

MENAPAK JEJAK SEJARAH TAMBANG BATUBARA DI SAWAHLUNTO



Sawahlunto sebelum penambangan (foto: koleksi Museum Goedang Ransoem)

Terletak 95 km sebelah timur laut kota Padang, Sawahlunto dulu hanya merupakan sebuah lembah subur yang dijadikan sawah oleh warga setempat. Lembah tersebut dibelah oleh aliran sungai Lunto. Nama Sawahlunto sendiri diambil dari kata “sawah” dan sungai “Lunto”. Lembah sungai lunto yang subur itu kemudian beralih fungsi menjadi daerah pertambangan batubara.

Willem Hendrik De Greve, seorang ahli geologi yang ditunjuk oleh pemerintah Hindia Belanda untuk menyelidiki keberadaan batubara di Sawahlunto. Pada tahun 1868, dia menemukan kandungan batubara di sungai Ombilin. Setelah diketahui kandungan sumber daya alam dan potensi ekonominya, pemerintah Hindia Belanda memutuskan untuk melanjutkan eksplorasi. Pada akhirnya dimulai pula pembangunan infrastruktur tambang dan pendukungnya di Sawahlunto. Pembangunan infrastruktur tersebut dilakukan pada tahun 1883 hingga 1894. Aktivitas pertambangan sendiri sudah dimulai sejak tahun 1892 dengan produksi batubara sebanyak 48.000 ton. Eksploitasi batubara terus berlanjut hingga berakhir pada 2004. Sejak saat itu semua fasilitas pertambangan tidak difungsikan lagi sebagaimana mestinya. Namun beberapa tahun lalu pemda setempat berinisiatif menjadikan Sawahlunto menjadi kota wisata tambang

dengan tata ruang dan bangunan khas kolonial dengan mengusung slogan “Kota Wisata Tambang yang Berbudaya”.

Pusat kota Sawahlunto yang terletak di lembah sungai Lunto relatif kecil namun masih banyak ditemukan bangunan tua peninggalan Belanda beserta tata ruangnya. Pasar, Gereja St. Barbara, dan Gedung Societeit adalah sebagian dari bangunan tua yang masih lestari hingga sekarang. Namun yang khas di Sawahlunto adalah beberapa bangunan yang ada kaitannya dengan tambang batu bara. Beberapa bangunan bekas kegiatan pertambangan menjadi saksi bisu kejayaan tambang Sawahlunto selama lebih dari seabad.

Lubang Tambang Mbah Suro, merupakan salah satu situs tambang batubara yang sejak tahun 2007 dibuka untuk umum sebagai tempat wisata. Nama Mbah Suro sendiri diambil dari nama seorang mandor bernama Soerono yang ditugaskan pemerintah Hindia Belanda pada awal abad 20 untuk mengawasi kegiatan pertambangan. Ada beberapa versi cerita mengenai sosok mandor yang didatangkan dari Jawa ini. Menurut cerita, mbah Suro adalah seorang pekerja keras, tegas, dan taat beragama serta disegani karena dipercaya memiliki ilmu kebal. Namun dalam versi lain diceritakan bahwa mbah Suro seorang mandor yang kejam, sering menyiksa anak buahnya menggunakan cambuk. Entah versi mana yang benar, yang pasti mbah Suro merupakan orang yang berpengaruh dalam kegiatan pertambangan di Sawahlunto sehingga namanya diabadikan menjadi situs wisata ini.

Terowongan tambang ini dibuka pemerintah Hindia Belanda pada 1898. Pembuatan terowongan ini mengerahkan pekerja paksa yang berasal dari berbagai penjara seperti Jawa, Sulawesi, Medan, dan Padang. Pekerja paksa yang berasal dari luar Sumbar, diangkut menggunakan kapal menuju pelabuhan Teluk Bayur kemudian dilanjutkan perjalanan menggunakan kereta api menuju Sawahlunto. Jalur rel kereta dari Sawahlunto ke pelabuhan Teluk Bayur telah ada sejak tahun 1894 yang digunakan untuk mengangkut hasil tambang batubara sekaligus alat transportasi. Sebagai fasilitas pendukung, stasiun kereta api Sawahlunto dengan fasilitas memadai baru dibangun pada 1918. Kini stasiun kereta api tersebut dijadikan sebagai museum kereta api.



stasiun kereta api Sawahlunto

Di Sawahlunto inilah para narapidana tersebut dipekerjakan untuk membuat terowongan tambang. Pekerja paksa ini dikenal juga dengan sebutan orang rantai karena dalam kegiatan penambangannya kaki mereka dirantai. Siksaan berupa cambukan seringkali mereka terima dari mandor, makanan yang diberikanpun terbatas, karena itu banyak orang rantai yang meninggal selama berlangsungnya kerja paksa itu.



peralatan masak

Untuk memasok kebutuhan makanan pekerja tambang, dibuatlah dapur umum yang dibangun pada 1918. Dapur umum itu juga bertanggungjawab pada ketersediaan makanan pasien rumah sakit di Sawahlunto. Setiap harinya, dapur umum tersebut mampu menyediakan makanan untuk sekitar 6000 orang. Dapur umum tersebut kini telah berubah fungsi menjadi Museum Goedang Ransum. Banyak orang dipekerjakan di dapur umum ini termasuk juga anak-anak.

Bangunan dapur umum itu terbilang luas dengan alat masak raksasa. Maklum saja keterisian perut ribuan orang bergantung pada tempat ini. Untuk mendukung proses penyediaan makanan, dapur umum ini dilengkapi dengan peralatan masak paling modern di masa itu. Bahkan di awal abad 20, perlengkapan dapur modern di Sawahlunto menjadi yang pertama ada di Indonesia.

Sebelum masuk ke terowongan, pengunjung disarankan untuk memakai perlengkapan keamanan yang telah disediakan pihak pengelola. Helm dan sepatu tambang tersedia di ruang khusus, selain itu disediakan pula loker tempat menyimpan barang-barang pengunjung. Setelah perlengkapan dikenakan, seorang pemandu siap mengantar masuk ke terowongan tambang. Puluhan anak tangga mengantarkan pengunjung menuju ke dalam perut bumi. Lampu-lampu sudah dipasang untuk menerangi terowongan. Hanya sampai kedalaman sekitar 18 meter saja, karena di bawah lagi masih dipenuhi air. Sebelum dibuka, air menggenang hingga pintu masuk terowongan. Rembesan air yang berasal dari sungai Lunto ini memang menjadi alasan terowongan tambang ini ditutup pada tahun 1920-an dan baru dibuka lagi pada 2007 untuk tujuan wisata.



lubang tambang batubara mbah Suro

Perjalanan kemudian dilanjutkan menyusuri terowongan. Sebagian jalan sudah dipasang paving blok, namun dinding yang berbentuk setengah lingkaran masih asli berupa batu bata dan sebagian lagi dinding alami berupa lapisan batubara. Selang besar berdiameter 50 cm diletakkan di sepanjang terowongan untuk memasok udara segar ke dalam. Tak sampai satu kilometer,

perjalanan mentok sampai ujung terowongan yang ditutup dengan beton. Sebenarnya di balik beton itu ada terowongan lagi yang menghubungkan langsung menuju bangunan pembangkit listrik tenaga uap yang kini berubah fungsi menjadi Masjid Agung Sawahlunto. Rencananya beberapa tahun terowongan menuju masjid itu akan dibuka untuk wisata, jika ada dana.



salah satu sudut galeri museum Goedang Ransoem

Kini Sawahlunto telah menjelma menjadi kota wisata tambang. Industri pariwisata yang dikembangkan oleh pemerintah setempat membuat warga menjadikannya sebagai salah satu sumber mata pencaharian utama. Beberapa kios souvenir berderet di sekitar lokasi museum. Meskipun demikian, sebagai tempat wisata Sawahlunto masih terbilang sepi. Kota itu kalah populer dibandingkan dengan Padang atau Bukittinggi. Jarak 100 km, 2 – 3 jam perjalanan dari kota Padang bisa jadi membuat wisatawan dari luar kota berpikir panjang untuk menjadikan Sawahlunto sebagai destinasi utama. Meskipun sebenarnya Sawahlunto memiliki keunikan yang sulit ditemukan di destinasi wisata lainnya di Sumatera Barat atau bahkan di Indonesia. Diperlukan promosi yang gencar untuk meningkatkan kunjungan wisatawan dan menjadikan Sawahlunto sebagai salah satu ikon wisata di Sumatera Barat.

Sawahlunto, sebuah kota tua dengan beragam cerita. Cerita tentang batubara yang pernah jaya. Cerita tentang penderitaan para pekerja paksa dan hasil karya mereka. Cerita yang terangkai dalam beberapa museum dan bangunan tua.

MRT JAKARTA

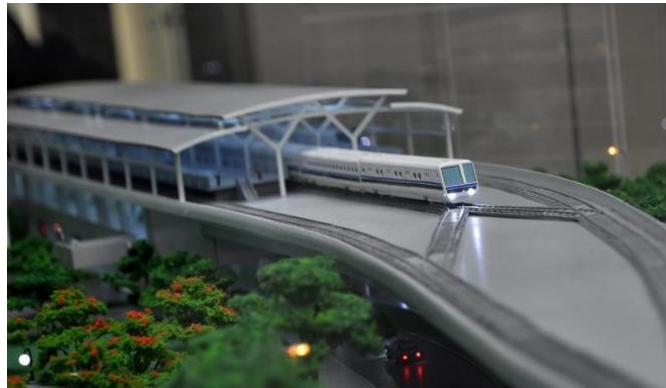


PT Mass Rapid Transit Jakarta (PT MRT Jakarta) berdiri pada tanggal 17 Juni 2008, berbentuk badan hukum Perseroan Terbatas dengan mayoritas saham dimiliki oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta (struktur kepemilikan: Pemprov DKI Jakarta 99.98%, PD Pasar Jaya 0.02%). PT MRT Jakarta memiliki ruang lingkup kegiatan di antaranya untuk pengusahaan dan pembangunan prasarana dan sarana MRT, pengoperasian dan perawatan (*operation and maintenance/O&M*) prasarana dan sarana MRT, serta pengembangan dan pengelolaan properti/bisnis di stasiun dan kawasan sekitarnya, serta Depo dan kawasan sekitarnya.

Dasar hukum pembentukan PT MRT Jakarta adalah Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 3 Tahun 2008 Tentang Pembentukan Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) Perseroan Terbatas (PT) MRT Jakarta (sebagaimana diubah dengan Peraturan Daerah Nomor 7 Tahun 2013 Tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2008 Tentang Pembentukan Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) Perseroan Terbatas (PT) MRT Jakarta) dan Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2008 Tentang Penyertaan Modal Daerah Pada Perseroan Terbatas (PT) MRT Jakarta (sebagaimana diubah dengan Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2013 Tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2008 Tentang Penyertaan Modal Daerah Pada Perseroan Terbatas (PT) MRT Jakarta).

Rencana pembangunan MRT di Jakarta sesungguhnya sudah dirintis sejak tahun 1985. Namun, saat itu proyek MRT belum dinyatakan sebagai proyek nasional. Pada tahun 2005, Presiden Republik Indonesia menegaskan bahwa proyek MRT Jakarta merupakan proyek nasional. Berangkat dari kejelasan tersebut, maka Pemerintah Pusat dan Pemerintah Provinsi

DKI Jakarta mulai bergerak dan saling berbagi tanggung jawab. Pencarian dana disambut oleh Pemerintah Jepang yang bersedia memberikan pinjaman.



Pada 28 November 2006 penandatanganan persetujuan pembiayaan Proyek MRT Jakarta dilakukan oleh Gubernur Japan Bank for International Cooperation (JBIC) Kyosuke Shinozawa dan Duta Besar Indonesia untuk Jepang Yusuf Anwar. JBIC pun mendesain dan memberikan rekomendasi studi kepada Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Telah disetujui pula kesepakatan antara JBIC dan Pemerintah Indonesia, untuk menunjuk satu badan menjadi satu pintu pengorganisasian penyelesaian proyek MRT ini.

JBIC kemudian melakukan *merger* dengan Japan International Cooperation Agency (JICA). JICA bertindak sebagai tim penilai dari JBIC selaku pemberi pinjaman. Dalam jadwal yang dibuat JICA dan MRT Jakarta, desain teknis dan pengadaan lahan dilakukan pada tahun 2008-2009, tender konstruksi dan tender peralatan elektrik serta mekanik pada tahun 2009-2010, sementara pekerjaan konstruksi dimulai pada tahun 2010-2014. Uji coba operasional rencananya dimulai pada tahun 2014. Namun, jadwal tersebut tidak terpenuhi. Desain proyek pun dilakukan mulai tahun 2008-2009, tahap konstruksi dilakukan mulai Oktober 2013, dan dicanangkan selesai pada 2018.

Proyek MRT Jakarta dimulai dengan pembangunan jalur MRT Fase I sepanjang ± 16 kilometer dari Terminal Lebak Bulus hingga Bundaran Hotel Indonesia yang memiliki 13 stasiun berikut 1 Depo. Untuk meminimalisir dampak pembangunan fisik Fase I, selain menggandeng konsultan manajemen lalu lintas, PT MRT Jakarta juga memiliki Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (Amdal). Pengoperasian Fase I akan dimulai pada tahun 2019.

Pembangunan jalur MRT Fase I akan menjadi awal sejarah pengembangan jaringan terpadu dari sistem MRT yang merupakan bagian dari sistem transportasi massal DKI Jakarta pada masa yang akan datang. Pengembangan selanjutnya meneruskan jalur Sudirman menuju Ancol (disebut jalur Utara-Selatan) serta pengembangan jalur Timur-Barat.

- Dalam tahap *Engineering Service*, PT MRT Jakarta bertanggung jawab terhadap proses prakualifikasi dan pelelangan kontraktor.
- Dalam tahap Konstruksi, PT MRT Jakarta sebagai atribusi dari Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menandatangani kontrak dengan kontraktor pelaksana konstruksi, dan konsultan yang membantu proses pelelangan kontraktor, serta konsultan manajemen dan operasional.
- Dalam tahap operasi dan pemeliharaan, PT MRT Jakarta bertanggung jawab terhadap pengoperasian dan perawatan, termasuk memastikan agar tercapainya jumlah penumpang yang cukup untuk memberikan pendapatan yang layak bagi perusahaan.

Pelaksanaan pembangunan MRT melibatkan beberapa instansi, baik pada tingkatan Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, dan PT MRT Jakarta sendiri. Oleh karena itu, dokumen anggaran yang diperlukan juga melibatkan lembaga-lembaga tersebut dengan nama program dan kegiatan berbeda namun dengan satu keluaran yang sama, pembangunan MRT Jakarta.

LUBANG KALAM SAWAHLUNTO

Lubang Kalam Sawahlunto adalah sebutan bagi terowongan jalan kereta api yang menembus kaki sebuah bukit sepanjang 835 m, yang dikerjakan oleh orang rantai, para pekerja paksa yang dimanfaatkan untuk menambang batubara di Sawahlunto, Sumatera Barat.

Dari arah Kota Sawahlunto, belokan menuju ke Lubang Kalam ada di sebelah kanan jalan, pada GPS -0.70736, 100.78861, dan masuk ke dalam cukup jauh sebelum akhirnya sampai di sebuah tempat dimana kendaraan bisa diparkir, pada GPS -0.70027, 100.77892.



Lubang Kalam dilihat dari tempat parkir kendaraan. Lintasan jalan kereta api yang pada jaman kolonial selalu bergemuruh dilindas kereta pengangkut batubara ke pelabuhan Teluk Bayur, kini hanya berbunyi jika Kereta Wisata Mak Itam atau kereta wisata lain melintas pada hari-hari libur.



Pemandangan di dalam lorong Lubang Kalam yang dipotret dengan kamera berkecepatan rendah. Lubang yang bercahaya di ujung lorong terlihat sangat kecil. Pada jarak tertentu, terdapat lubang-lubang pada dinding lorong, sebagai tempat berlindung bagi pejalan ketika kereta lewat.



Meskipun masinis Kereta Api Mak Itam mengatakan separuh jalan kereta di Lubang Kalam ini menanjak, namun kemiringannya tidak terlihat kentara bagi saya ketika berdiri di sana. Mak Itam adalah sebutan bagi kereta api wisata dengan Lokomotif Uap Seri E1060 buatan Jerman tahun 1965, yang melayani carteran dari Stasiun KA Sawahlunto ke Muara Kalaban.



Kondisi Lubang Kalam ini masih sangat baik dan rapi. Saya bayangkan akan menyenangkan jika ada tempat duduk nyaman di pinggir mulut terowongan untuk menikmati suasana, terutama jika kereta tengah lewat. Lubang Kalam dilihat dari dalam lorong. Beginilah suasana di dalam lorong Lubang Kalam, jika dilihat dengan mata biasa. Batang melintang ke kiri pada foto di atas, adalah

belokan menuju tempat parkir kendaraan, dilihat dari depan bibir Lubang Kalam. Pria yang terlihat pada foto adalah Edi Reflan (0812 6642 4563), yang menemani selama di Kota Sawahlunto dengan mobil Avanza sewaanannya. Saya sungguh puas dengannya, dan sangat saya rekomendasikan untuk menggunakan jasanya jika ingin menjelajah Kota Sawahlunto dan sekitarnya.

SEJARAH DI BALIK TEROWONGAN TERPANJANG DI INDONESIA, WILHELMINA



Dimanakah terowongan kereta api terpanjang di Indonesia? Rekor itu sampai saat ini masih dipegang oleh Terowongan Wilhelmina yang memiliki panjang terowongan mencapai 1.208 meter. Terowongan Wilhelmina merupakan salah satu terowongan kereta api jurusan Banjar-Cijulang (82 km) yang melintasi Pangandaran.

Jalur Kereta Api ini mempunyai banyak jembatan dan 3 terowongan yakni Terowongan Hendrik (100 m), Terowongan Juliana (250 m), dan Terowongan Wilhelmina sebagai yang terpanjang. Terowongan ini menembus bukit kapur di bawah Desa Empak dan Bagolo di Kecamatan Kalipucang, Kabupaten Ciamis, Jawa Barat.

Terowongan Wilhelmina dibangun oleh perusahaan kereta api zaman Belanda, SS (Staats Spoorwegen) pada tahun 1914 dan mulai digunakan pada 1 Januari 1921. Nama Wilhelmina diambil dari nama seorang ratu dari Kerajaan Belanda yang memiliki nama lengkap Wilhelmina Helena Pauline Maria. Wilhelmina menjadi Ratu Kerajaan Belanda pada tahun 1890 hingga 1948.

Masyarakat setempat sering menyebut terowongan Wilhelmina dengan sebutan terowongan Sumber. Hingga pada 3 Pebruari 1981, dikarenakan matinya jalur kereta api Banjar-Cijulang maka mati pula terowongan ini dan tidak digunakan lagi. Alasannya adalah karena mahalunya biaya operasional dan sedikitnya pemasukan dari para penumpang kereta api di jalur itu.

Namun tahukah Anda sejarah menarik dan misterius dibalik pembangunan jalur kereta api ini?

Pembangunan terowongan Wilhelmina telah menyisakan kisah-kisah seru dan menyedihkan. Konon, pada tahun 1916, penggalian terowongan dan jembatan di daerah ini sempat terhenti karena tidak ada tenaga ahli yang mau bekerja di tempat ini.

Mereka beralasan selain medannya sulit, ada banyak pekerja yang meninggal karena tiba-tiba jatuh sakit. Namun, perusahaan kereta api Belanda terus berusaha menyelesaikan pembangunan jalur ini, sebab jalur ini sangat penting untuk mengangkut hasil bumi berupa kopra yang berlimpah di daerah tersebut.

Pembangunan jalur kereta api Banjar-Cijulang diusulkan oleh pihak swasta pada masa pemerintah Hindia Belanda. Terdapat berbagai argumentasi dan perdebatan tentang perlunya dibangun jalur kereta api ini. Latar belakang dari pengajuan pembangunan jalur kereta api tersebut yaitu kepentingan ekonomi. Di sekitar Banjar terdapat banyak perkebunan yang sangat memerlukan sarana transportasi memadai untuk proses pengangkutan. Semua perkebunan itu milik kalangan swasta dari Eropa.

Di samping itu, hasil pertanian yang melimpah di Priangan tenggara dan lembah Parigi merupakan pertimbangan lain di balik usul pembangunan jalur tersebut. Di kawasan itu banyak padi hasil panen petani yang sudah disimpan lebih dari enam tahun karena kesulitan dalam pengangkutan ke luar daerah. Ditambah lagi, di sepanjang jalur Banjar-Cijulang banyak tanah yang bisa dimanfaatkan sebagai sawah dan tegal.

Keberadaan jalur kereta api ini akhirnya menjadi tulang punggung sarana transportasi di wilayah Kabupaten Ciamis khususnya kawasan Banjar hingga Cijulang dan sekitarnya hingga dekade 1980-an.

Terowongan Wilhelmina sangat lurus dan panjang. Dari ujung terowongan satu, kita bisa melihat ujung terowongan yang lain, berupa setitik cahaya. Saat berada di dalam terowongan yang gelap dan panjang, tak terbayangkan betapa beratnya pekerja memahat batuan keras sepanjang satu kilometer lebih ini.

Selain melewati terowongan, jalur ini juga melewati beberapa jembatan layang yang tinggi dan panjang, salah satunya jembatan Cikacepit. Jembatan ini juga menjadi mahakarya yang sangat mengagumkan. Jembatan seolah-olah menggantung di awang-awang.

Jembatan Cikacepit ini mempunyai panjang ± 290 m dengan lebar 1.70 m dengan tinggi dari permukaan tanah sekitar 100 m tanpa pelindung di kiri-kanan jembatan. Pelindung untuk orang yang menyebrang justru adanya di bawah, sehingga orang harus meniti tangga lebih dulu.

Jalur ini dulu merupakan jalur yang sibuk. Panorama jalur ini sangat indah mulai dari pegunungan hingga laut. Setelah pada akhirnya ditutup, jalur ini sempat diperbaiki dan berberapa lokomotif seperti BB300 dan D301 sempat lewat jalur ini. Namun kemudian ditutup lagi saat krisis ekonomi yang melanda seluruh Asia. Jalur dan bantalan yang baru pasang pun dibongkar.

Kini, kondisi terowongan ini sudah sangat memprihatinkan. Rel didalamnya sudah hilang, banyak rembesan air dan dipenuhi dengan rumput dan semak belukar. Padahal terowongan ini merupakan bukti sejarah yang seharusnya tetap terjaga. Selain menjadi bukti sejarah, terowongan ini juga bisa dimanfaatkan sebagai tempat wisata sejarah.

TEROWONGAN IJO KEBUMEN

Terowongan Ijo Kebumen secara kebetulan terlihat ketika menunggu di palang jalan perlintasan sebidang kereta api karena saat itu kereta lewat, dan kemudian melihat kereta itu meluncur masuk ke terowongan. Bambang kemudian saya minta untuk menepikan kendaraan, dan saya pun turun dari mobil untuk mengambil beberapa foto.

Jarak dari perlintasan sebidang ke mulut terowongan 527 meter, dan diantaranya ada Stasiun Ijo yang berjarak 185 meter dari perlintasan. Terowongan Ijo merupakan terowongan kereta api terpanjang ke-8 di Indonesia, dengan panjang 580 m, menerobos bukit kapur Gunung Malang.

Terowongan terpanjang ke-9 dan ke-10 adalah terowongan Tebing Tinggi (424 m) di Talang Banyu Desa Tanjung Kupang, Tebing Tinggi, Sumetara Selatan, dan Terowongan Gunung Gajah (368 m) diantara Stasiun Lahat dan Stasiun Bunga Mas. Terpanjang adalah Terowongan Wilhelmina (1208 m) yang diresmikan 1 Juni 1921, menghubungkan Banjar dan Cijulang.



Mulut lubang Terowongan Ijo tampak di ujung sana. Bangunan di sebelah kanan adalah Stasiun Ijo dengan sepasang lampu penanda kereta api di depannya. Sebuah corong pengeras suara tampak menempel di atas jendela stasiun. Selain sebagai stasiun persilangan, Stasiun Ijo juga bertugas mengontrol lalu lalang kereta api yang lewat terowongan.

Lokasi Terowongan Ijo berada di wilayah Desa Bumiagung, Kecamatan Rowokele, Kabupaten Kebumen. Terowongan dengan rel tunggal ini dibangun antara 1885-1886 oleh Staatsspoorwegen (SS), perusahaan kereta api Hindia Belanda ketika itu. Dengan dibuatnya jalur ganda, Terowongan Ijo bakal digantikan oleh terowongan baru di sebelah utaranya.



Sebuah rangkaian kereta tampak baru saja melewati Terowongan Ijo. Hingga sampai tulisan ini dibuat, terowongan yang masuk Daerah Operasi V Purwokerto ini termasuk terowongan yang paling sering dilintasi, yaitu oleh kereta api Argo Wilis, Argo Lawu, Argo Dwipangga, Bengawan, Bima, Bogowonto, Fajar Utama Yogya, Gajah Wong, dan Gajayana.

Juga Kereta Api Gaya Baru Malam, Jaka Tingkir, Kahuripan, Krakatau, Kutojaya Selatan dan Utara, Lodaya, Logawa, Malabar, Mutiara Selatan, Pasundan, Progo, Sawunggalih, Senja Utama Yogya dan Solo, Taksaka, Turangga, serta kereta ketel minyak, dan angkutan semen. Mudah-mudahan saja nanti nasibnya tak terlantar seperti Terowongan Wilhelmina.



Sebuah jembatan kereta yang tak begitu panjang tampak berada beberapa ratus meter sebelum Terowongan Ijo. Setelah jembatan itu ada rel simpang untuk menunggu jika terjadi papasan kereta api dari arah berlawanan. Di belakang sana ada tiga orang pria tengah bekerja seperti membuat tanggul saluran air, sementara anak-anak bermain di atas lereng.

Stasiun Ijo yang berada di dekat terowongan memiliki 3 jalur kereta api. Jalur 1 merupakan jalur utama yang lurus mengarah ke terowongan. Jalur 2 dan jalur 3 digunakan sebagai jalur untuk persilangan kereta api. Lokasi Terowongan Ijo ini cukup strategis, karena berada diantara obyek wisata Gua Jatijajar dan sekitar 9,9 km dari [Benteng Van der Wijck Gombong](#).

Selagi menunggu terowongan jalur ganda selesai dibuat, bisa mulai dipikirkan pemanfaatan Terowongan Ijo agar tidak menjadi terlantar sebagaimana dialami oleh Terowongan Wilhelmina yang rel kereta api-nya pun telah lenyap entah kemana. Eloknya, Terowongan Ijo pernah menjadi lokasi syuting film Kereta Api Terakhir dan Daun di Atas Bantal.

TEKNIK TEROWONGAN

“TEROWONGAN DI INDONESIA”



OLEH ;

ARIANDIKA

C1A213013

PROGRAM STUDI TEKNIK PERTAMBANGAN

FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI

UNIVERSITAS SEMBILANBELAS NOVEMBER

KOLAKA

2017