

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Lalu lalang bus sebagai angkutan umum yang silih berganti dari suatu daerah ke daerah lain, memadati jalan raya di Sumatera Barat saat ini. Kondisi itu juga berlaku untuk daerah Kabupaten Lima Puluh Kota dan Kota Payakumbuh menuju wilayah lainnya. Akan tetapi, jika melihat pada puluhan tahun yang lalu, ketika ranah Minang berada pada masa pemerintahan kolonial Belanda, penghubung antar daerah satu dengan daerah lainnya bukanlah bus yang berjejeran dan berantrian serta saling berpacu seperti sekarang. Pada masa itu yang menjadi transportasi utama adalah kereta api. Ranah Minang merupakan salah satu kawasan yang dianggap strategis pada masa itu sehingga pemerintah kolonial memerlukan untuk membangun jaringan jalan kereta api milik pemerintah.¹

Kereta api adalah salah satu sarana transportasi darat yang mempunyai sejarah panjang sejak zaman Hindia Belanda. Hal itu merupakan media yang membawa arus modernitas di Sumatera Barat². Peranan penting kereta api sebagai alat transportasi publik berpengaruh pada perkembangan ekonomi di Sumatera Barat pada masa lalu. Berhubungan dengan penemuan pertambangan batu bara di

¹Jaringan Jalan Kereta Api(1925)
<http://minanglamo.blogspot.com/search/label/Payakumbuh%2F50%20Kota>

² Suryo Hapsoro Tri Utama, *Jalan Rel* (Fakultas Teknik UGM, 2009), hlm 5-6

Sawahlunto dan tambang emas di Manggani Lima Puluh Kota, maka pembangunan dan pengadaan kereta api sebagai fasilitas pendukung pendistribusian hasil tambang ke pelabuhan Teluk Bayur pun dibangun³. Pada akhirnya perkeretaapian yang akan mengangkut banyak produk dan hadir di masa depan dengan jalur kereta api dari jaringan pantai timur Sumatera dengan pantai barat Sumatera⁴. Pembangunan jalan kereta api ini merupakan pekerjaan besar bagi Hindia Belanda di kawasan pantai barat⁵. Kereta api yang mengangkut hasil bumi ke pelabuhan Teluk Bayur tersebut, memiliki 2 jalur yaitu jalur Padang – Ombilin, Sawahlunto dan jalur Padang - Padang Panjang - Bukittinggi – Payakumbuh – Limbanang.

Kereta api jalur Payakumbuh- Limbanang mulai dioperasikan tanggal 19 Juni 1921 untuk lalu lintas umum⁶. Berbeda dengan di daerah lain, jalur rel kereta api di Payakumbuh jalur rel tidak dibuat menuju kota, tetapi ke suatu desa di Lima Puluh Kota yaitu Limbanang. Daerah Limbanang terletak di Kecamatan Suliki, Kabupaten Lima Puluh Kota, disinilah dulu stasiun terakhir kereta api dari Payakumbuh. Jalur ini rencananya sampai ke Manggani yang diketahui

³ Aulia Rahman. *Menikam Jejak Kereta Api di Sumatera Barat* (Balai Pelestarian Cagar Budaya Sumatera Barat, 2018) hlm 1

⁴ A A Vab Heekeren *De Indische Gids: Tijdschrift voor nederlansch indie, Hoofdredacteur* 1922

⁵ Gusti Asnan. *Dunia Maritim Pantai Barat Sumatera* (Jogjakarta. Penerbit Ombak. 2007). hlm 307

⁶ E.O Douwes Dekker, *Staatsporwegen Ter Sumatra's Westkust*, Padang 1921

mempunyai deposit emas di perut buminya. Namun ternyata hanya terealisasi sampai ke Limbanang⁷.

Pengoperasian jalur kereta api dari Payakumbuh-Limbanang tersebut dimulai tahun 1921 dengan rel yang membentang sekitar 20 km. Kereta api rute Payakumbuh-Limbanang memiliki sembilan stasiun yaitu: stasiun di Payakumbuh, Lampasi, Simalanggang, Taeh, Guguk, Dandung-Dandung, Talago, Limbanang dan Sungai Sirah.

Limbanang merupakan daerah yang menjadi daerah pusat pertemuan untuk masyarakat dari daerah lain seperti: Suliki, Koto Tinggi dan Baruah Gunung. Adanya pengoperasian kereta api tersebut tentu saja memberikan pertumbuhan dan perkembangan pada Kota Payakumbuh dan juga beberapa wilayah yang dilaluinya menuju Limbanang. Selain untuk mengangkut penumpang dan hasil tambang emas, kereta api juga mengangkut komoditas lain seperti: kopi, tembakau dan cengkeh. Jadi, memasuki abad ke-20 kereta api tidak hanya menjadi andalan bagi pengangkutan batu bara, tetapi juga komoditas-komoditas perdagangan yang lain serta sarana transportasi utama bagi penduduk. Kereta api mengangkut barang-barang itu dalam jumlah yang relatif banyak dan berat serta jauh jaraknya⁸. Sebelumnya, masyarakat mengangkut hasil bumi mereka untuk dijual ke pusat kota Payakumbuh menggunakan pedati. Transportasi tradisional ini merupakan kendaraan yang terdiri dari seekor kerbau dan sebuah gerobak yang diberi atap dan mempunyai dua buah roda.

⁷Pembongkaran Jalur KA Limbanang 1934
<http://minanglamo.blogspot.com/search/label/Payakumbuh%2F50%20Kota>

⁸ Gusti Asnan. *op.cit* hlm 311

Penutupan jalur kereta api dikarenakan terjadinya kemerosotan ekonomi di dunia pada tahun 1933⁹. Disamping itu juga dikarenakan pada akhir September ada pengurangan drastis dalam pekerjaan pada tahun 1923 di tambang emas dan perak Manggani, yang terletak 60 km barat laut Limbanang, transportasi ke dan dari Limbanang terus menurun, sehingga diputuskan untuk menutup ruas jalur Pajacombo-Limbanang¹⁰.

Modernisasi dalam transportasi berupa kereta api juga menebarkan berbagai perubahan dalam kehidupan sosial lainnya¹¹. Selain itu, perkembangan pasar sebagai roda ekonomi juga terpengaruh oleh adanya kereta api. Pasar-pasar rakyat atau disebut *pokan* oleh masyarakat Lima Puluh Kota keberadaannya berdampingan dengan rel dan stasiun kereta api. *Pokan-pokan* tersebut adalah *Pokan Raba'a* di Simalanggang, *Pokan Mat* di Taeh, *Pokan Nonguang* di Dangung-Dangung dan *Pokan Limbonang* di Limbanang. Keempat pokan ini ikut berdampak seiring dengan pengoperasian kereta api rute Payakumbuh-Limbanang.

Seiring dengan perkembangan peradaban masyarakat modern, transportasi dalam kehidupan masyarakat modern merupakan kesatuan mata rantai kehidupan yang berpengaruh sangat besar terhadap perkembangan masyarakat baik ekonomi, sosial budaya maupun sosial politik¹².

⁹ Aulia Rahman, *loc.cit*

¹⁰ *Spoor En Tramwegen The Staatspoorwegen Ter Sumatra's Weskust*

¹¹ *Ibid*, hlm. 309 .

¹² KMKO Sipil Universitas Hasanuddin, *Sistem Transportasi* , Universitas Gunadarma Jakarta, hlm.10

Hal yang menarik dari topik permasalahan tentang dinamika kereta api-Payakumbuh- Limbanang adalah pengoperasian jalur kereta api tersebut bermula setelah adanya jalur kereta api di Ombilin Sawahlunto. Namun, melihat dari karya penelitian yang sudah ada hanya terfokus pada pengaruh kereta api terhadap kehidupan masyarakat di Ombilin Sawahlunto saja. Belum ada yang terfokus untuk meneliti pengaruh pengoperasian kereta api Payakumbuh-Limbanang terhadap kehidupan ekonomi masyarakat sekitarnya. Mengapa tidak? padahal jika ditinjau dari hasil buminya, kereta api di Payakumbuh-Limbanang juga memiliki hasil bumi yang sama-sama bisa diekspor yaitu emas di Manggani, Koto Tinggi. Namun sayangnya, belum ada yang menguak bagaimana pengaruh modernisasi kereta api tersebut pada sosial ekonomi masyarakat Payakumbuh hingga Limbanang yang berlangsung pada kurun waktu 1921 hingga berakhirnya pengoperasian jalur kereta api tersebut pada tahun 1933 dan pengaruhnya terhadap konsisi sosial ekonomi masyarakat Lima Puluh Kota. Atas dasar itu pula, penelitian ini diberi judul: “Dinamika Operasional Kereta Api Rute Payakumbuh-Limbanang terhadap sosial ekonomi masyarakat Lima Puluh Kota tahun 1921-1933” untuk dijadikan pokok dalam penelitian ini.

1.2 Rumusan dan Batasan Masalah

Penelitian ini memusatkan perhatian pada pengaruh kereta api terhadap masyarakat Lima Puluh Kota. Batasan temporal dari penelitian ini mengambil angka dari tahun 1921-1933. Tahun 1921 diambil karena disinilah awal pembangunan kereta api di Lima Puluh Kota dengan jalur payakumbuh-

Limbanang. Sedangkan batasan akhir diambil tahun 1933 karena merupakan tahun berakhirnya pengoperasian kereta api tersebut.

Untuk memfokuskan penulisan skripsi ini dirumuskan dalam bentuk pertanyaan :

- A. Pertama, mengapa pemerintah kolonial Belanda melanjutkan pembangunan jalur pengoperasian kereta api dari Payakumbuh ke Limbanang?
- B. Kedua, bagaimana pengaruh keberadaan transportasi kereta api terhadap sosial ekonomi masyarakat Lima Puluh Kota ?

1.3 Tujuan Penelitian dan Manfaat Penelitian

Tujuan Penelitian adalah mendapatkan suatu rumusan hasil dari suatu penelitian melalui proses mencari, menemukan, mengembangkan serta menguji suatu pengetahuan. Tak hanya demikian, tujuan penelitian juga memiliki pengertian sebagai pembahasan mengenai rumusan dalam kalimat penelitian yang menunjukkan hasil yang didapatkan setelah proses penelitian telah terselesaikan.

Berikut adalah uraian dari tujuan penelitian dari topik ini, diantaranya:

1. Untuk mengetahui kondisi alam yang berpengaruh pada kehidupan sosial dan ekonomi masyarakat Payakumbuh-Limbanang sekaligus menjadi

pendorong dibukanya jalur kereta api pada wilayah tersebut. Serta komoditi apa saja yang tersedia di wilayah tersebut.

2. Untuk mengetahui kondisi masyarakat ketika dioperasikannya jalur kereta api Payakumbuh-Limbanang 1921-1933 terhadap sosial dan ekonomi masyarakat di Lima Puluh Kota.
3. Untuk mengetahui bagaimana pengaruh diberhentikannya pengoperasian kereta api rute Payakumbuh-Limbanang terhadap kondisi sosial dan ekonomi masyarakat Lima Puluh Kota hingga tahun 1933.

Berdasarkan tujuan di atas, maka yang menjadi manfaat dari penelitian adalah sebagai berikut:

1. Bagi Peneliti dan Masyarakat:

Penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan dan pengalaman yang berharga dalam kehidupan, karena tidak semua peristiwa dan kejadian dapat diungkapkan dengan baik, apalagi peristiwa itu sangatlah menarik untuk diungkapkan.

2. Bagi Bidang Keilmuan:

Dalam bidang keilmuan, penelitian ini diharapkan dapat membantu para peneliti-peneliti lain yang ingin mengetahui dan membahas terkait topik yang akan diteliti.

1.4 Tinjauan Pustaka

Sumber-sumber yang menjadi acuan penulis adalah buku-buku, jurnal maupun tulisan yang sudah ada tentang kereta api di Sumatera Barat dalam kurun waktu

1921 – 1933, pengoperasian kereta api jalur Payakumbuh- Limbanang tahun 1921 – 1933 dan sosial ekonomi di Payakumbuh- Limbanang tahun 1921 – 1958.

Sumber Buku pertama, ditulis oleh Aulia Rahman yang berjudul Menikam Jejak Perkeretaapian Sumatera Barat¹³. Buku ini menjelaskan tentang jalur kereta api Payakumbuh-Limbanang, tahun dioperasikannya serta penyebab dibukanya jalur kereta api di Sumatera Barat. Kereta api jalur Payakumbuh-Limbanang dibuka tahun 1921 dan ditutup tahun 1933. Penyebab dibukanya jalur kereta api di Payakumbuh-Limbanang adalah ditemukannya hasil bumi yang memiliki taraf jual beli ekspor yang tinggi. Dalam buku ini disebutkan bahwa di Lima Puluh Kota juga terdapat pertambangan seperti di Sawahlunto, yakni tambang emas Manggani, Koto Tinggi, Lima Puluh Kota. Dalam kereta Api Payakumbuh-Limbanang terdapat 9 stasiun. Selain mengangkut penumpang, kereta api jalur tersebut juga mengangkut komoditi hasil bumi lainnya seperti: tembakau, cengkeh dan kopi. Penutupan jalur kereta api dikarenakan terjadinya kemerosotan ekonomi di dunia.

Sumber Buku kedua, ditulis oleh Lindayati dkk yang merupakan doktor di Universitas Andalas, dengan judul Kota Sawahlunto, Jalur Kereta Api & Pelabuhan Teluk Bayur.¹⁴ Dalam buku tersebut materi yang saya dapatkan adalah: dimulai dari Emhaven sebagai pelabuhan sebagai tujuan akhir dari pengangkutan komoditi alam melalui kereta api. Selanjutnya adalah materi tentang perkembangan pertambangan di Sumatera Barat tahun 1920-1930, Tahun 1926

¹³ Aulia Rahman, *loc. cit*

¹⁴ Lindayati, dkk. *Kota Sawahlunto, Jalur Kereta Api & Pelabuhan Teluk Bayur* (Minangkabau Press, 2017).

merupakan tahun terselulit bagi pertambangan batu bara di Ombilim Swahlunto karena harga batu bara menurun dan karyawan orang Eropa harus menghadapi masalah dengan buruh yang ada di perusahaan. Selain itu juga disebabkan oleh pemberontakan Silungkang. Melalui perkembangan ini tentu kemungkinan bisa dikaitkan juga dengan perkembangan pertambangan emas di Mangani melalui sudut pandang ekonomi pasarnya. Point selanjutnya: ada Undang- Undang yang dikeluarkan khusus untuk pembangunan jalan kereta api, yaitu Undang-Undang No 31 tahun 1895 “Pembangunan Jalur Kereta Api dari Fort de Kock ke Payakumbuh”.

Sumber Buku ketiga ditulis oleh guru besar Universitas Andalas yaitu Gusti Asnan, dengan judul *Pemerintah Sumatera Barat dari VOC hingga Reformasi*¹⁵. Dalam buku ini materi yang saya dapatkan terkait topik penelitian adalah: Tahun 1927: kondisi pemerintah Sumatera Barat memiliki perhatiannya ke kawasan Selatan. Hal ini dikarenakan dibagian tersebut ada tambang batu bara (Sawahlunto) dan dikawasan Kerinci ada area persawahan yang dijadikan lumbung padi di daerah tersebut.. Materi selanjutnya ketika penghujung dasawarsa 1920-an daerah Sumatera Barat memiliki susunan administratif, yaitu: Pemerintah tertinggi tetap berupa Keresidenan dengan nama: Residentie Sumatra's Westkust, level kedua ada *Afdeeling* dan pada tempat ketiga ada *Onderafdeeling*.

¹⁵ Gusti Asnan. *Pemerintah Sumatera Barat dari VOC hingga Reformasi* (Yogyakarta: CitraPustaka 2006)

Sumber Buku keempat ditulis oleh R.Z. Leirissa G.A. Ohorella Yuda B. Tangkilisan, dengan judul *Sejarah Perekonomian*¹⁶. Buku ini menjelaskan bahwa ketika depresi ekonomi dunia melanda Hindia Belanda pada tahun 1930 hanya mempengaruhi perkebunan gula dan kopi saja, sedangkan teh, karet dan tembakau tetap mengalami peningkatan terus. Keadaan ini mungkin sekali disebabkan karena tindakan-tindakan drastis melalui apa yang dinamakan “Urdonansi Krisis”. Dimana perkebunan-perkebunan sejenis mengadakan semacam dana untuk membantu yang lemah dalam situasi krisis itu.

Sumber Buku kelima ditulis oleh Aulia Rahman dkk dengan judul *Historisitas Cagar Budaya di Sumatera Barat*¹⁷. Buku ini menjelaskan bahwa modernisasi kereta api memberikan pengaruh pada ekonomi, pendidikan, bangunan, dan adat Minangkabau yang ada dalam kehidupan masyarakat di Sumatera Barat. Semakin lancar transportasi yang dilalui, tentu semakin singkat waktu yang diperlukan untuk menyelesaikan suatu urusan, demikian juga dengan ekonomi tentu dalam jual beli hasil bumi tidak diperlukan waktu yang lama lagi. Begitu juga dengan pendidikan, masyarakat bisa untuk pergi ke sekolah-sekolah diluar ilayahnya, contohnya saja Padang Panjang yang menjadi kota kaum intelektual pada abad 19 an.

Sumber keenam adalah Laporan Penelitian dari guru besar Universitas Andalas Prof. Gusti Asnan dkk dengan judul “Sejarah Transportasi: Involusi

¹⁶ R.Z. Leirissa G.A. Ohorella Yuda B. Tangkilisan, *Sejarah Perekonomian Indonesia*, (Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Jakarta, 1996)

¹⁷ Aulia Rahman dkk *Historisitas Cagar Budaya di Sumatera Barat* (Balai Pelestarian Cagar Budaya (BPCB) Sumatera Barat. Batusangkar.2019)

Peranan Kereta Api di Sumatera Barat”¹⁸. Dalam laporan tersebut dijelaskan bahwa Dalam rangka meningkatkan pelayanan terhadap masyarakat dan barang-barang kebutuhan hidup itu maka jangkauan jaringan kereta api diperluas hingga sampai ke Bukittinggi, Payakumbuh serta Pariaman dan Naras. Pada zaman kolonialisme hingga menjelang perang dunia kedua, peranan kereta api menonjol sekali dalam aktivitas perekonomian di Sumatera Barat. Menonjolnya kereta api di Sumatera Barat menjelang pendudukan Jepang selama Perang Dunia kedua, tidak hanya semata-mata disebabkan oleh tingginya laju produksi batubara, melainkan juga lebih jauh dari itu. Barang-barang yang diangkut dengan menggunakan jasa kereta api tidak hanya terdiri dari batubara saja, namun juga berupa semen Indarung dari Padang ke daerah pedalaman Sumatera Barat dan hasil-hasil perkebunan milik maskapai asing dan penduduk di daerah pedalaman.

Sumber lainnya, terdapat di situs web *Minanglamo.blogspot* menjelaskan bahwa Selain itu komoditi yang terdapat di Payakumbuh adalah tembakau dalam pengalaman dokter Walther tentang tembakau Payakumbuh atau *Pajakombo tabak* yang merupakan salah satu varietas tembakau yang paling enak dan terkenal ulas seorang Tionghoa pemilik Tjoa S.P Tabak en Gambir Handel¹⁹.

Situs web selanjutnya adalah *parintangrintang.wordpress* menjelaskan jalur kereta api ke Payakumbuh juga untuk melancarkan jalan pengangkutan Tembakau dari Halaban. Selain itu di Halaban juga terdapat komoditi teh yang dihasilkan dari CM Halaban dengan pekerjanya orang Jerman

¹⁸Gusti Asnan (dkk), “Sejarah Transportasi : Involusi Peranan Kereta Api di Sumatera Barat”, *Laporan* (Padang: Fakultas Sastra, Pusat Penelitian Universitas Andalas, 1991)

¹⁹<https://minanglamo.blogspot.com/>

a. Sembilan stasiun yang ada di rute Payakumbuh Limbanang adalah :

2. Sungai sirah, kode:325-10
3. Limbanang, kode:325-9
4. Talago, kode: 325-8
5. Dandung-dandung, kode: 325-7
6. Guguk, kode: 325-6
7. Taeh, kode: 325-5
8. Simalanggang, kode: 325-4
9. Lampasi, kode: 325-3
10. Overweg payakumbuh, kode: 325-2²⁰

Situs web *parintangrintang.wordpress* menjelaskan respon masyarakat saat pentupan pelayanan kereta api: masyarakat sangat antusias, banyak diantara mereka yang masih kebingungan. Kenapa angkutan kereta ini harus berakhir? Bukankah mereka sangat membutukannya. Bila mereka harus membawa hasil bumi dan barang dagangan lainnya dngan bendi atau pedati tentu perlu aktu yang angat lama. Tapi mereka juga sadar, mereka hanyalah kaum pribumi, kaum terjajah²¹.

Berdasarkan referensi diatas, belum ada yang menulis terkait topik yaitu tentang pengaruh diberlakukannya jalur kereta api Payakumbuh-Limbanang tahun 1921-1933 terhadap sosial ekonomi dan budaya masyarakat Lima Puluh Kota hingga tahun 1958.

1.5 Kerangka Teoritis.

²⁰<https://parintangrintang.wordpress.com/>

²¹ *ibid*

Penelitian ini adalah tentang pengaruh transportasi kereta api jalur Payakumbuh- Limbanang tahun 1921-1933 terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat hingga tahun 1933. Kereta api adalah salah satu transportasi darat sebagai wujud modernisasi yang diberikan oleh kolonial Belanda. Transportasi merupakan sarana yang mempermudah kehidupan masyarakat untuk memenuhi kebutuhannya. Baik dari segi sosial masyarakat dan ekonomi dalam kehidupan sehari-hari. Kereta api merupakan alat transportasi yang memiliki peranan penting bagi masyarakat dan termasuk bagian dari sistem transportasi Nasional. Keberadaannya tidak hanya berperan sebagai sarana transportasi dalam lalu lintas ekonomi, tetapi juga penunjang dalam pertumbuhan sosial dan politik²², Penelitian ini menitikberatkan pada pengoperasian kereta api jalur Payakumbuh- Limbanang tersebut dan juga kondisi sosial ekonomi masyarakat yang berlangsung pada saat itu. Mengapa pemerintah Kolonial Belanda melanjutkan jalur pengoperasian kereta api ke Limbanang. Kemudian bagaimana pengaruh keberadaan transportasi kereta api terhadap sosial ekonomi masyarakat Limbanang?

Topik dalam penelitian ini masuk ke dalam ranah sejarah sosial. Kebanyakan sejarah sosial memiliki kaitan dengan ekonomi sehingga menjadi sejarah sosial-ekonomi. Sejarah sosial menjadikan masyarakat sebagai bahan kajian. Dalam strategi penulisan sejarah sosial terdapat 2 model yang dipakai untuk menegorganisasikan dan mensintesis tulisan sejarah itu. Model sangat penting dalam setiap penulisan, baik ilmu-ilmu alam ataupun ilmu sosial. Untuk

²²Fadly Eka Satria, "Dinamika Kereta Api Padang Panjang Tahun 1966-1998", Skripsi Jurusan Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Andalas

sejarah, model akan memberikan inspirasi heuristik yang berguna dalam pencarian dan pengumpulan bahan serta penyusunan. Seperti dikatakan oleh Hosbawm, setiap penulisan sejarah sosial memerlukan sebuah model, yang sekalipun tidak sangat formal dan terperinci strukturnya, setidaknya sebagai sebuah kerangka akan tampak lingkaran pusat(*central nexus*) atau lingkaran hubungan dari permasalahan yang akan digarap. Model dibedakan menjadi, yang bersifat sinkronis dan diakronis. Model diakronis lebih mengutamakan memanjangnya lukisan yang berdimensi waktu, dengan sedikit saja luas ruangan. .model diakronis digunakan oleh ilmu sejarah.²³

Sejarah sosial merupakan gejala seajarah yang melihat kehidupan keluarga beserta latar belakang pendidikannya, gaya hidup yang meliputi perumahan, makanan, perawatan kesehatan serta pakaian²⁴Sejarah ekonomi mempelajari manusia sebagai pembeli dan pembelanja²⁵. Dalam hal ini, bagaimana masyarakat Payakumbuh-Limbanang tahun 1921-1933 menggunakan penghasilan mereka untuk memenuhi kebutuhan sehari hari, yang terpenuhi melalui transaksi jual beli.

Transportasi mempengaruhi semua aktifitas manusia dalam bidang ekonomi. Tanpa adanya alat transportasi sulit bagi kita untuk mendistribusikan barang secara efisien dan cepat. Dengan adanya alat transportasi, ide-ide baru

²³ Kuntowijoyo, *Metodologi Sejarah* (Yogyakarta: PT. Tiara Wacana, 2003). hlm 42-43

²⁴Sartono Karrtodirjo. *Pendekatan Ilmu Sosial dalam Ilmu Metodologi Sejarah* (Jakarta: PT. Gramedia, 1992), hlm. 50

²⁵*ibid*, hlm 94

akan berkembang dan suatu daerah akan lebih cepat diakses sehingga mobilitas bisa bergerak dengan lebih cepat²⁶.

1.6 Metode dan Sumber Penulisan

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode sejarah. Tujuan dari penggunaan metode sejarah adalah untuk memperoleh hasil penelitian berupa rekonstruksi masa lampau secara sistematis dan obyektif hingga tingkat yang dapat dipertanggungjawabkan. Metode sejarah itu terdiri dari empat tahapan yaitu heuristik, kritik, interpretasi dan kemudian historiografi.

Tahap pertama adalah heuristik, merupakan tahapan pengumpulan data atau sumber yang berhubungan dengan permasalahan yaitu dinamika operasional kereta api rute Payakumbuh-Limbanang terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat Lima Puluh Kota tahun 1921-1933. Sumber sejarah terdiri dari sumber primer dan sumber sekunder. Sumber primer adalah sumber yang langsung mendekati objek, sedangkan sumber sekunder adalah objek permasalahan dan merupakan sumber yang didapat dari hasil studi pustaka²⁷.

Sumber primer dapat diperoleh dari dokumen tertulis seperti arsip dan hasil wawancara dengan tujuan untuk melengkapi data yang belum ada dan menguatkan data yang sudah di dapat²⁸, yaitu dengan melakukan wawancara terhadap masyarakat yang merasakan pengaruh kereta api Payakumbuh-

²⁶ Fadly Eka Satria *loc.cit*

²⁷ Taufik Abdullah dari Abdulrahman Surjomihardjo, *Ilmu Sejarah dan Historiografi Arah dan Perspektif* (Jakarta: Gramedia, 1985), hlm. 186

²⁸ Kuntowijoyo, *loc.cit* hlm 29

Limbanang terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat dari tahun 1921 hingga 1933 . Sedangkan sumber sekunder adalah objek permasalahan dan merupakan sumber yang didapatkan melalui studi kepustakaan dan studi lapangan. Studi pustaka dilakukan untuk mendapatkan sumber primer dari buku-buku, skripsi dan jurnal yang berkaitan dengan Kereta Api Payakumbuh-Limbanang tahun 1921-1933. Disamping itu, juga dilakukan studi terhadap arsip yang menyangkut pengoperasian Kereta Api Payakumbuh – Limbanang tahun 1921-1933.

Sumber sekunder berupa arsip yang pertama adalah berupa foto lama dari pembongkaran jembatan dan rel kereta api. Arsip ini didapatkan dari Digital Collections Leiden University yang didapatkan melalui internet dengan alamat <https://digitalcollections.universiteitleiden.nl>.

Arsip kedua, berupa tulisan yang berjudul *De Indische Gids: Tijdschrift voor nederlansch indie, Hoofdredacteur : E. A A Vab Heekeren 1922* yang menjelaskan tentang hubungan antara Payakumbuh dengan daerah Fort de Kock dan Pantai Timur. Arsip ini didapatkan dari Kantor Pusat Dokumentasi dan Informasi Kebudayaan Minangkabau Padang Panjang.

Arsip ketiga, berupa tulisan yang berjudul *Gedenboek* atau Buku Kenangan yang menjelaskan tentang pembukaan jalur kereta api dari Pajacombo menuju Limbanang. Arsip *Gedenboek* didapatkan dari delpher.nv dengan alamat <https://www.delpher.nl/nl/boeken/view?identifier=MMKB18A:018512000:00088&query=limbanang+&coll=boeken&rowid=10>.

Arsip keempat berupa iklan yang berjudul *Staatsporwegen Ter Sumatra's Westkust Openstelling nieuw Lijngedelte Pajacombo-Limbanang*, menjelaskan

tentang tarif penumpang dari Pajacombo menuju Limbanang, arsip ini juga didapatkan dari akses Delpher.nv dengan alamat <https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?query=limbanang+&coll=ddd&maxperpage=10&identifier=MMKB19:002114128:mpeg21:a00024&resultsidentifier=MMKB19:002114128:mpeg21:a00024&rowid=1>.

Arsip kelima dengan judul *Transport Problemen op Sumatra*, arsip ini menjelaskan tentang permasalahan transportasi di Sumatera untuk beberapa daerah termasuk Lima Puluh Kota yaitu Limbanang, Koto Tinggi dan Mangani, arsip ini didapatkan juga dari Delpher.nv dengan alamat <https://www.delpher.nl/nl/tijdschriften/view?identifier=MMSHCL02:017137009:00026&query=limbanang+&coll=dts&maxperpage=10&rowid=1>.

Arsip kelima dengan judul *Spoor En Tramwegen The Staatspoorwegen Ter Sumatra's Weskust*, menjelaskan tentang penutupan jalur kereta api Payakumbuh- Limbanang, arsip ini didapatkan dari Delpher.nv dengan alamat <https://www.delpher.nl/nl/tijdschriften/view?identifier=MMUTRA03:004510021:00004&query=limbanang+&coll=dts&maxperpage=10&rowid=2>.

Adapun perpustakaan yang dikunjungi adalah perpustakaan Fakultas Ilmu Budaya, perpustakaan Jurusan Sejarah Universitas Andalas dan perpustakaan Kota Payakumbuh²⁹.

Tahap kedua dari metode penelitian sejarah adalah kritik sumber. Tahap ini bertujuan untuk mendapatkan kebenaran dari sumber-sumber yang telah diperoleh

²⁹ Louis Gottschalk, *Mengerti Sejarah*, terjemahan Nugroho Notosusanto, (Jakarta: UI Press, 1986) hlm 50.

dari lapangan, sehingga melahirkan suatu fakta. Kritik terdiri dari dua bentuk, yaitu kritik internal dan kritik eksternal. Kritik internal lebih menekankan aspek yang mendalam yaitu isi dari sumber. Kritik eksternal adalah menguji otentisitas keaslian sumber baik fisik maupun non fisik³⁰.

Tahap ketiga setelah dilakukan kritik sumber adalah interpretasi yaitu penafsiran memahami serta menganalisa data serta sumber-sumber yang ditemukan di lapangan menjadi suatu pemahaman yang dapat diungkapkan. Tahap keempat dari metode penelitian sejarah adalah historiografi, yaitu menuliskan hasil data dan fakta sejarah menjadi karya sejarah.³¹

Setelah semua diinterpretasi, maka dilakukan tahap terakhir dalam penulisan yaitu Historiografi yaitu penulisan sejarah yang mana semuanya ditulis dari interpretasi yang didapatkan dimana mencakup misteri yang diteliti, yaitu: pengaruh Kereta Api Payakumbuh- Limbanang tahun 1921-1933 terhadap sosial ekonomi dan budaya masyarakat Lima Puluh Kota hingga tahun 1933.

1.7 Sistematika Penulisan

Secara sistematis penulisan ini akan dibagi menjadi V bab, yaitu:

Bab I penulis menjelaskan secara garis besar apa yang menjadi perumusan perancangan yang meliputi latar belakang, rumusan masalah, tujuan penulisan dan sistematika penulisan.

Bab II penulis akan menjelaskan bagaimana kondisi geografi dari daerah Payakumbuh – Limbanang yang menunjang dibukanya pengoperasian kereta api rute Payakumbuh-Limbanang.

³⁰ Helius Sjamsuddin. *Loc cit* hal 102.

³¹ *Ibid*, hlm.123.

Bab III penulis akan menjelaskan bagaimana pengaruh diberlakukannya pengoperasian kereta api rute Payakumbuh-Limbanang tahun 1921-1933 terhadap kondisi sosial dan ekonomi masyarakat.

Bab IV merupakan penutup yang terdiri dari kesimpulan dan daftar pustaka serta lampiran yang berisi sumber-sumber tertulis dari topik peneliti.

