

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar belakang masalah

Transportasi di Indonesia memegang peranan penting dalam sendi kehidupan masyarakat. Seiring dengan perkembangan zaman, proses transportasi sebagai alat angkut mengalami perkembangan kemajuan. Semua ini berlangsung sejak reformasi, pembangunan digulirkan dan dikembangkan ke arah moda transportasi missal yang hemat biaya. Pilihan masyarakat pada umumnya jatuh kepada kereta api, sebagai sebuah transportasi massa yang mampu mengangkut banyak penumpang dan barang.

Kereta api merupakan alat transportasi darat yang unik, salah satu keunikannya adalah angkutan umum ini tidak bisa berjalan kecuali dijalur rel yang sudah disediakan. Sebelum adanya kereta api orang menggunakan hewan sebagai alat angkut hasil bumi. Setelah Kolonial Belanda membangun jalur kereta api di Semarang, kereta api menjadi pengangkut hasil bumi dari daerah ke daerah lain. Awal mulanya adanya kereta api adalah dirancangnya mesin lokomotif oleh George Stephenson, yang hingga kini di akui oleh dunia sebagai penemu kereta api.¹

Kereta api adalah sarana massal yang sudah ada di Indonesia sejak tahun 1867, pada masa pemerintahan Hindia Belanda. Indonesia merupakan Negara kedua di Asia setelah India yang memiliki jalur kereta api tertua, tujuan awal

¹ Nurhayati, *Sejarah Kereta Api Indonesia*. Alfabeta Bandung, 2014. Hal 2.

keberadaan kereta api di Indonesia adalah untuk keperluan militer dan untuk mengangkut hasil bumi atas permintaan Raja William I.² Kereta api pertama dengan rute Semarang-Tanggung pada saat itu Pemerintahan Kolonial Belanda kesulitan mengangkut hasil bumi yang berlimpah ke gudang yang ada di Semarang. Setelah kereta api di Semarang sukses, 10 tahun kemudian Pemerintahan Kolonial Belanda membangun jaringan kereta api pada tahun 1876 di Tanjung Priok di Jakarta dan Tanjung Perak di Surabaya. Pada saat itu belum ada pelabuhan untuk pengangkutan barang jadi keberadaan kereta api sangat membantu dan menguntungkan Pemerintahan Kolonial Belanda.³

Kota Padang yang merupakan ibukota dari Sumatera Barat memiliki berbagai macam transportasi umum yang dimana salah satunya kereta api. Sebagai sarana transportasi umum yg digunakan masyarakat untuk memudahkan dalam mencapai tujuannya. Dalam hal lain kereta api yang digunakan oleh masyarakat Kota Padang menjadi sebuah sarana yang membantu bagi masyarakat yang ingin ke Pariaman tidak memiliki kendaraan pribadi dan menjadikan sebuah solusi namun jadwal dari keberangkatan kereta api yang hanya dua kali sehari ini yang membuat masyarakat kurang melirik dan menggunakan kereta api. Selain itu rendahnya pengguna kereta api yang disebabkan banyaknya transportasi lain seperti bus, angkutan kota, membuat pengguna kereta semakin rendah angkanya.

Pada tahun 1889, secara resmi stasiun ini beroperasi tahun 1890. Stasiun ini didirikan khusus oleh Pemerintah Hindia Belanda untuk memperlancar proses

²Darmawan Napitupulu, *Transportasi Darat* Volume 19 Nomor 1 Maret 2017. Kementrian Perhubungan, Badan Penelitian dan pengembangan Perhubungan, Jakarta. Hal 12

³ *Ibid*, hal 15

distribusi komoditas seperti kopra, gambir dan lain sebagainya yang didistribusikan ke Padang maupun kekota di pedalaman Minangkabau.⁴ Pembangunan stasiun ini sejalan dengan pembangunan jalur kereta api sepanjang Padang sampai Sawahlunto yang dimulai pada tanggal 6 Juli 1889, untuk memperlancar transportasi angkutan batu bara dari Sawahlunto ke pelabuhan Emmahaven (kini Teluk Bayur). Pembangunan jalur kereta api tersebut dimulai dari jalur dari Pulau Aie (Muaro Padang) Padang Panjang, diteruskan ke jalur Padang Panjang -Bukittinggi (selesai 1891), Padang Panjang - Solok (selesai 1892), kemudian jalur Solok-Muaro Kalaban dan Padang - Teluk Bayur yang juga selesai pada tahun 1892.⁵

Pembangunan stasiun kereta api saat itu dijadikan sebagai sarana eksploitasi hasil bumi masyarakat di Sumatera Barat. Gubernur Jenderal Johannes Van Den Bosch yang mengunjungi Sumatera Barat pada tahun 1833, memberikan ekspansi teritorial untuk tujuan ekonomi. Kemudian jaringan transportasi meningkat karena tanam paksa kopi, apalagi ditemukannya tambang batubara di Sawahlunto.⁶

Eksplorasi hasil bumi ini terus berlanjut pada masa pemerintahan Belanda hingga pemerintahan Jepang dan berakhir pada tahun 1945. Tanggal 28 September 1945 secara resmi lahirlah Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) berpusat tetap di Bandung yang meliputi perusahaan kereta api di Jawa

⁴ *Ibid*, hal 16

⁵ Riswandi "Kereta Api Angkutan Batubara di Sumatera Barat 1977 – 1998" *Skripsi*, (Padang, Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Andalas 2000), hal 13

⁶ *Ibid* hal 14

dan Madura. Pemerintah Indonesia telah mengikrarkan diri sebagai Negara kesatuan tahun 1950, DKRI berubah menjadi DKA. Di Sumatera pada tahun 1957 Deli Spoorweg My dinasionalisasi dan masuk di bawah naungan perusahaan kereta api pemerintah dan seterusnya bergabung menjadi PNKA pada 22 mei 1963.

Perkembangan Kota Padang dalam bidang industri, perdagangan dan pariwisata secara bertahap telah dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat, namun perkembangan itu juga berimpilasi kepada permasalahan kota yang menuntut penanganan serius. Permasalahan itu ialah masalah transportasi lalu-lintas yang semakin hari semakin padat, Salah satu upaya untuk mengurangi kepadatan lalu-lintas di Kota Padang pemerintah berupaya mengembangkan alat transportasi kereta api dengan mengaktifkan kembali stasiun induk yang berada di Simpang Haru. Serta sekaligus dapat membantu pemerintah dalam mengatasi masalah pendapatan serta meningkatkan perekonomian di kota Padang.⁷

Pada tahun 2004 Pemerintah Kota Padang mulai mengembangkan kereta api penumpang di Padang yang berstasiun di Simpang Haru, hasilnya berkembang karena banyaknya peminat dari transportasi kereta api sehingga dibuatlah stasiun Stasiun pendukung di Kota Padang seperti, Shelter Indarung (IDA), Stasiun Pauhlima (IMA), Shelter Kampung Juar (KJA), Shelter Bukitputus (BKP), Shelter Pelabuhan Teluk Bayur, Stasiun Pulau Air (PA), Shelter Tarandam (ST), Shalter Pasar Alai (PAL), Shalter Air Tawar (ATR), Stasiun Tabing. Setiap

⁷Bgd Hamry Sikumbang dkk, *Dinamika Kota Padang 1993-2003*. PT Buana Lestari. Hal 92.

harinya dipenuhi oleh banyak penumpang yang membuat rutanya sehari 2-3 kali keberangkatan yang melayani penumpang yang ingin berahir pecan atau berlibur ke Kota Pariaman serta yang beraktivitas sehari-hari seperti bekerja di Padang atau mereka yang bekerja di Pariaman. Hal ini membantu masyarakat karena dengan keberadaan transportasi kereta api lebih ekonomis serta memudahkan masyarakat untuk mencapai tujuan mereka tanpa gangguan kemacetan⁸.

Tulisan ini akan membahas, “Dinamika Turun-Naik Penumpang Kereta Api di Jalur Padang-Pariaman (2004-2016)”. Alasan dari penulisan tema ini adalah: masih sangat kurangnya penulisan yang membahas tentang stasiun di jalur Padang-Pariaman.

B. Batasan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah penulis uraikan diatas, maka dapat dirumuskan masalah penelitiannya sebagaiberikut:

- a. Bagaimana kondisi penumpang Kereta Api wisata di Padang dan Pariaman sebelum tahun 2004?
- b. Bagaimana perkembangan penumpang Kereta Api Wisata keberangkatan Padang ke Pariaman setelah tahun 2004?
- c. Bagaimana perkembangan penumpang yang naik dari stasiun kecil atau shelter di Kota Padang?

⁸*Ibid* hal 93

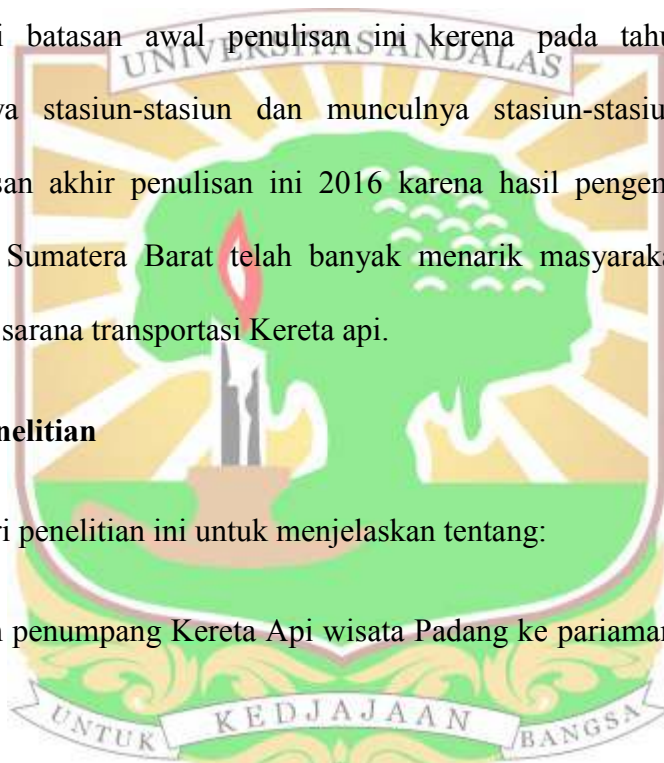
- d. Bagaimana dampak perkembangan stasiun shelter di Padang terhadap kehidupan sosial-ekonomi masyarakat Sumatera Barat khususnya Kota Padang tahun 2004-2016 ?

Untuk memudahkan penelitian, digunakan dua batasan penelitian berupa batasan temporal dan batasan spasial. Batasan spasial penelitian ini adalah Kota Padang. Sedangkan batasan temporal adalah dari tahun 2004-2016. Alasan tahun 2004 menjadi batasan awal penulisan ini karena pada tahun 2004 mulai berkembangnya stasiun-stasiun dan munculnya stasiun-stasiun kecil di kota Padang. Batasan akhir penulisan ini 2016 karena hasil pengembangan stasiun kereta api di Sumatera Barat telah banyak menarik masyarakat umum untuk menggunakan sarana transportasi Kereta api.

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini untuk menjelaskan tentang:

- a. Jumlah penumpang Kereta Api wisata Padang ke pariaman sebelum tahun 2004.
- b. Perkembangan Stasiun Induk Kereta Api Divisi Regional II Sumatera Barat Padang setelah tahun 2004.
- c. Dampak perkembangan stasiun shelter di Kota Padang.
- d. Dampak perkembangan stasiun shelter di Kota Padang terhadap kehidupan sosial-ekonomi khususnya Sumatera Barat masyarakat Padang dan sekitarnya tahun 2004-2016.



Manfaat dari penelitian ini untuk menambah pengetahuan dan menjadi referensi bagi mahasiswa sejarah tentang sejarah transportasi kereta api di Kota Padang serta perkembangan stasiun shelter yang terdapat di Kota Padang.

D. Tinjauan Pustaka

Gusti Asnan, *Pemerintahan Sumatera Barat dari VOC hingga Reformasi*. Membahas tentang hubungan pemerintahan yang berada ditangan VOC memberikan dampak bahwa transportasi kereta api sangat dibutuhkan sebagai sarana yang digunakan sebagai pengangkut bahan dagang. Hingga penggunaan transportasi kereta api ini bisa bermanfaat sampai zaman reformasi saat sekarang dan dapat digunakan manfaatnya.⁹

Mestika Zed, *Sejarah Perjuangan Kemerdekaan 1945-1949 di Kota Padang*. Membahas tentang pekerja yang bekerja di kereta api di kantor Eksploitasi Jawatan Kereta Api R.I (J.K.A.R.I) Sumatera Tengah di Kayu Tanam dan juga kas pusat Kantor Tata Usaha pengesahan pembayaran di Padang panjang di pindahkan ke Bukittinggi. Pada masa perjuangan tersebut Kepala Jawatan Kereta Api R.I Sumatera Tengah Sidi Bakaruddin diangkat oleh Gubernur Militer Sumatera Barat menjadi Bupati Militer Tanah Datar untuk memimpin perjuangan

⁹ Gusti Asnan, *Pemerintahan Sumatera Barat dari VOC hingga Reformasi*. Padang, Citra Pustaka. 2006.

gerilya di Tanah Datar berkedudukan di Tabek Patah. Dari jumlah yang kira-kira 400 pegawai (J.K.A.R.I) yang tetap setia kepada R.I mempunyai peranan penting didalam perjuangan kemerdekaan yang dimana membantu dalam proses kemerdekaan.¹⁰

Dadang Supardan, *Pengantar Ilmu Sosial*. Membahas tentang pendekatan sosial yang ada didalam masyarakat melalui pendekatan structural yg dimana mempunyai pengaruh baik terutama didalam dunia transportasi yang dimana sebagai bentuk sosial dan berpengaruh didalam masyarakat salah bentuknya ialah kereta api yang digunakan suatu transportasi umum memiliki peranan didalam hubungan sosial bermasyarakat dan itu sangat penting dan dibutuhkan karena dalam menggunakan transportasi ada namanya sosialisasi antara pengguna kereta api dengan pekerja yang bekerja dikereta api keselarasan ini yg dibutuhkan melalui pendekatan struktural.¹¹

Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*. Membahas tentang Transportasi yang merupakan salah satu esensi penting dalam proses pembangunan suatu negara. Bisa dikatakan tanpa transportasi yang memadai di segala bidang akan terhambat. Untuk itu diperlukan suatu perencanaan, pelaksanaan, pengawasan, dan evaluasi pengelolaan transportasi secara sistematis. Kereta api yang merupakan sebagai sarana transportasi yang sampai saat ini masih digunakan masyarakat juga memiliki manajemen sendiri yang dimana secara teknis memiliki peranan penting dan masuk kedalam esensi yang dimana diperlukan perencanaan,

¹⁰ Mestika Zed, *Sejarah Perjuangan Kemerdekaan 1945-1949 di Kota Padang*. PJ, Creativ Center.

¹¹ Dadang Supardan, *Pengantar Ilmu Sosial*. Jakarta, Gramedia. 2014.

pelaksanaan kereta api begitu dalam pengawasan serta evaluasi kinerja semua masuk kedalam manajemen transportasi yang terstruktur.¹²

Yati Nurhayati, *Sejarah Kereta Api Indonesia*. Membahas tentang kereta api yang dimana kereta api merupakan alat transportasi darat yang unik, salah satu keunikannya angkutan ini tidak berjalan di jalur rel yang sudah disediakan. Sebelum adanya kereta api orang menggunakan hewan sebagai alat angkut, baru setelah Belanda membangun jalur kereta api dari Semarang, kereta api menjadi alat angkut bumi dari suatu daerah kedaerah lainnya. Dalam sejarahnya perkeretaapian Indonesia tidak lepas dari perjuangan bangsa dari masa ke masa, mulai dari penjajahn Belanda, Jepang sampai masa revolusi hingga sekarang masa modern. Walaupun sempat naik turun dalam perkembangannya kereta api tetap menjadi alat transportasi pilihan baik bagi kaum menengah kebawah maupun kaum elit.¹³

Skripsi Kiswati “ Jalan Kereta Api Padang–Pariaman dan Perkembangannya tahun 1950-1980. Skripsi Kiswati hanya fokus pada pembangunan jalur kereta api Padang–Pariaman dan bagaimana perkembangannya.¹⁴

Skripsi Mira Suswita” Pekerja Jalan Baja Perusahaan Umum Kereta Api Eksploitasi Sumatera Barat Jalur Indarung – Teluk Bayur 1991-1999. Dalam

¹² Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*. Bandung, Gramedia. 2014.

¹³ Yati Nurhayati, *Sejarah Kereta Api Indonesia*.

¹⁴Skripsi Kiswati berjudul *Jalan Kereta Api Padang – Pariaman dan Perkembangannya 1950 - 1980*, Padang: Fakultas SastraSejarah Unand.

skripsinya hanya membahas kehidupan sosial ekonomi para pekerja jalur kereta api tersebut, pegawai dan mereka yang terlibat.¹⁵

Suhenda Rikawati dalam skripsinya yang berjudul *Kereta Api Wisata di Sumatera Barat tahun 1922 – 2001*. Tulisan ini membahas bagaimana sejarah kereta api wisata di Sumatera Barat dan perkembangannya.¹⁶

Selanjutnya skripsi dari Nirawati yang berjudul *Dinamika Perusahaan Negara di Sumatera Barat dari PJKA ke PT.KAI tahun 1971-2010*. Dalam skripsi ini membahas bagaimana peranan perusahaan negara yang saat itu bernama PJKA berganti nama menjadi PT.KAI dalam melayani jasa perkeretaapian di Sumatera Barat.¹⁷

E. Kerangka Analisis

Penulisan ini menggunakan pendekatan kajian sejarah sosial-ekonomi, karena dalam penulisan ini akan membahas bagaimana dampak kehadiran Stasiun Induk Kereta Api Divisi Regional II Sumatera Barat Padang ini terhadap perkembangan sosial ekonomi di Kota Padang. Menurut Kuntowijoyo, sejarah sosial mempunyai garapan yang luas dan beragam. Sejarah sosial berhubungan erat dengan ekonomi, sehingga menjadi semacam sejarah sosial-ekonomi.¹⁸

¹⁵ Mira Suswita “*PekerjaJalan Baja Perusahaan Umum Kereta Api Eksploitasi Sumatera Barat Jalur Indarung – Teluk Bayur 1991 – 1999*”, *Skripsi* (Padang :Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas 2003), hal 4

¹⁶ Suhenda Rikawati “*Kereta Api Wisata Sumatera Barat tahun 1922 – 2002*”, *Skripsi* (Padang: Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang 2003), hal 11

¹⁷ Nirawati berjudul “*Dinamika Perusahaan Negara dari PJKA ke PT.KAI tahun 1971-2010*”, *Skripsi* (Padang: Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang 2011), hal 23

¹⁸Kuntowijoyo. *Metodologi sejarah*, Yogyakarta: Tiara Wacana,1994, hal. 33.

Dalam sejarah sosial ekonomi biasanya meliputi aspek-aspek sosial, ekonomi, dan masyarakat itu sendiri yang terlibat didalamnya. Studi sejarah sosial merupakan gejala sejarah yang melihat kehidupan keluarga beserta latar belakang pendidikannya, gaya hidup yang meliputi perumahan, makanan, perawatan kesehatan serta pakaian.¹⁹

Menurut Kuntowijoyo, sejarah sosial mempunyai garapan yang luas dan beragam. Kebanyakan sejarah sosial berhubungan erat dengan ekonomi, sehingga menjadi semacam sejarah sosial-ekonomi.²⁰ Dalam sejarah sosial ekonomi biasanya meliputi aspek-aspek sosial, ekonomi, dan masyarakat itu sendiri yang terlibat didalamnya. Studi sejarah sosial merupakan gejala sejarah yang melihat kehidupan keluarga beserta latar belakang pendidikannya, gaya hidup yang meliputi perumahan, makanan, perawatan kesehatan serta pakaian.²¹

Dalam penulisan ini juga menggunakan kajian sejarah kota. Kota sebagai suatu wilayah pusat perkembangan dan juga mata rantai penghubung ke wilayah pedesaan. Kota juga merupakan tempat terjadinya interaksi antara penduduk yang satu dengan yang lainnya dimana kota merupakan tempat berkumpulnya berbagai macam etnis. Sejarah kota mencakup proses urbanisasi, mobilitas penduduk, dan masalah sosial lainnya. Pada satu sisi lain sejarah kota juga mengkaji tentang problem sosial dan mobilitas sosial.²²

¹⁹Sartono Kartodirjo. *Pendekatan Ilmu Sosial dalam Ilmu Metodologi Sejarah*, Jakarta: PT. Gramedia, 1992, hal. 50.

²⁰Kuntowijoyo. *Op.Cit.*, hal. 33.

²¹Sartono Kartodirjo. *Pendekatan Ilmu Sosial dalam Ilmu Metodologi Sejarah*. Jakarta: PT. Gramedia, 1992, hal. 50.

²²Kuntowijoyo. *Op.Cit.*, hal. 39.

Ketika bicara masalah stasiun maka tidak bisa lepas dari kata transportasi karena stasiun merupakan bagian dari transportasi itu sendiri. Transportasi adalah suatu alat untuk mengangkut atau membawa sesuatu barang dari satu tempat ke tempat lain, ini didasarkan dari bahasa latin yaitu *transportare*, *trans* berarti seberang atau sebelah lain, *portare* berarti mengangkut atau membawa. Jadi bisa diartikan bahwa transportasi adalah suatu usaha mengangkut atau membawa barang dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.

Dalam kegiatan transportasi berarti juga melibatkan orang-orang didalamnya sebagai pelaku utama dalam transportasi itu sendiri, karena tanpa mereka kegiatan transportasi tak bisa dilakukan, kegiatan transportasi juga merupakan bagian dari ekonomi, karena tanpa adanya alat transportasi sulit bagi orang untuk berkegiatan ekonomi secara lancar, Bahkan dengan adanya alat transportasi, ide-ide baru yang berkembang pada suatu daerah akan cepat dikenal dan dikembangkan pula di daerah lainnya, sehingga mobilitas sosial suatu daerah bergerak lebih cepat.²³

Stasiun kereta api adalah suatu tempat menurunkan dan menaikkan penumpang pengguna jasa kereta api. Stasiun adalah tempat pemberangkatan dan pemberhentian kereta api, stasiun adalah tempat dimana terdapat tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, tempat persinggahan kereta api, tempat untuk menyusul atau mendahului kereta api yang lain dan tempat bersilang. Besar kecil suatu stasiun dibedakan dari fasilitas yang tersedia didalamnya, frekuensi

²³ Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*. Bandung, Gramedia. 2014. hal 29.

lalu lintas kereta api, fasilitas penunjang didalam stasiun, jumlah jalur yang ada didalamnya dan jumlah penumpang.²⁴

Sejak awal didirikan pada masa pemerintahan kolonial Belanda, stasiun kereta Padang merupakan stasiun yang aktif dalam beroperasi dan melayani jasa pengangkutan baik barang maupun penumpang ke berbagai rute. Dapat dikatakan bahwa stasiun kereta api Regional II Padang termasuk dalam tipe stasiun berskala besar. Petugas stasiun adalah orang yang bertugas di stasiun kereta api. Petugas stasiun terbagi atas beberapa kelompok kerja yaitu kelompok petugas yang bertugas di ruang sinyal untuk memantau kereta. Kemudian ada pula petugas pengatur perjalanan kereta, yang bertugas di emplasemen stasiun untuk memberi aba-aba kepada masinis, untuk menjalankan atau menghentikan kereta. Petugas yang memberikan aba-aba ini memegang papan rambu yng berwarna hijau dan merah. Petugas di ruang karcis bertugas sebagai penjual karcis kepada calon penumpang.²⁵

Transportasi ini 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 akan berkembang dan suata daerah akan lebih cepat diakses sehingga mobilitas bisa bergerak dengan lebih cepat. Berdasarkan beberapa konsep itulah penelitian ini mefokuskan penelitian terhadap “Dinamika Turun-Naik Penumpang Kereta Api di Jalur Padang-Pariaman (2004-2016).

²⁴ Undang-Undang Republik Indonesia No.23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Bab VI, Bagian ke 3, pasal 56, ayat 1 dan 2.

²⁵Data penelitain berdasarkan observasi langsung ke PT. KAI Divisi Regional II tingkat Sumbar, 2017.

F. Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian dan penulisan skripsi ini adalah dengan menggunakan metode sejarah yang dibagi dalam empat tahapan, yaitu heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi.²⁶ Metode sejarah yang digunakan dalam penelitian ini berfungsi untuk memperoleh hasil rekonstruksi masa lampau secara sistematis dan obyektif sehingga dapat dipertanggungjawabkan kebenarannya.

Tahap pertama heuristik, merupakan langkah awal dari penulisan ini adalah dengan mengumpulkan sumber-sumber. Sumber-sumber tersebut didapatkan dari hasil studi perpustakaan dan hasil wawancara dengan beberapa informan. Data pustaka dilakukan ke perguruan tinggi yang ada di Sumatera Barat seperti Perpustakaan Jurusan Ilmu Sejarah Unand, Perpustakaan Fakultas Ilmu Budaya, Perpustakaan Pusat Unand dan Perpustakaan Wilayah Sumatera Barat. Studi kearsipan ke Kantor PT. KAI Divisi Regional II tingkat Sumbar, dan Kantor Arsip dan Perpustakaan Kota Padang. Dalam melengkapi data maka digunakan sumber lisan melalui studi wawancara, , Pegawai PT KAI Divisi Regional Tingkat II Sumbar, dan pegawai-pegawai yang bekerja distasiun Kereta Api Padang serta masyarakat yang tinggal di sekitar stasiun dan penumpang .

Setelah semua sumber itu terkumpul baik berupa sumber benda, sumber tertulis maupun sumber lisan. Sumber itu kemudian diverifikasi atau diuji melalui serangkaian kritik baik yang bersifat ekstern ataupun intern. Kritik ekstern

²⁶ Louis Gottschalk, *Mengerti Sejarah*, (Yogyakarta: Ombak, 2007), hal 50.

dilakukan untuk mengetahui sejauh mana keabsahan dan otentisitas sumber. Peneliti dapat bertanya dan mengecek otentisitas sumber tersebut. Adapun kritik intern diperlukan untuk menilai tingkat kelayakan atau kredibilitas sumber. Kredibilitas sumber biasanya mengacu pada kemampuan sumber untuk mengungkapkan kebenaran suatu peristiwa sejarah.

Tahap selanjutnya adalah interpretasi, yaitu berupa analisis (menguraikan) dan sintesis (menyatukan) fakta-fakta sejarah. Hal ini dilakukan agar fakta-fakta yang tampaknya terlepas antara satu sama lain bisa menjadi satu hubungan yang saling berkaitan. Dengan demikian, interpretasi dapat dikatakan sebagai proses memaknai fakta-fakta sejarah.

Setelah semua hal itu dilakukan maka tahapan yang terakhir adalah Historiografi atau penulisan. Proses penulisan dilakukan agar semua data dan fakta yang sebelumnya terpisah bisa bersatu dalam satu perpaduan yang padu dan dapat menghasilkan suatu karya ilmiah yang baik.

G.Sistematika Penulisan

Penulisan ini terdiri dari empat bab yaitu:

Bab I. Pendahuluan yang terdiri dari latar belakang masalah, rumusan dan batasan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, kerangka analisis, metode penulisan dan sistematika penulisan.

Bab II. membahas mengenai gambaran umum dan geografis kota padang
sub bab a) keadaan geografis Kota padang b) Monografi Kota Padang

Bab III. Membahas tentang keberadaan shelter kereta api di jalur Kota Padang dan Kota Pariaman dengan sub bab a) Sejarah stasiun induk divisi regional II Sumatera Barat b) Upaya Peningkatan Sarana Dan Prasarana Stasiun Regional Divisi II Sumatera Barat c) stasiun shelter simpang haru d) dinamika penumpang kereta api wisata padang-pariaman.

Bab IV. Membahas dampak perkembangan kereta api terhadap kehidupan masyarakat Kota Padang dengan sub bab a) dampak perkembangan kereta api di Kota Padang bagi kehidupan ekonomi masyarakat. b) faktor hambatan yang mempengaruhi Kereta Api sebagai alat transportasi.

Bab V. Berisi tentang kesimpulan dari keseluruhan isi.

