak besar terhadap ekonomi dan sosial, mempercepat distribusi sumber daya alam serta meningkatkan mobilitas penduduk. Namun, saat ini banyak tinggalan sejarah terkait perkeretaapian di wilayah ini dalam kondisi kurang terawat. Oleh karena itu, diperlukan upaya pelestarian untuk menjaga warisan budaya transportasi kereta api di Keresidenan Pantai Barat Sumatra.

Artikel Masuk

26-02-2025

Artikel Diterima

13-01-2026

Artikel Diterbitkan

31-05-2026



**BERKALA
ARKEOLOGI**

VOLUME : 46 No.1, Mei 2026, 43-62

DOI : <https://10.55981/jba.2026.9669>

VERSION : Indonesian (original)

WEBSITE : <https://ejournal.brin.go.id/berkalaarkeologi>

ISSN: 0216-1419

E-ISSN: 2548-7132



This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-Share Alike 4.0 International License

PENDAHULUAN

Pemerintah Hindia Belanda melalui perusahaan swasta *Nederland-Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM), menginisiasi pembuatan jalur kereta api di Pulau Jawa, tepatnya untuk rute Semarang-*Vrstenlanden* (Solo-Yogyakarta). Gagasan mengenai proyek ini telah disampaikan pada tahun 1842, sedangkan perizinan untuk NISM terbit pada tahun 1862. Pencangkulan lahan pertama mulai dilakukan pada tahun 1864 dengan rute awal sepanjang 25 km (Semarang-Tanggung) yang selesai pada tahun 1867. Selanjutnya, keseluruhan rute dapat tersambung pada tahun 1873. Jalur-jalur yang dipilih Pemerintah Hindia Belanda merupakan area dengan pusat pemerintahan, sehingga kereta api dapat mendukung aktivitas ekonomi maupun pertahanan ([Hermawan, 2019](#)).

Pada akhir abad ke-20, terdapat beberapa perusahaan yang menjalankan bisnis perkeretaapian di Hindia Belanda. *Nederland-Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) menjadi pelopor perusahaan kereta api di Pulau Jawa. Sementara itu di Sumatra terdapat *Staatsspoorwegen* (SS), perusahaan milik negara yang memiliki peran vital dalam perkembangan jalur kereta api. Perusahaan ini memiliki jalur-jalur di antaranya *Sumatra's Noordkust* (Wilayah Pantai Utara Sumatra, mulai tahun 1876), *Ooskust* (Pantai Timur Sumatra, dioperasikan oleh *Delispoorweg* tahun 1886), *Westkust* (Pantai Barat Sumatra, tahun 1894), dan *Zuid Sumatra* (Sumatra Selatan, mulai tahun 1912). Sumatra Barat masuk dalam *Sumatra's Westkust lijnen*, dengan beberapa jalur, di antaranya Emmahaven (Teluk Bayur)-Sawahlunto (beroperasi mulai tahun 1894) dan Fort de Kock (Bukittinggi)-Pajacombo (Payakumbuh) pada 15 Desember 1896 ([Reitsma, 1925](#)).

Jalur kereta api peninggalan NISM maupun SS saat ini dioperasikan oleh PT Kereta Api Indonesia (PT KAI). Meskipun sebagian jalur masih aktif beroperasi, sejumlah jalur di Pulau Sumatra telah berstatus nonaktif. Kondisi tersebut membuka peluang bagi kajian Ilmu Arkeologi untuk menelaah hubungan antara tinggalan yang bersifat kebendaan dengan berbagai aspek sosial, ekonomi, dan politik yang melatarbelakangi kemunculannya. Namun demikian, penelitian mengenai perkeretaapian di Sumatra, khususnya di Sumatra Barat, masih relatif terbatas apabila dibandingkan dengan kajian sejenis yang banyak dilakukan di Pulau Jawa.

Merintis sistem perkeretaapian di Keresidenan Pantai Barat Sumatera pada era Pemerintahan Hindia Belanda membutuhkan modal yang besar. Kondisi alam wilayah ini yang berbukit-bukit membutuhkan adanya modifikasi dari jalur rel standar. Oleh karena itu, dibuatlah jalur rel bergerigi yang memakan biaya lebih banyak dibanding pembangunan di area yang datar. Meskipun begitu, hal tersebut terbukti dapat meningkatkan efisiensi transportasi. Konektivitas pedalaman dan pusat perekonomian semakin terhubung, sehingga memberikan dampak positif terhadap rantai eksploitasi sumber daya alam terutama batu bara. Pembangunan sistem transportasi ini tidak hanya memberikan keuntungan secara ekonomis. Aspek kehidupan termasuk struktur masyarakat, pola pikir, hingga seni arsitektur juga ikut berkembang seiring perubahan pola mobilitas ([Rahman, 2019](#)).

Survei yang dilakukan oleh Willem Hendrik de Greve pada tahun 1867, mengungkap potensi besar Sawahlunto sebagai daerah penghasil batu bara di

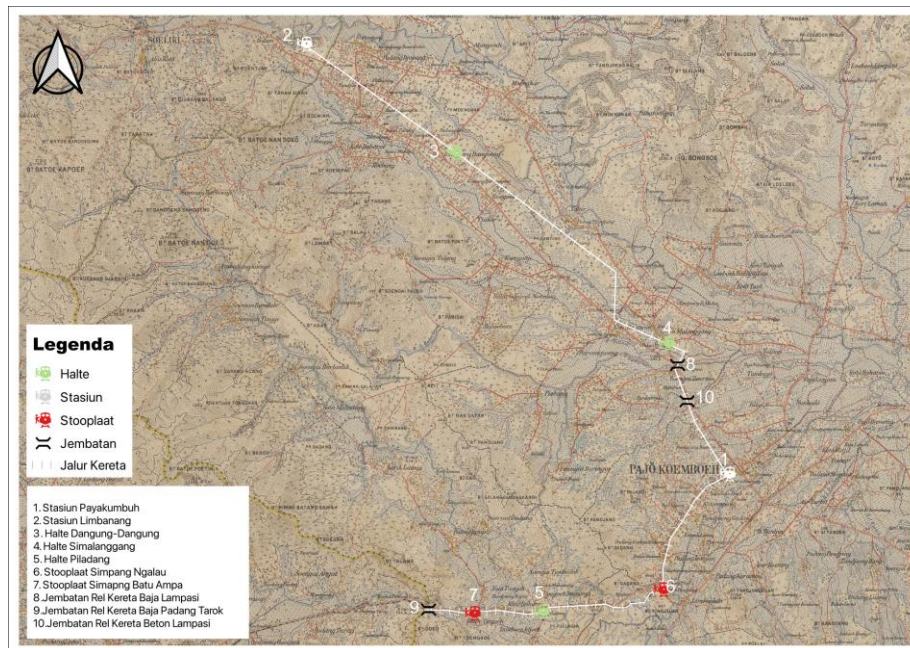
Pulau Sumatra. De Greve menemukan cadangan batu bara yang signifikan di sepanjang Sungai Ombilin. Penemuan tersebut kemudian menarik perhatian Pemerintah Hindia Belanda. Pada tahun 1873, melalui Keputusan Nomor 18 tanggal 10 Januari dan Keputusan Nomor 24 tanggal 17 Februari, Pemerintah Hindia Belanda menyetujui pendanaan untuk melakukan survei pembangunan jalur kereta api. Kegiatan survei ini dipimpin oleh J.L. Cluysenaer berdasarkan Keputusan Nomor 42 tanggal 9 Mei 1873, dengan tugas utama menyelidiki jalur terbaik untuk membangun jaringan kereta api di Sumatra. Selain bertujuan untuk meningkatkan sistem transportasi di Keresidenan Pantai Barat Sumatra, jalur ini juga dirancang untuk mempermudah distribusi batu bara. Pada tahun 1876, survei lanjutan dilakukan untuk menentukan rute yang dapat menghubungkan daerah-daerah utama di wilayah tersebut. Hasil survei ini kemudian diserahkan kepada Pemerintah Hindia Belanda pada 22 Maret 1876 sebagai dasar perencanaan pembangunan jalur kereta api (Perquin, 1921).

Hasil laporan survei tersebut ditindaklanjuti dengan dimulainya pembangunan jalur kereta api. Langkah pertama yang dilakukan adalah membentuk *Staatsspoorwegen ter Sumatra's Westkust*, berdasarkan Keputusan Nomor 1/c tanggal 17 September 1887. Perusahaan ini bertugas membangun serta mengoperasikan layanan kereta api di wilayah Keresidenan Pantai Barat Sumatra, dengan lokasi kantor pusatnya berada di Padang. Secara bertahap, jaringan jalur kereta api tersebut pada perkembangannya beroperasi untuk lalu lintas umum. Pada 1 Januari 1891, ruas Pulau Air-Padang Panjang resmi dibuka. Selanjutnya, ruas Padang Panjang-Fort de Kock (Bukittinggi) mulai beroperasi pada 1 November 1891, diikuti oleh Padang Pandang-Solok pada 1 Juli 1892. Pada 1 Oktober 1892, dua jalur lainnya yaitu Solok-Muara Kalaban dan Padang-Emmahaven (Teluk Bayur) juga mulai digunakan. Ruas terakhir yang menghubungkan Muaro Kalaban dengan Sawahlunto menjadi tahap akhir dari pengembangan jalur kereta api ini. Setelah itu, selama beberapa waktu tidak ada pembangunan jalur baru. Pada tahun 1908, jalur Lubuk Alung-Pariaman diresmikan, disusul oleh jalur Pariaman-Sungai Limau pada tahun 1911. Jalur Muaro Kalaban-Muaro mulai beroperasi pada Januari 1924, setelah proses pembangunannya yang dimulai pada tahun 1920 (Perquin, 1921; Reitsma, 1925).

Beberapa poin yang disampaikan menggarisbawahi kondisi Sumatra Barat dengan perkembangan kereta apinya secara umum. Studi lebih mendalam dapat dilakukan pada wilayah-wilayah cakupan jalur kereta api yang lebih spesifik, termasuk salah satunya wilayah *Afdeeling* Limapuluh Kota. Pada wilayah *Afdeeling* Limapuluh Kota, pembangunan jalur kereta api dilakukan dalam dua tahap. Tahap pertama dimulai berdasarkan *Staatsblad van Nederlandsch-Indië* tertanggal 13 Juli 1895 No. 211 yang menginstruksikan pembangunan jalur Fort de Kock-Payakumbuh. Jalur ini resmi beroperasi pada 15 September 1896. Tahap kedua dilanjutkan setelah keputusan tahun 1918 yang menetapkan pembangunan jalur Payakumbuh-Limbanang, akhirnya mulai beroperasi pada 19 Juni 1921 (Perquin, 1921; Reitsma, 1925) (lihat Gambar 1).

Mengingat besarnya perhatian Pemerintah Hindia Belanda terhadap pembangunan transportasi kereta api di *Afdeeling* Limapuluh Kota, kajian mengenai sistem transportasi ini menjadi topik yang menarik untuk diteliti. Transportasi kereta api di *Afdeeling* Limapuluh Kota, serta secara umum di Keresidenan Pantai Barat Sumatera telah mengalami perkembangan pesat, sebagaimana yang terjadi di Pulau Jawa. Perkembangan ini didorong oleh meningkatnya kebutuhan akan sarana transportasi untuk mengangkut hasil tambang, produk pertanian, serta penumpang. Pada masa Pemerintahan Hindia Belanda, kereta api sempat menjadi moda transportasi darat yang dominan.

Seiring berjalannya waktu, sistem transportasi ini mengalami kemunduran dan bahkan tidak lagi berfungsi hingga saat ini. Tulisan ini berupaya menjawab beberapa pertanyaan utama, yaitu: (1) Bagaimana dinamika perkembangan perkeretaapian di *Afdeeling* Limapuluh Kota dari masa ke masa, (2) faktor apa saja yang memengaruhi pembangunan dan operasional jalur kereta api di wilayah ini, (3) bagaimana kondisi terkini dari tinggalan arkeologi yang terkait dengan sejarah transportasi kereta api di *Afdeeling* Limapuluh Kota, serta (4) sejauh mana upaya pelestarian yang telah dilakukan.



Gambar 1. Rekonstruksi Jalur Kereta Api *Afdeeling* Limapuluh Kota, Keresidenan Pantai Barat Sumatera pada Tahun 1896-1933

(Sumber: Peta *Fort de Kock Opgenomen in 1889-1895* (1902) dan Peta *Het Minangkabausche Land (Alam Minangkabau)* (1935) dengan Analisis Penulis, 2024)

METODE

Penelitian ini menggunakan metode *historical archaeology* dengan tujuan memahami perkembangan perkeretaapian di *Afdeeling* Limapuluh Kota melalui tinggalan yang masih ada saat ini. Metode *historical archaeology* dapat diterapkan pada situs-situs arkeologi yang berada pada periode dengan catatan sejarah, dalam hal ini periode kolonial Hindia Belanda. Catatan sejarah berupa bukti

tertulis yang dapat memberikan keterangan lebih lengkap, terutama dalam kronologi waktu. Beberapa bukti tertulis yang biasa digunakan untuk mendukung aplikasi metode tersebut di antaranya catatan pajak, dokumen gereja, catatan pengadilan, sertifikat tanah, bukti jual-beli, catatan sejarah, dan catatan harian (DeCorse, 2014; South, 2002).

Tinggalan arkeologi termasuk stasiun, rel, dan jembatan kereta api di area *Afdeeling* Limapuluh Kota, terutama Payakumbuh ditempatkan sebagai data utama. Selanjutnya, bukti tertulis yang digunakan adalah arsip yang terbit di sekitar periode berdiri dan beroperasinya kereta api yakni berupa peta, surat keputusan, surat kabar, dan jenis sumber informasi tertulis lain yang diperlukan. Arsip diperoleh dari berbagai sumber termasuk laman daring <https://www.delpher.nl/>.

Proses penelitian juga menganalisis Peta *Fort de Kock Opgeomen in 1889-1895* (1902) dan *Het Minangkabausche Land* (Alam Minangkabau) (1935) untuk mengidentifikasi keberadaan sarana dan prasarana kereta api yang pernah ada. Kedua peta tersebut kemudian diolah menggunakan aplikasi pemetaan QGIS melalui metode georeferensi. Dengan georeferensi, data yang awalnya berupa gambar akan disesuaikan ke dalam titik koordinat. Sehingga dapat dilakukan tumpang tindih (*overlay*) antara lokasi pada peta lama dan lokasi terkini. Georeferensi juga dapat dipahami sebagai pencatatan koordinat gambar (*image registration*) (Jafarbiglu & Pourreza, 2022).

Data yang diperoleh berdasarkan analisis peta menjadi dasar untuk memperoleh visualisasi sebaran sarana transportasi dan jalur kereta api di *Afdeeling* Limapuluh Kota selama periode 1896-1933. Temuan yang teridentifikasi kemudian ditindaklanjuti dengan survei lapangan. Survei lapangan dimaksudkan untuk melakukan verifikasi atas keberadaan fisik peninggalan arkeologi. Sehingga, kondisi terkini dari situs-situs arkeologi terkait perkeretaapian yang berada di *Afdeeling* Limapuluh Kota dapat terkonfirmasi.

HASIL PENELITIAN

Pembangunan Transportasi Kereta Api di *Afdeeling* Limapuluh Kota

Pemerintah Hindia Belanda pada akhir abad ke-19 merancang rencana untuk menghubungkan dua pusat pemerintahan utama di Keresidenan Pantai Barat Sumatra, yaitu Fort de Kock (Bukittinggi) di *Afdeeling* Agam dengan Payakumbuh di *Afdeeling* Limapuluh Kota. Jalur penghubung ini direncanakan menggunakan kereta api uap sebagai moda transportasi utama. Pembangunan jalur ini juga mengintegrasikan jalur Padang Panjang-Bukittinggi yang telah beroperasi sejak 1891. Inisiatif tersebut bertujuan untuk meningkatkan arus lalu lintas dan konektivitas di wilayah Keresidenan Pantai Barat Sumatra. Sebelum adanya kereta api, orang-orang yang ingin melakukan perjalanan Bukittinggi-Payakumbuh harus menggunakan bendi (*karretje*). Mereka mengeluarkan uang tujuh gulden satu kali perjalanan. Dalam merealisasikan rencana tersebut, pada 13

Juli 1895 Pemerintah Hindia Belanda mengeluarkan kebijakan berdasarkan *Indische Staatsblad* No. 211 yang mengatur pendanaan pembangunan jalur kereta api ini. Pada 15 September 1896, jalur Bukittinggi-Payakumbuh telah mulai dioperasikan. Pada saat perancangan pembangunan jalur ini oleh Pemerintah Hindia Belanda, telah ditetapkan dua puluh satu bulan untuk durasi pembangunannya. Panjang jalur yang dibangun yaitu 33,2 km dengan tujuh kilometer di antaranya merupakan jalur bergigi (*Tandradbaan Systeem Riggerbach*), membentang antara Halte Baso dan Halte Piladang. Dana yang dibutuhkan untuk jalur ini sekitar 2.000.000 gulden atau 60.600 gulden per kilometer (Bemmelen & Hooyer, 1902; Het vaderland, 1895; Perquin, 1921; Soerabaijisch handelsblad, 1895).

Pembukaan jalur kereta api yang menghubungkan antara Bukittinggi-Payakumbuh memberikan dampak signifikan terhadap distribusi barang hasil bumi dari *Afdeeling* Limapuluh Kota. Jalur ini memungkinkan barang dan penumpang diangkut setiap hari dengan lebih efisien. Sepanjang rute Bukittinggi-Payakumbuh, terdapat beberapa stasiun kecil yang mendukung operasional jalur ini. Pada wilayah *Afdeeling* Agam, terdapat tiga halte utama, yaitu Halte Biaro, Halte Baso, dan Halte Padang Tarok. Sementara itu, pada wilayah *Afdeeling* Limapuluh Kota hanya terdapat satu halte, yakni Halte Piladang. Selain itu, terdapat dua *stooplaatsen* (stasiun perhentian kecil) di antara Halte Piladang, yaitu berada di Simpang Batu Ampa dan Simpang Ngalau (lihat Gambar 1). Jalur kereta api dari Stasiun Payakumbuh, tidak hanya menghubungkan ke Bukittinggi, tetapi juga ke stasiun lain seperti Stasiun Padang Panjang, Stasiun Kayu Tanam, Sicincin, dan Stasiun Padang. Barang-barang yang diangkut dari berbagai wilayah di Pantai Barat Sumatra, kemudian diteruskan melalui kereta api ke Stasiun Emmahaven, atau kini dikenal sebagai Pelabuhan Teluk Bayur (Willemssen, 1906).

Pada awal abad ke-20, muncul wacana untuk memperluas jangkauan kereta api di Pantai Barat Sumatra. Payakumbuh dijadikan sebagai salah satu stasiun pusat dari perluasan ini. Terdapat tiga relasi baru yang diwacanakan yaitu: Payakumbuh-Suliki; Payakumbuh-Koto Baru (Kecamatan Pangkalan Koto Baru)-Pekanbaru (Provinsi Riau); dan Payakumbuh-Piladang-Tabek Patah (Kabupaten Tanah Datar). Realisasi awal terlihat pada pembukaan jalur kereta api Payakumbuh-Suliki. Rencana ini tidak terlepas dari keinginan Pemerintah Hindia Belanda untuk mengeksplorasi potensi hasil tambang di Wilayah Gunuang Omeh. Lokasi tambang ini berada di Nagari Koto Tinggi, Kecamatan Gunuang Omeh, Kabupaten Lima Puluh Kota yang kemudian hari dikenal sebagai Kawasan Mangani. Nama ini merujuk pada hasil utama tambang tersebut, yaitu mangan, serta diikuti oleh emas dan perak. Pada awal tahun 1900-an, Pemerintah Hindia Belanda melakukan survei terhadap daerah potensial yang direncanakan akan dibangun jalur kereta api. Rute tersebut dirancang mengikuti jalan utama sepanjang 16 km. Pembangunan jalur ini dinilai tidak terlalu sulit karena kondisi wilayahnya relatif datar dengan kemiringan maksimal enam derajat. Hasil survei juga menunjukkan bahwa jalur ini hanya memerlukan beberapa jembatan kecil dan satu jembatan rel baja untuk melintasi Sungai Batang Lampasi (lihat Gambar 1) (Greve, 1907).

Pembangunan jalur kereta api ini menghadapi tantangan dari segi pendanaan. Meskipun terdapat minat dari pihak swasta, seperti *Mijnbouw*

Maatschappij (MM) Aequator yang pada tahun 1921 mendapatkan konsesi tambang di Suliki, kendala dalam penganggaran tetap menjadi hambatan utama. Berdasarkan beberapa pemberitaan, dibutuhkan dana sebesar 533.000-668.000 gulden untuk melanjutkan proyek ini. Awalnya, jalur ini direncanakan mencapai Suliki, namun karena keterbatasan dana, stasiun terakhir diputuskan berada di Limbanang yang jaraknya tidak jauh dari Suliki, yaitu antara 20-21 km. Sebelum mencapai Payakumbuh, jalur ini melewati dua halte, yaitu Halte Dangung-dangung dan Halte Simalanggang. Meskipun dana awal untuk pembangunan jalur Payakumbuh-Limbanang telah dialokasikan dalam anggaran tahun 1918, jalur ini baru mulai beroperasi pada Juni 1921 ([Algemeen handelsblad voor Nederlandsch-Indië, 1933](#); [Perquin, 1921](#); [Reitsma, 1925, 1943](#); [Sumatra-bode, 1921](#)).

Selain jalur Payakumbuh-Limbanang, Pemerintah Hindia Belanda tetap berupaya melanjutkan proyek jalur kereta api lainnya. Proyek pertama adalah Jalur Tabek Patah (Tanah Datar)-Piladang-Payakumbuh. Rute dari Tabek Patah ke Piladang memiliki kemiringan yang sangat curam. Apabila rute tersebut digabungkan dengan jalur Payakumbuh, maka panjang total rute ini mencapai 27 km. Proyek kedua adalah jalur Payakumbuh-Koto Baru-Pekanbaru yang memasuki wilayah Keresidenan Pantai Timur Sumatra. Jalur ini direncanakan untuk mempermudah pengangkutan barang dari Pantai Barat Sumatra menuju pelabuhan di Pantai Timur Sumatra untuk selanjutnya diekspor ke Singapura. Rute ini mencakup pembangunan rel kereta api dari Payakumbuh ke Koto Baru dengan panjang sekitar 50 hingga 60 km melalui area perbukitan, serta jalur kedua sepanjang 26 km menuju Pekanbaru ([Greve, 1907](#)). Namun, hingga saat ini belum ditemukan tinggalan arkeologi dan data arsip terkait pembangunan dan keberadaan kedua proyek tersebut. Alasan utama tidak berjalannya proyek-proyek tersebut diduga karena keterbatasan pendanaan serta nilai ekonomis wilayah yang dilalui rute ini dianggap tidak cukup menjanjikan.

Sarana dan Tinggalan Arkeologi Transportasi Kereta Api di *Afdeeling* Limapuluh Kota

Stasiun Kereta Api

Terdapat tiga kategori stasiun kereta api, yaitu stasiun besar (*station*), stasiun kecil (*halte*), dan stasiun pemberhentian sementara (*stooplaats*). Pada wilayah *Afdeeling* Limapuluh Kota, terdapat dua stasiun besar, tiga halte, dan dua *stooplaats* ([lihat Tabel 1](#)).

Tabel 1. Daftar Stasiun, Halte dan *Stooplaats* Kereta Api di *Afdeeling* Limapuluh Kota

No.	Nama Stasiun	Kategori	Koordinat Lokasi (Decimal Degree)	Kondisi Saat Ini
1.	Payakumbuh	Stasiun	-0.2277307, 100.6254627	Masih ada
2.	Limbanang	Stasiun	-0.1090257, 100.5091883	Masih ada
3.	Simalanggang	Halte	-0.1741311, 100.6043114	Bangunan Baru
4.	Dangung-Dangung	Halte	-0.134565, 100.5473404	Masih ada
5.	Piladang	Halte	-0.265176, 100.5749852	Masih ada
6.	Simpang Batu Ampa	Stooplaat	-0.258755, 100.609888	Sudah hilang
7.	Simpang Ngalau	Stooplaat	-0.2651227, 100.5565529	Sudah hilang

Sumber: Peta *Fort de Kock Opgenomen in 1889–1895* (1902) dan *Het Minangkabausche Land* (Alam Minangkabau) (1935)

Stasiun pertama yang dibangun di *Afdeeling* Limapuluh Kota adalah Stasiun Payakumbuh (SS Pajakoembek). Bangunan stasiun ini secara administratif berada di Kelurahan Parit Rantang, Kecamatan Payakumbuh Barat, Kota Payakumbuh, pada ketinggian 514 mdpl. Stasiun ini diresmikan pada 15 September 1896 bersamaan dengan pembukaan rute jalur kereta api Bukittinggi-Payakumbuh (lihat Gambar 2). Pada sisi utara stasiun, terdapat beberapa bangunan yang dikelola PT KAI, dulunya merupakan rumah dinas pengelola stasiun pada masa Pemerintahan Hindia Belanda. Saat ini bangunan-bangunan tersebut disewakan sebagai lokasi usaha (lihat Gambar 13).



Gambar 2. Bangunan Stasiun Kereta Api Payakumbuh.

(Sumber: Penulis, 2024 & <http://hdl.handle.net/1887.1/item:894161>)

Selain stasiun besar, pada jalur ini juga terdapat satu halte yaitu Halte Piladang. Halte ini secara administrasi berlokasi di Nagari Koto Tengah Batu Ampa, Kecamatan Akabiluru, Kabupaten Lima Puluh Kota, pada ketinggian +590 mdpl. Halte Piladang dilengkapi dengan jalur khusus yang digunakan untuk memindahkan kereta api ke jalur lainnya. Selain itu, masih dapat ditemukan sebuah menara air yang dahulu berfungsi untuk memenuhi kebutuhan air bagi gerbong kereta api. Kemudian, di antara Halte Piladang terdapat dua *stooplaats*, yaitu *Stooplaats* Simpang Ngalau Indah dan *Stooplaats* Simpang Batu Ampa. Namun, kedua *stooplaats* ini sudah tidak lagi ditemukan bangunannya, karena telah dirobohkan dan digantikan dengan bangunan lain (lihat Gambar 3).



Gambar 3. Bekas Rel Kereta dan Menara Air (Kiri) & Bangunan Halte Piladang (kanan).
(Sumber: Penulis, 2024)

Stasiun berikutnya adalah Stasiun Limbanang. Stasiun ini secara administratif berlokasi di Nagari Limbanang, Kecamatan Suliki, Kabupaten Lima Puluh Kota ([lihat Gambar 4](#)). Stasiun ini mulai beroperasi pada tahun 1921, bersamaan dengan pengoperasian jalur kereta api Payakumbuh-Limbanang. Pada dinding atas pintu stasiun, terdapat inskripsi lama yang bertuliskan: "STASION LOEMBANANG COELIKI".



Gambar 4. Bangunan Stasiun Kereta Api Limbanang.
(Sumber: Penulis, 2024)

Terdapat dua halte di sepanjang jalur Payakumbuh-Limbanang. Halte pertama adalah Halte Danguang-danguang yang berlokasi di Nagari Guguak VIII Koto, Kecamatan Guguak, Kabupaten Lima Puluh Kota. Halte ini berada di area yang kini digunakan sebagai lokasi SMP Negeri 2 Danguang-danguang. Halte kedua adalah Halte Simalanggang yang terletak di Nagari Simalanggang, Kecamatan Payakumbuh, Kabupaten Limapuluh Kota. Saat ini, fasad halte tersebut telah berubah dengan bangunan baru dan difungsikan sebagai puskesmas ([lihat Gambar 5](#)).



Gambar 5. Bangunan Halte Dangung-dangung (kiri) dan Eks Lokasi Bangunan Halte Simalanggang (kanan)
(Sumber: Penulis, 2024)

Rel Kereta Api

Jalur rel kereta api di Keresidenan Pantai Barat Sumatra terdiri dari dua jenis rel. Jenis pertama adalah jalur rel kereta api konvensional ([lihat Gambar 6](#)). Sebagian besar jalur rel kereta api di *Afdeeling* Limapuluh Kota menggunakan jenis rel ini. Jalur ini terdiri dari dua batang logam yang dipasang di atas bantalan rel besi. Namun pada jalur rel di jembatan, umumnya menggunakan kayu sebagai bantalannya karena lebih elastis dalam menerima tekanan dari lokomotif. Batang rel yang berada di *Afdeeling* Limapuluh Kota memiliki ketebalan sekitar 5–6 cm, dengan jarak antar bantalan besi berkisar 108–112 cm. Sambungan antara rel dilakukan dengan menghubungkan dua batang rel menggunakan baut dan pelat baja berlubang, atau disebut sebagai pelat sambung (*fish plate*). Namun pada jalur ini belum ditemukan indikasi penggunaan *kracik* (batu kerikil) sebagai pelapis bantalan rel.

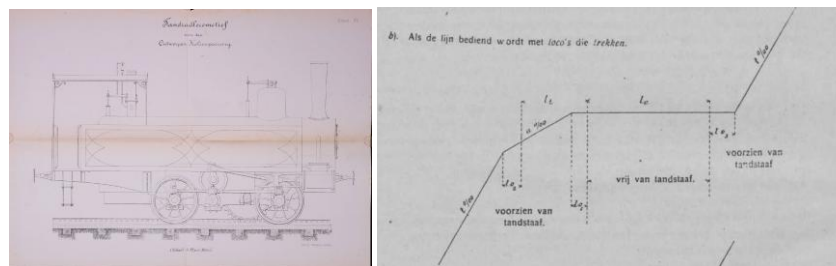


Gambar 6. Jenis rel kereta api konvensional di *Afdeeling* Limapuluh Kota.
(Sumber: Penulis, 2024)

Perkembangan teknologi perkeretaapian pada akhir abad ke-19, termasuk penemuan rel bergigi (*tandradbaan systeem Rigggenbach*). Hal itu mempermudah Pemerintah Hindia Belanda dalam mengeksplorasi wilayah Pantai Barat Sumatra yang didominasi oleh perbukitan. Teknologi rel bergigi pertama kali dikembangkan oleh insinyur Swiss bernama Niklaus Rigggenbach, serta digunakan pada jalur kereta api rak pertama yang dibangun pada tahun 1860. Jalur tersebut menghubungkan Vitznau di Danau Lucerne dengan Riga, Swiss. Pemanfaatan teknologi ini memungkinkan pembangun jalur kereta api sepanjang 210 km oleh Pemerintah Hindia Belanda, yang menghubungkan berbagai wilayah termasuk Payakumbuh, dan berakhir di Emmahaven (kini dikenal sebagai Pelabuhan Teluk

Bayur). Jalur ini menjadi sarana penting untuk transportasi barang dan penumpang, terutama dalam mendukung eksplorasi dan distribusi hasil bumi dari Wilayah Sumatra Barat (Delprat & Theodore, 1902; Rotterdamsch nieuwsblad, 1897).

Pada jalur rel kereta api Bukittinggi-Payakumbuh, terdapat beberapa titik dengan kemiringan lebih dari enam derajat yang menggunakan jenis rel kereta api bergigi. Jalur ini dilengkapi dengan dudukan untuk cengkeraman yang terletak di tengah-tengah rel. Cengkeraman tersebut terdiri dari dua batang logam tambahan yang diletakkan di bagian tengah rel utama. Bagian dalam kedua batang logam tersebut diberi batangan besi dengan jarak tertentu, sehingga membentuk struktur seperti rak yang dapat digunakan roda bergigi pada lokomotif uap (lihat Gambar 7). Sistem ini dirancang agar kereta api uap dapat mencengkeram rel dengan kuat, sehingga memudahkan perjalanan di area tanjakan yang curam. Jenis rel bergigi ini sangat jarang digunakan di Hindia Belanda (Rahman, 2019; Soerabaijasch handelsblad, 1895).



Gambar 7. Ilustrasi lokomotif uap dan jalur pada rel bergigi.
(Sumber: Cluysenaer, 1878; Roelofsen, 1920)

Selain di jalur kereta api di Sumatra Barat, jenis rel serupa juga tercatat digunakan di Jalur Kereta Api Ambarawa-Tuntang. Hingga kini, sisa rel bergigi di *Afdeeling* Limapuluh Kota masih dapat ditemukan di sekitar bekas *Stoopaats* Simpang Batu Ampar (lihat Tabel 1 dan Gambar 8).



Gambar 8. Rel bergigi di *Afdeeling* Limapuluh Kota.
(Sumber: Penulis, 2024)

Jembatan Rel Kereta Api

Fasilitas perkeretaapian di *Afdeeling* Limapuluh Kota didukung oleh sejumlah jembatan besi dan beton. Keberadaan jembatan-jembatan ini sangat penting,

karena jalur kereta api melewati wilayah dengan kondisi geografis berupa lereng perbukitan dan sungai besar. Hingga saat ini, telah teridentifikasi dua lokasi jembatan baja dan satu jembatan beton sebagai bagian dari infrastruktur penunjangnya.

Jembatan rel kereta api baja pertama di kawasan ini adalah Jembatan Kereta Api Padang Tarok yang terletak di perbatasan antara *Afdeeling* Limapuluh Kota dan *Afdeeling* Agam. Jembatan tersebut dibangun bersamaan dengan pembukaan jalur kereta api Bukittinggi-Payakumbuh (Soerabaijasch Handelsblad, 1895). Jembatan yang melintasi sungai Batang Agam ini berlokasi di sebelah tenggara Jembatan Padang Tarok dan sebelah timur PLTA Batang Agam. Secara administratif, jembatan ini berada di Jalan Bukittinggi-Payakumbuh, Nagari Koto Tengah Batu Ampa, Kecamatan Akabiluru, Kabupaten Limapuluh Kota. Jembatan ini menjadi penghubung penting antara Halte Piladang dan Halte Padang Tarok, terutama pada masa meningkatnya pengangkutan hasil bumi dari *Afdeeling* Limapuluh Kota menuju Kota Padang. Desainnya mencakup pembatas sisi rel berbentuk lengkungan besi dengan bantalan rel yang terbuat dari batang kayu, beberapa di antaranya masih terlihat hingga kini. Bagian bawah jembatan ditopang oleh struktur beton yang terdiri dari dua pilar. Konstruksinya menggunakan lempengan dan batang baja yang disusun dan disambungkan melalui sistem baut, mur, dan las (lihat Gambar 9).



Gambar 9. Struktur Jembatan Rel Kereta Api Padang Tarok
(Sumber: Penulis, 2024 & <http://hdl.handle.net/1887.1/item:710995>)

Jembatan rel kereta api baja berikutnya adalah Jembatan Kereta Api Lampasi yang terletak di wilayah *Afdeeling* Limapuluh Kota. Jembatan ini dibangun di atas Sungai Lampasi, tepatnya di sebelah timur Jembatan Lampasi. Secara administratif, lokasinya berada di Jalan Payakumbuh-Suliki, Nagari Simalanggang, Kecamatan Payakumbuh, Kabupaten Limapuluh Kota. Jembatan ini berfungsi sebagai penghubung antara Stasiun Payakumbuh dan Halte Simalanggang, dibangun bersamaan dengan pembangunan jalur Payakumbuh-Limbanang. Namun, saat ini Jembatan Rel Kereta Api Lampasi hanya menyisakan pondasi tiang di kedua sisi Sungai Lampasi (lihat Gambar 10).



Gambar 10. Jembatan Rel Kereta Api Lampasi
(Sumber: Penulis, 2024 & <http://hdl.handle.net/1887.1/item:701868>)

Jembatan rel kereta api berikutnya, merupakan jembatan beton yang berlokasi di Jalan Tan Malaka No. 184, Kecamatan Lamposi Tigo Nagori, Kota Payakumbuh. Jembatan tersebut dibangun sepenuhnya dari beton, serta berfungsi sebagai penghubung jalur antara Stasiun Payakumbuh dan jembatan besi kereta api Lampasi (lihat Gambar 11).



Gambar 11. Struktur Jembatan Rel Kereta Api Beton.
(Sumber: Penulis, 2024)

DISKUSI DAN PEMBAHASAN

Dinamika Transportasi Kereta Api di *Afdeeling* Limapuluh Kota

Keberadaan jalur kereta api di *Afdeeling* Limapuluh Kota, khususnya di Payakumbuh membuat wilayah tersebut mengalami masa kejayaannya pada medio 1910-1930-an. Pada rentang masa tersebut, hasil pertanian serta tambang diangkut dari Stasiun Payakumbuh. Pada Maret 1912, hasil bumi berupa tembakau seberat 129.415 kg diangkut dari Stasiun Payakumbuh, minyak genta 18.971 kg, gula pasir 6.969 kg, gambir 128.658 kg, kayu manis (*cassia*) 6.9956 kg, damar 4.784 kg, kulit ternak 4.466 kg, biji pinang 14.261 kg, kopi 4.911 kg, padi 21.836 kg, kopra 23.977 kg, genta 4.189 kg dan ayam 671 ekor (lihat Gambar 12). Selain hasil bumi, kereta api dari Payakumbuh juga mengangkut kuda-kuda yang dikembangbiakkan di depo peternakan kuda, serta dikirim menggunakan kereta ke berbagai daerah di Pantai Barat Sumatra (De Sumatra post, 1912; Wingen, 1903).

Uit Pakoemboch werd in Maart j.	
per spoor uitgevoerd :	
Tabak	129.415 K.G.
Klapper-olie	18.971 "
Inl. suiker	6.969 "
Gambir	128.658 "
Cassia	6.995 "
Damar	4.784 "
Huiden	4.466 "
Pinangnoten	14.261 "
Koffie	4.911 "
Rijst	21.386 "
Gopra	23.977 "
Klappers	4.189 "
en Kippen	671 dozjn.

Ook in deze door de natuur zoo rijk gezegende afdeling staat het rijstgewas zeer goed, zoodat men op een goeden oogst reukent.

Gambar 12. Daftar komoditas yang diangkut melalui Stasiun Payakumbuh pada Maret 1912
(Sumber: [De Sumatra post, 1912](#))

Jalur kereta api Payakumbuh-Limbanang memainkan peran penting dalam peningkatan ekonomi di wilayah tersebut. Jalur ini digunakan untuk mengangkut berbagai barang ke Limbanang, guna mendukung aktivitas pertambangan yang dikelola oleh *Mijnbouw Maatschappij* (MM) Aequator. Perusahaan ini memperoleh konsesi dan beroperasi di kawasan yang dikenal sebagai Kawasan Mangani (toponim yang berasal dari melimpahnya kandungan mineral mangan di daerah tersebut, selain emas dan perak) ([Gonggryp, 1934](#)). Selain itu, jalur ini juga dimanfaatkan oleh masyarakat sebagai moda transportasi utama untuk bepergian menuju Payakumbuh.

Pada 5 Oktober 1933, operasional jalur kereta api Payakumbuh-Limbanang dihentikan karena pendapatannya tidak mampu menutupi biaya operasional. Selain itu, penurunan aktivitas pertambangan di Kawasan Mangani semakin memperburuk kondisi tersebut, terutama setelah *Mijnbouw Maatschappij* (MM) Aequator menutup tambangnya. Akibatnya, arus pengangkutan barang di jalur ini terhenti. Situasi ini semakin diperparah oleh meningkatnya penggunaan mobil sebagai moda transportasi utama bagi masyarakat yang bepergian menuju Payakumbuh dari wilayah sekitar jalur kereta api ([Reitsma, 1943](#)).

Berbeda dengan jalur Payakumbuh-Limbanang, jalur kereta api Bukittinggi-Payakumbuh tetap digunakan setelah Indonesia merdeka, meskipun difungsikan dalam skala kecil. Pada saat Agresi Militer Belanda II, *Staatsspoorwegen ter Sumatra's Westkust* tetap memberikan perhatian terhadap jalur kereta api ini. Selama agresi, jalur tersebut mengalami kerusakan yang mengakibatkan terhentinya operasional kereta api. Oleh karena itu, pada tahun 1949 dilakukan perbaikan dan pembersihan jalur agar dapat kembali digunakan ([De Locomotief: Samarangsch Handels- en Advertentie-Blad, 1949](#)). Setelah *Staatsspoorwegen ter Sumatra's Westkust* dibubarkan dan asetnya diambil alih oleh Pemerintah Indonesia, jalur kereta api Bukittinggi-Payakumbuh tetap beroperasi, tetapi dalam skala terbatas. Namun, kondisi jalur yang ekstrem, infrastruktur serta armada yang sudah menua, serta meningkatnya persaingan dengan kendaraan pribadi dan transportasi umum menyebabkan jumlah penumpang terus menurun. Akibatnya, Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) selaku pengelola akhirnya menutup jalur ini pada tahun 1970-an ([Safwan, Taher, Asnan, & Syafrizal, 1987](#)).

Kondisi Tinggalan Arkeologi Transportasi Kereta Api di *Afdeeling* Limapuluh Kota

Jejak kereta api di *Afdeeling* Limapuluh Kota masih dapat ditemukan hingga saat ini melalui berbagai peninggalan fisiknya. Namun, kondisi fisik tersebut beragam dengan beberapa yang masih terjaga, sementara yang lain mengalami kerusakan atau pelapukan seiring berjalannya waktu.

Sisa-sisa bangunan dari jalur kereta api di *Afdeeling* Limapuluh Kota masih dapat ditemukan hingga kini (lihat Tabel 1). Bangunan Stasiun Payakumbuh beserta beberapa bangunan pendukungnya saat ini dimanfaatkan sebagai area usaha yang disewakan oleh PT Kereta Api Indonesia (lihat Gambar 13). Halte Piladang juga masih digunakan, kini berfungsi sebagai warung dan tempat produksi makanan lokal.

Namun, kondisi yang memprihatinkan terjadi pada Stasiun Limbanang. Stasiun ini kini sudah tidak terlihat dari jalan raya, karena akses masuknya telah tertutup dan terhimpit oleh permukiman warga. Bangunannya juga tampak tidak terawat. Berbeda dengan Stasiun Limbanang, Halte Dangung-dangung dan Halte Simalanggang memiliki fungsi baru. Halte Dangung-dangung kini dimanfaatkan sebagai sarana pendukung SMP Negeri 2 Dangung-dangung. Sementara itu, Halte Simalanggang digunakan sebagai Puskesmas Simalanggang.



Gambar 13. Pemanfaatan Stasiun Payakumbuh dan bangunan pendukungnya sebagai Lokasi Usaha
(Sumber: Penulis, 2024)

Dua dari tiga jembatan kereta api yang pernah ada di *Afdeeling* Limapuluh Kota masih dalam kondisi utuh. Pertama, Jembatan Padang Tarok yang berada di jalur kereta api Payakumbuh-Bukittinggi. Kasus menarik terjadi pada Jembatan Padang Tarok yang keberadaannya kurang dikenal karena tertutup oleh vegetasi, meskipun terletak di jalur lintas antarkabupaten. Namun, jika diamati lebih dekat, jembatan ini masih dalam kondisi utuh dan masih menyisakan bantalan rel berbahan kayu. Kedua, jembatan beton yang berada di jalur kereta api Payakumbuh-Limbanang. Saat ini jembatan tersebut pada bagian atasnya dimanfaatkan sebagai pondasi rumah nonpermanen. Pada kasus Jembatan Lampasi, saat ini hanya menyisakan struktur tiang di kedua sisi Sungai Batang Lampasi.

Seiring berjalannya waktu, jalur-jalur rel kereta api mengalami perubahan fungsi, dengan sebagian di antaranya beralih menjadi bagian dari badan jalan, sementara lainnya berubah menjadi kawasan bisnis di tengah kota. Pada beberapa titik, jalur kereta api Bukittinggi-Payakumbuh telah berubah menjadi jalan perkampungan. Contohnya dapat ditemukan di area Ngalau, di mana kontur rel kereta api masih dapat dilacak melalui peta lama yang kini menunjukkan jalur tersebut telah menjadi jalan.

Meskipun rel kereta api Bukittinggi-Payakumbuh masih ada hingga saat ini dan tetap digunakan bahkan setelah Pemerintah Hindia Belanda diganti dengan Republik Indonesia. Namun begitu, terdapat di banyak lokasi bagian rel telah tertutup tanah, semak belukar, atau berada di antara akar pohon (lihat Gambar 14). Sementara beberapa titik lainnya telah menjadi permukiman. Berbeda dengan itu, rel kereta api Payakumbuh-Limbanang sudah tidak dapat ditemukan lagi, karena sejak tahun 1933 jalurnya telah dibongkar dan dialihfungsikan untuk kepentingan lain (lihat Gambar 15).



Gambar 14. Kondisi Rel Kereta Api di *Afdeeling* Limapuluh Kota
(Sumber: Penulis, 2024)



Gambar 15. Pembongkaran Jembatan dan Rel Kereta api
Jalur Payakumbuh-Limbanang

(Sumber <http://hdl.handle.net/1887.1/item:703338>,
<http://hdl.handle.net/1887.1/item:701799>)

KESIMPULAN

Stasiun Payakumbuh memiliki peran penting dalam mendukung aktivitas ekonomi di *Afdeeling* Limapuluh Kota dan secara lebih luas di Keresidenan Pantai Barat Sumatra. Jalur kereta api di wilayah ini memiliki nilai ekonomi yang tinggi, sehingga Pemerintah Hindia Belanda berupaya keras membangunnya. Sejarah perkembangan jalur kereta api di kawasan ini juga tidak terlepas dari adopsi teknologi rel bergigi yang pertama kali ditemukan di Swiss, serta memungkinkan jalur kereta api dapat dibangun di medan perbukitan Pantai Barat Sumatra.

Teknologi ini diterapkan pada beberapa titik untuk mengatasi medan yang sulit. Demi mendukung eksploitasi sumber daya alam, jalur Payakumbuh-Limbanang dibangun sebagai jalur pengangkutan hasil tambang dan komoditas lainnya.

Kejayaan perkeretaapian di *Afdeeling* Limapuluh Kota yang dimulai sejak 15 September 1896 harus berakhir pada tahun 1970-an. Beberapa faktor yang menyebabkan penutupan jalur ini antara lain, kondisi rel yang telah menua sehingga tidak dapat digunakan untuk jenis lokomotif yang lebih modern, serta persaingan dengan moda transportasi darat seperti mobil yang semakin berkembang.

Beberapa tinggalan arkeologi pada jalur kereta api di *Afdeeling* Limapuluh Kota telah mengalami perubahan fungsi dan pemanfaatan oleh masyarakat. Pada kawasan Stasiun Payakumbuh, bangunan utama dan struktur pendukung di sisi utara kini dimanfaatkan sebagai kafe. Sementara itu, bangunan Halte Piladang telah dialihfungsikan menjadi rumah produksi makanan lokal. Pada sejumlah lokasi lainnya, bekas jalur rel kereta api dimanfaatkan sebagai area permukiman, dengan pembangunan rumah-rumah oleh warga setempat. Sayangnya, hingga kini belum terdapat kebijakan konservasi konkret di tingkat lokal yang mampu melindungi dan mengarahkan pemanfaatan peninggalan arkeologi perkeretaapian tersebut. Tanpa intervensi yang jelas, warisan sejarah transportasi kereta api di wilayah ini berpotensi hilang dan terhapus dari ingatan kolektif masyarakat.

Meskipun sebagian besar jalur kereta api telah hilang, sisa-sisa kejayaan perkeretaapian di *Afdeeling* Limapuluh Kota masih dapat ditemukan pada masa kini. Beberapa peninggalan yang tersisa antara lain dua stasiun, tiga halte, tiga jembatan rel, serta sejumlah titik yang masih memiliki rel biasa maupun rel bergigi. Keberadaan tinggalan ini menjadi bukti sejarah penting yang dapat menjadi pertimbangan untuk kajian lebih lanjut terhadap perkembangan transportasi kereta api di wilayah ini.

PERNYATAAN PENULIS

Dwi Kurnia Sandy adalah kontributor utama dan Salma Fitri Kusumastuti adalah anggota dengan tugas utama mencari sumber dan editor tulisan. Artikel ini telah dibaca dan disetujui oleh seluruh penulis. Urutan pencantuman nama penulis dalam artikel ini telah berdasarkan kesepakatan seluruh penulis. Penulis menyatakan tidak ada konflik kepentingan yang terkait dengan artikel ini, serta tidak ada pendanaan yang mempengaruhi isi dan substansi dari artikel ini. Penulis mematuhi aturan Hak Cipta yang ditetapkan oleh Berkala Arkeologi.

UCAPAN TERIMA KASIH

Saya mengucapkan terima kasih kepada Nur Izzatul Ulum, Farikha Niam Fauzi, dan Hafid Pradana yang telah membantu penulis baik dalam kegiatan survei maupun pemberian informasi mengenai kereta api di Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

- Algemeen handelsblad voor Nederlandsch-Indië. (1933, Juli 20). De S. S. ter S. W. K. *Algemeen handelsblad voor Nederlandsch-Indië*.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB19:000440186>
- Bemmelen, J. F. van, & Hooyer, G. B. (1902). *Reisgids voor Nederlandsch-Indië*. Knaap, Otto. <https://resolver.kb.nl/resolve?guci=MMKB18A:023582000>
- Cluysenaer, J. L. (1878). *Het hellend vlak van Agudio en de stangenbanen*. Breda: Departement van Koloniën.
<https://www.delpher.nl/nl/boeken1/gview?query=tandradbaan+stysteem+Riggenbach&coll=boeken1&identificer=2uNfHJrjwT0C&rowid=1>
- De Locomotief: Samarangsch handels- en advertentie-blad*. (1949, 2 Juli). Situatie is stationnair: Daroel Islam lijdt verliezen; onveiligheid in bepaalde gebieden op Java draagt zorgwekkend karakter; intensieve patrouillegang.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010863528>
- De Sumatra Post*. (1912, 3 Juni). De oenomische toestand ter Westkust.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010323922>
- DeCorse, C. R. (2014). Historical archaeology: Methods, meanings and ambiguities. Dalam J. Anquandah, B. Kankpeyeng, & W. Apoh (Eds.), *Current perspectives in the archaeology of Ghana* (hlm. 139–163). Sub-Saharan Publishers.
<https://doi.org/10.2307/j.ctvk3gn0j>
- Delprat, & Theodore, F. A. (1902). *Staatsspoorweg ter Sumatra's Westkust en Ombilin kolenvelden*. Koninklijk Instituut van Ingenieurs.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB31:037010000>
- Gonggryp, G. F. E. (1934). *Geïllustreerde encyclopaedie van Nederlandsch-Indië*. Leidsche Uitgeversmaatschappij.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB18:008169000:00007>
- Greve, W. H. de. (1907). *Het Ombilin-kolenveld in de Padangsche Bovenlanden en het transportstelsel op Sumatra's Westkust*. Landsdrukkerij.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMUBL07:000002091>
- Hermawan, I. (2019). Kereta Api: Kuasa Ekonomi Masa Kolonial Belanda. Dalam *Kekuasaan, Kepemimpinan, dan Organisasi Masyarakat Masa Lampau* (hlm. 87–94). Balai Arkeologi Jawa Barat. <https://doi.org/10.24164/prosiding18/07>
- Het vaderland. (1895, Mei 18). Spoorweg Fort de Kock-Pajakombo. *Het vaderland*.
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB23:001421117>
- Jafarbiglu, H., & Pourreza, A. (2022). A comprehensive review of remote sensing platforms, sensors, and applications in nut crops. *Computers and Electronics in Agriculture*, 197, 106844. <https://doi.org/10.1016/j.compag.2022.106844>
- Koninklijk Instituut voor de Tropen KIT. (1935). *Het Minangkabausche land (Alam Minangkabau)* [Unknown]. Amsterdam: Koninklijk Instituut voor de Tropen KIT.

- Perquin, B. L. M. C. (1921). *Nederlandsch Indische staatsspoor- en tramwegen*. Bureau Industria. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB02:100003870>
- Rahman, A. (2019). Modernisasi teknologi kereta api di Sumatera Barat masa Hindia Belanda (1871–1933). *Siddhayatra: Jurnal Arkeologi*, 24(1), 17. <https://doi.org/10.24832/siddhayatra.v24i1.146>
- Reitsma, S. A. (1925). *Gedenkboek der Staatsspoor- en Tramwegen in Nederlandsch-Indië, 1875–1925*. Batavia: Topografische Inrichting. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB18A:018512000>
- Reitsma, S. A. (1943, September 25). De Staatsspoorweg ter Sumatra's Westkust (S.S.S.). *Moorman's Periodieke Pers Den Haag*. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMUTRA03:004510021:00001>
- Roelofsen, P. A. (1920). *Aanteekeningen ten dienste van den traceerder van tandradbanen met beteekenend doorgaand goederenverkeer*. Papyrus. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB31:040689000>
- Rotterdamsch nieuwsblad. (1897, April 8). De aanleg van bergspoorwegen. *Rotterdamsch nieuwsblad*. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010176820>
- Safwan, M., Taher, I., Asnan, G., & Syafrizal. (1987). *Sejarah Kota Padang*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional.
- Soerabaijasch handelsblad. (1895, Juni 20). De Spoorweg Fort de Kock-Pajakombo. *Soerabaijasch handelsblad*. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:011138949>
- South, S. A. (2002). *Method and Theory in Historical Archeology* (1st ed). Clinton Corners: Eliot Werner Publications, Incorporated.
- Sumatra-bode. (1921, Juni 7). Staats Spoorweg en ter Sumatra's Westkust openstelling nieuw lijngedeelte Pajakombo-Limbanang. *Sumatra-bode*. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB19:002114128:mpeg21:a00024>
- Topographisch Bureau Batavia. (1902). *[Fort de Kock]: opgenomen in 1889–1895 / door het Topographisch Bureau te Batavia uitgegeven in het 1e semester 1902*. Batavia: Topographisch Bureau. <https://www.oldmapsonline.org/en/maps/35e4e754-fb44-5561-995a-0d22314955b3?gid=281964f7-3658-58a2-93a1-7de8f84b80dc#position=9.5856/-0.2042/100.5376/-0.05&year=1902>
- Willemsen, H. E. B. (1906). *Wegen en vervoermiddelen voor brieven in Nederlandsch-Indië*. Visser. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMUBL07:000004064>
- Wingen, N. , Van. (1903). *Paardenfokkerij en Wedrennen Padangsche Bovenlanden*. Heirs B. van der Kamp. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMSFUBU02:000049767:00002>

