

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Latar belakang kehadiran Perumka (Perusahaan Umum Kereta Api) di Sumatera Barat adalah sebagai akibat ditemukannya tambang batubara Ombilin disekitar tahun 1875 oleh pemerintahan Hindia Belanda. Oleh karena itu mereka mengutus Ir, Cluseaner JV. Izzerman, RAJ. Snaghkage, ANJ. Van Hoss juga disertai delapan orang Belanda lainnya untuk meneliti kemungkinan pembuatan jalur keretaapi di Sumatera Barat.¹

Setelah segala pertimbangan yang ada peresmian jalur kereta api dilakukan pada tanggal 1 Oktober 1892 di kota Padang, beriringan dengan pembukaan Pelabuhan Teluk Bayur. Pada saat yang sama juga dilaksanakan pembukaan hubungan kereta api Padang-Teluk Bayur, Solok, Muaro Kalaban, Padang panjang, Bukittinggi dan stasiun terakhir sebelum terowongan menuju tambang batubara Sawahlunto.²

Semenjak diresmikan, jalur kereta api juga dibangun di daerah lain seperti Muaro Kalaban-Sawahlunto pada tahun 1894 dan 2 tahun kemudian dibangun juga jalur Bukittinggi –Payakumbuh pada tahun 1896. Lubuk Alung-Pariaman selesai pada tahun 1908. Jalur Pariaman – Naras selesai pada Januari 1911. Sedangkan jalur Muaro Kalaban-Muaro Sijunjung selesai pada tahun 1924. Dan

¹ Riswandi, Kereta Api Angkutan Batubara di Sumatera Barat 1977-1998, *Skripsi*. (Padang: Fakultas Sastra, Universitas Andalas,2000,) hal 12

² Aulia Rahman, Pasang Surut Perusahaan Kereta Api Di Sumatera Barat Tahun 1963-2010, *Skripsi*, (Padang: Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Andalas, 2014,) hal 26

dalam 22 tahun telah selesai dibangun jalur kereta api Sumatera Barat sepanjang 230 KM.³

Padangpanjang diuntungkan karena letaknya yang berada di jalur masuk daerah darek atau daerah pedalaman yang menjadikan Padangpanjang sebagai salah satu pusat perdagangan. Dengan begitu Pemerintahan Hindia Belanda membangun sebuah stasiun di kawasan Bukit Surungan pada tahun 1889 dan resmi beroperasi pada tahun 1891. Jalur kereta Padangpanjang-Bukittinggi dibangun bersamaan dengan pembangunan stasiun kereta api Padangpanjang dan Bukittinggi. Tujuan dibangunnya jalur tersebut adalah untuk mempermudah pendistribusian batubara ke Bukittinggi, kemudian digunakan sebagai jalur pengangkut barang-barang perdagangan dan terakhir sebagai angkutan penumpang menuju Padangpanjang maupun Bukittinggi.

Jalur kereta api Bukittinggi-Payakumbuh selesai dibangun pada 1896 sebagai jalur penghubung antara dataran tinggi ke pelabuhan pantai barat Sumatera. Sarana kereta api jalur Bukittinggi-Payakumbuh didirikan pemerintah Kolonial Belanda untuk mendistribusikan komoditas barang dari darek ke daerah ke daerah pesisir barat Sumatera seperti kopi, coklat, gambir dan hasil kebun lainnya.⁴

Sepanjang jalur kereta api Bukittinggi-Payakumbuh juga terdapat beberapa stasiun-stasiun kecil meliputi Stasiun Tanjung Alam, Baso, Padang Tarab, dan Piladang. Stasiun-stasiun tersebut dipergunakan sebagai tempat menaikkan dan

³ Aulia Rahman, "Pasang Surut Perusahaan Kereta Api Di Sumatera Barat Tahun 1963-2010", *Skripsi*, (Padang: Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Andalas, 2014,) hal 32

⁴ Kinanty Rachmadela, "*Stasiun Kereta Api Tempo Dulu : Sejarah Stasiun Payakumbuh 1950-1978*", *Skripsi*, (Padang: Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Andalas, 2015,) hal 2

menurunkan penumpang, dan juga terdapat tempat untuk pembelian tiket kereta api bagi penumpang. Di stasiun-stasiun tersebut juga terdapat tangki penampungan air beserta pompa dan pipa yang digunakan untuk mengisi tangki air kereta api uap.

Pompa air berbentuk lokomotif atau *stoom* ini tugasnya adalah menyedot air dari sungai-sungai disekitar stasiun untuk kemudian dinaikkan kedalam tendon-tandon air. Tandon-tandon air ini umumnya juga dibuat di stasiun-stasiun, utamanya stasiun besar atau penting. Dari tendon-tandon air inilah dimasukkan kedalam gerbong tangki air kereta. Selanjutnya air-air ini akan dipanaskan didalam ketel-ketel kemudian tekanan uap panasnya akan didayagunakan sebagai tenaga penggerak mesin lokomotif.⁵

Sejak 1970-an aktivitas stasiun Bukittinggi-Payakumbuh mengalami penurunan dikarenakan berkembangnya angkutan darat lainnya seperti bus dan kendaraan pribadi yang memberikan pelayanan ke kota tujuan dengan lebih cepat dan biaya yang lebih murah bila dibandingkan dengan menggunakan jasa kereta api. Kondisi jalanan yang sudah lebih baik juga menjadi alasan kurangnya minat masyarakat dalam menggunakan jasa kereta api. Akibat penurunan jumlah penumpang, pendapatan perusahaan kereta api Indonesia (PJKA) yang sekarang bernama PT.KAI mengalami penurunan pendapatan yang drastis. Akibat perusahaan yang mengalami kerugian besar dan kondisi ini berlangsung terus menerus dan meningkat setiap tahunnya.

⁵ Aulia Rahman, “Menikam Jejak Kereta Api di Sumatera Barat”, (BPCB Sumatera Barat Wilayah Kerja Provinsi Sumatera Barat, Riau, dan Kepulauan Riau, 2018,) hal 255

Tercatat pada tahun 1972 terjadi peningkatan jumlah bus sebanyak 1.858 dan truk sebanyak 3.332. Semakin banyaknya alternatif transportasi seakan-akan menenggelamkan peranan kereta api, dan pada saat itu juga peningkatan jumlah kendaraan bermotor yang sangat tajam mengakibatkan sempitnya ruang gerak kereta api sebagai angkutan penumpang.⁶

Adanya perbandingan yang tidak seimbang antara pendapatan dan biaya operasional, perusahaan kereta api Indonesia pun akhirnya memutuskan untuk menutup rute yang diawali dengan ditutupnya stasiun kereta api Payakumbuh dan jalur kereta api Bukittinggi-Payakumbuh di tahun 1978, Kemudian diikuti oleh penutupan stasiun Bukittinggi dan jalur kereta api Bukittinggi-Padangpanjang di tahun 1986, dikarenakan tidak mampu menutup biaya operasional kereta api yang membengkak.

Stasiun Baso merupakan stasiun yang berada dalam jaringan kereta api Padang Panjang - Bukittinggi - Payakumbuh – Limbanang yang terletak di Jalan Raya Bukittinggi-Payakumbuh, Kecamatan Baso, Kenagarian Baso dan termasuk kedalam stasiun kelas III / kecil dalam Wilayah Aset Divisi Regional II Sumatera Barat.

Stasiun ini didirikan berdekatan dengan keberadaan Pasar Baso yang telah dahulu didirikan secara gotong-royong oleh nagari-nagari pendiri pasar atas inisiatif ninik mamak nagari pendiri, Sebagaimana pasar ini didirikan berdasarkan perizinan pemerintah Hindia Belanda dengan surat no 1136 pada 16 Juni 1845.⁷

⁶ Aulia Rahman, “Pasang Surut Perusahaan Kereta Api Di Sumatera Barat Tahun 1963-2010”, *Skripsi*, (Padang: Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Andalas, 2014,) hal 3

⁷ Yulia Rahma Dani, “Dinamika Pasar Nagari Di Luhak Agam: Studi Tentang Pasar Baso 1980-2021”, *Skripsi*, (Padang: Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Padang, 2023,) hal 4

Baso sendiri merupakan salah satu kecamatan yang ada di Kabupaten/Luhak Agam. Masyarakat Kecamatan Baso Sebagian besar bermata pencaharian sebagi petani dan pedagang, Banyak petani yang juga memperjualbelikan hasil panen dari lahan mereka kepasar serta menjualkannya kepada pemasok yang sudah tersedia di dalam Pasar Baso.⁸

Berdasarkan uraian di atas, Penulis ingin mengangkat bagaimana kehidupan sosial-ekonomi masyarakat yang berlangsung di Stasiun Baso. Maka dari itu penulis mengajukan penelitian yang berjudul **“Kehidupan Sosial-Ekonomi Masyarakat di Stasiun Baso, Jalur Bukittinggi-Payakumbuh Tahun 1978-1990”**

B. Rumusan Masalah

Setelah mengetahui latar belakang penulisan skripsi ini, maka dapat dirumuskan masalah penelitiannya, sebagai berikut:

1. Bagaimana kehidupan sosial-ekonomi masyarakat di kawasan stasiun Baso saat masih aktif?
2. Bagaimana kehidupan sosial ekonomi masyarakat dikawasan stasiun Baso setelah ditutup tahun 1978?
3. Siapa saja yang tinggal di kawasan stasiun kereta api Baso setelah kawasan stasiun ditutup?
4. Bagaimana proses perpindahan yang dilakukan masyarakat hingga menempati kawasan stasiun baso?

⁸ *Ibid*, hal 3

Untuk memudahkan penelitian, digunakan dua batasan penelitian, berupa batasan temporal dan batasan spasial. Batasan temporal dari penelitian ini adalah pada tahun 1978 dimana pada tahun tersebut terjadinya kemunduran penggunaan kereta api oleh masyarakat dan juga awal mula ditutupnya jalur kereta api Bukittinggi-Payakumbuh. Batasan Akhir dalam penelitian ini adalah tahun 1990 dikarenakan pada tahun 1990 jalur Kereta Api Padangpanjang-Bukittinggi resmi ditutup dan mulai dialih fungsikan bangunan dan kawasan stasiun. Batasan spasial penelitian ini adalah Baso.

C. Tujuan

Tujuan dari penelitian kehidupan sosial-ekonomi masyarakat di stasiun Baso jalur Bukittinggi-Payakumbuh tahun 1978-1990, adalah sebagai berikut;

1. Untuk mengetahui bagaimana kehidupan sosial-ekonomi masyarakat di kawasan stasiun Baso saat masih aktif?
2. Untuk mengetahui bagaimana kehidupan sosial ekonomi masyarakat di kawasan stasiun Baso setelah ditutup tahun 1978?
3. Untuk mengetahui siapa saja yang tinggal di kawasan stasiun kereta api Baso setelah kawasan stasiun ditutup tahun 1978?
4. Untuk mengetahui bagaimana proses perpindahan yang dilakukan masyarakat hingga menempati kawasan stasiun baso?

Dengan tujuan yang ada, diharapkan penelitian yang akan dilakukan ini memberikan manfaat berupa pemahaman dan pengetahuan kajian sejarah

mengenai sejarah sosial-ekonomi. Kemudian dapat melatih kemampuan meneliti dan menganalisis suatu peristiwa sejarah yang sedang diteliti serta memberikan wawasan sejarah yang kritis dan bermanfaat bagi penulis terutama tentang stasiun kereta api Baso pada jalur kereta api Bukittinggi-Payakumbuh.

D. Tinjauan Pustaka

Beberapa hasil penelitian terdahulu yang berkontribusi terhadap penelitian ini berupa buku, dan skripsi yang penulis temukan. Adapun penelitian yang berhubungan dengan permasalahan yang penulis angkat dalam penelitian ini diantaranya;

Skripsi dari Yusman Karim yang berjudul “Keberadaan Stasiun Kereta Api Pulo Aie Kota Padang 1971-1990”.⁹ Dalam penelitiannya membahas sejarah keberadaan dan aktifitas stasiun kereta api Pul Aie ketika masih beroperasi dan pengaruhnya terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakat setelah stasiun kereta api tersebut ditutup.

Skripsi yang berjudul “Stasiun Kereta Api Tempo Dulu : Sejarah Stasiun Payakumbuh 1950-1978”, oleh Kinanty Rachmadela, yang menuliskan tentang corak aktivitas yang terdapat di stasiun kereta api Payakumbuh pada tahun 1950-1978.¹⁰ Diawali pada tahun 1952 stasiun kereta api Payakumbuh yang mendapatkan renovasi pertama kalinya oleh pemerintah Indonesia, hingga

⁹ Yusman Karim, “Keberadaan Stasiun Kereta Api Pulo Aie Kota Padang 1971-1990” *Skripsi*, (Padang: Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Andalas, 2015.)

¹⁰ Kinanty Rachmadela, “*Stasiun Kereta Api Tempo Dulu : Sejarah Stasiun Payakumbuh 1950-1978*”, *Skripsi*, (Padang: Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Andalas, 2015.)

aktivitas perdagangan yang terbagi menjadi pedagang di kios, pedagang asongan, hingga aktivitas buruh angkat yang dilakukan oleh penduduk yang bermukim disekitar kawasan kereta api Payakumbuh.

Skripsi Riswandi yang berjudul “Kereta Api Angkutan Batubara di Sumatera Barat 1977-1998” yang membahas sejarah perkeretaapian di Sumatera Barat yang pada awalnya bertujuan untuk menggangkut hasil-hasil tambang batubara Ombilin yang ditemukan oleh Pemerintahan Hindia Belanda, hingga pasang-surut perkembangan kereta api pengangkut batubara.¹¹

Skripsi dari Aulia Rahman dengan judul “Pasang Surut Perusahaan Kereta Api di Sumatera Barat Tahun 1963-2010” yang mengkaji bagaimana jalannya perusahaan baik operasional, pelayanan, dan manajemen kereta api di Sumatera Barat.¹² Yang mana pada dekade 1950-1960 merupakan masa perjuangan sebab DKA (Djawatan Kereta Api) harus bertahan dengan banyak jalur yang merugi dan kurangnya sarana dan prasarana. Dan dampak dari kemunduran aktifitas perkeretaapian tersebut terhadap pendapatan perusahaan.

Selanjutnya, skripsi yang ditulis oleh Fadly Eka Satria dengan judul “Dinamika Stasiun Kereta Api Kota Padang Panjang Tahun 1966-1998”, yang mengkaji bagaimana kondisi dan corak aktivitas di stasiun kereta api kota Padang Panjang.¹³ Aktivitas yang terjadi di stasiun kereta api Padang Panjang tidak jauh berbeda dari corak aktivitas pada stasiun kereta api Payakumbuh yang ditulis oleh

¹¹ Riswandi, Kereta Api Angkutan Batubara di Sumatera Barat 1977-1998, *Skripsi*. (Padang: Fakultas Sastra, Universitas Andalas, 2000.)

¹² Aulia Rahman, Pasang Surut Perusahaan Kereta Api Di Sumatera Barat Tahun 1963-2010, *Skripsi*, Padang: Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Andalas, 2014.)

¹³ Fadly Eka Satria, “Dinamika Stasiun Kereta Api Kota Padang Panjang Tahun 1966-1998”, *Skripsi*, (Padang: Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Andalas, 2016.)

Kinanty Rachmadela yang sama-sama berfokus pada aktivitas ekonomi yakni perdagangan yang dilakukan dikawasan stasiun kereta api oleh masyarakat.

Skripsi “Dinamika Penumpang Kereta Api di Jalur Padang-Pariaman 2004-2017”, yang ditulis oleh Eggi Trian.¹⁴ Dalam penulisannya membahas sejarah stasiun induk divisi regional II Sumatera Barat dan upaya dalam peningkatan sarana dan prasarana stasiun di Jalur Kota Padang dan Kota Pariaman. Selain itu penulis juga membahas dampak perkembangan kereta api di Kota Padang bagi kehidupan ekonomi masyarakat.

Skripsi dari Miftahuljannah yang berjudul “Dinamika Stasiun Kereta Api Pariaman Tahun 1970-2021”¹⁵ yang membahas perkembangan dan peran stasiun kereta api Pariaman yang awalnya hanya sebagai stasiun pengumpul atau tempat distribusi barang komoditas dan yang pada akhirnya stasiun ini menjadi titik kumpul bagi yang akan datang maupun pergi dari Kota Pariaman.

Laporan penelitian Gusti Asnan, Enimay, Syafrizal yang berjudul “*Sejarah Transportasi : Involusi Peranan Kereta Api di Sumatera Barat*”.¹⁶ Penelitian ini membahas peranan kereta api yang mengalami kemunduran sejak tahun 1950-an hingga pada akhirnya operasionalnya terpaksa dihentikan pada tahun 1970-an. Selain itu dalam penelitian ini membahas peranan transportasi kereta api dari sisi ekonomi yang ada di Sumatera Barat.

¹⁴ Eggi Trian, “Dinamika Penumpang Kereta Api di Jalur Padang-Pariaman 2004-2017”, *Skripsi*, (Padang: Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Andalas, 2018.)

¹⁵ Miftahuljannah, “Dinamika Stasiun Kereta Api Pariaman Tahun 1970-2021”, *Skripsi*, (Padang: Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Andalas, 2022.)

¹⁶ Gusti Asnan, Enimay, Syafrizal, “*Sejarah Transportasi: Involusi Peranan Kereta Api di Sumatera Barat*”, *Laporan Penelitian*, (Padang: Universitas Andalas, 1991.)

Adapun buku dari Aulia Rahman “Menikam Jejak Kereta Api di Sumatera Barat”.¹⁷ Dalam buku tersebut menjelaskan bagaimana awal masuknya sarana perkeretaapian ke Sumatera Barat yang tujuannya adalah untuk eksploitasi ekonomi terutama distribusi kopi dari daerah pedalaman (Bukittinggi, Payakumbuh, Tanah Datar, Pasaman) ke pusat perdagangan di kota Padang. Dalam buku ini juga menjelaskan mengenai jalur-jalur kereta api mencakup rel, jembatan dan stasiun-stasiun yang sebagai tempat pemberhentian kereta api.

Buku dari Lindayanti dkk, dengan judul “Kota Sawahlunto, Jalur Kereta Api, & Pelabuhan Teluk Bayur : Tiga Serangkai dalam Sejarah Pertambangan Batubara Ombilin di Sumatera Barat.”¹⁸ Dalam buku tersebut membahas awal pembangunan kereta api oleh pemerintahan Hindia Belanda akibat ditemukannya tambang batubara Ombilin dan juga Teluk Bayur atau Emmaheaven yang merupakan gerbang perlintasan ke Sumatera Barat pada masa itu.

Berdasarkan kajian pustaka diatas maka penelitian ini penting ditulis karena berbeda dari penelitian sebelumnya. Penelitian ini fokus kepada kehidupan sosial-ekonomi masyarakat yang berada dikawasan stasiun-stasiun kecil yang ada pada jalur Padangpanjang-Bukittinggi dan Bukittinggi-Payakumbuh setelah jalur tersebut ditutup tahun 1978 dan 1986. Penelitian ini juga akan menggambarkan bagaimana kondisi dari stasiun-stasiun tersebut dan peralihan fungsi stasiun oleh masyarakat sekitar.

¹⁷ Aulia Rahman, “*Menikam Jejak Kereta Api di Sumatera Barat*”, (BPCB Sumatera Barat Wilayah Kerja Provinsi Sumatera Barat, Riau, dan Kepulauan Riau, 2018.)

¹⁸ Lindayanti, dkk, *Kota Swahlunto, Jalur Kereta Api, & Pelabuhan Teluk Bayur: Tiga Serangkai dalam Sejarah Pertambangan Batubara Ombilin di Sumatera Barat*, (Padang: Minangkabau Press,2017.)

E. Kerangka Analisis

Dalam penulisan ini penulis menggunakan pendekatan sejarah sosial-ekonomi, hal ini dikarenakan penulis akan membahas kehidupan sosial-ekonomi masyarakat yang berada disekitar kawasan stasiun Baso yang berada pada jalur kereta api Bukittinggi-Payakumbuh setelah ditutup. Sejarah sosial ekonomi biasanya meliputi aspek-aspek sosial, ekonomi dan masyarakat yang terlibat didalamnya. Menurut Kuntowijoyo, Sejarah sosial berhubungan erat dengan ekonomi, sehingga menjadi semacam sejarah sosial-ekonomi.¹⁹ 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.²⁰

Kajian mengenai stasiun adalah bahasan yang tidak dapat dilepaskan dari konsep transportasi. Transportasi merupakan salah satu komponen penting dari segenap usaha yang ditempuh manusia dalam memanfaatkan sumber daya alam. Kegiatan transportasi merupakan serangkaian proses yang ditujukan untuk mendistribusikan atau memindahkan kelebihan produksi pada suatu tempat ke tempat lain yang mengalami kekurangan atau yang tidak memiliki kekayaan alam sama sekali.²¹

¹⁹ Kuntowijoyo, "Metodologi Sejarah", (Yogyakarta: Tiara Wacana, 1994,) hal 33

²⁰ Sartono Kartodirjo. "Pendekatan Ilmu Sosial dalam ilmu Metodologi Sejarah". (Jakarta: PT. Gramedia, 1992,) hal 50

²¹ Gusti Asnan, Enimay, Syafrizal. "Sejarah Transportasi Involusi Peranan Kereta Api di Sumatera Barat", Laporan Penelitian, (Padang: Universitas Andalas, 1991,) hal 2

Stasiun kereta api adalah suatu tempat menurun 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 lalu lintas kereta api, fasilitas penunjang didalam stasiun, jumlah jalur yang ada didalamnya dan penumpang.²²

Proses dari sistem transportasi ini juga mempengaruhi kegiatan manusia dibidang ekonomi. Tanpa alat transportasi sulit bagi orang untuk mendistribusikan barang secara lebih cepat dan efisien. 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

Kehidupan masyarakat yang tinggal di kawasan stasiun kereta api tidak terlepas dari pengalihan fungsi lahan. Alih fungsi lahan merupakan suatu akibat nyata dari adanya ledakan penduduk serta pembangunan yang membutuhkan lahan untuk menunjang aktivitas pembangunan tersebut. Menurut Utomo, alih fungsi lahan merupakan perubahan perubahan fungsi sebagian yang menjadi dampak negatif terhadap lingkungan serta potensi yang menjadi dampak negatif

²² Undang-Undang Republik Indonesia No. 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian. Bab VI, Bagian ke 3, Pasal 56, ayat 1 dan 2

²³ Kinanty Rachmadela, "Stasiun Kereta Api Tempo Dulu : Sejarah Stasiun Payakumbuh 1950-1978", *Skripsi*, (Padang,: Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Andalas, 2015,) hal 11

terhadap lingkungan serta potensi tanah itu sendiri atau seluruh kawasan lahan dari fungsinya menjadi fungsi lain.²⁴

Lahan milik KAI merupakan salah satu lahan aset BUMN (Badan Usaha Milik Negara). Lahan aset BUMN merupakan bagian dari kekayaan negara yang pada sifatnya ada suatu aturan yang berlaku ketika dipergunakan oleh perusahaan yang berada di bawah Kementerian BUMN maupun ketika dipergunakan oleh pihak ketiga dalam hal ini perusahaan maupun individu masyarakat.²⁵

F. Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penulisan ini adalah metode sejarah. Metode sejarah yang digunakan bertujuan untuk memperoleh hasil penelitian sejarah ilmiah yang sistematis dan obyektif, sehingga dapat dipertanggungjawabkan kebenarannya. Metode sejarah meliputi heuristik atau pengumpulan data, kritik sumber, interpretasi dan tahapan terakhir historiografi atau penulisan.

Heuristik merupakan tahapan pertama yang dilakukan oleh seorang peneliti. Pada tahap ini yang dilakukan adalah pengumpulan bahan, dan sumber berupa sumber primer maupun sekunder. Tahap pengumpulan bahan dan sumber dilakukan melalui studi kepustakaan, studi kearsipan dan studi lapangan. Studi kepustakaan bertujuan untuk mendapatkan sumber-sumber sekunder, sementara studi kearsipan dan studi lapangan bertujuan untuk mendapatkan sumber-sumber primer. Jenis sumber yang bisa didapatkan antara lain; sumber tulisan, yang

²⁴ Nahdly,Abdurrahman, “Alih Fungsi Lahan Kereta Api Indonesia (Persero) Menjadi Pemukiman Penduduk di Kecamatan Garut Kota Kabupaten Garut Provinsi Jawa Barat”, *Skripsi*, (Yogyakarta:Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Yogyakarta, 2015,) hal 15

²⁵ *Ibid*, hal 17

didapatkan melalui studi kepustakaan dan studi kearsipan. Studi kepustakaan yang dilakukan penulis adalah Perpustakaan Departemen Ilmu Sejarah Universitas Andalas, Perpustakaan Fakultas Ilmu Budaya Universitas Andalas, Perpustakaan Pusat Universitas Andalas. Sedangkan studi kearsipan dan studi lapangan yang dilakukan penulis berupa pengumpulan data ke kantor camat Baso, Kantor KAI, dan wawancara kepada beberapa masyarakat yang menempati kawasan Stasiun Baso.

Setelah semua sumber ini terkumpul baik berupa sumber tertulis maupun sumber lisan. Sumber itu kemudian diverifikasi atau diuji melalui serangkaian kritik baik yang bersifat ekstern maupun intern. Kritik ekstern dilakukan untuk mengetahui sejauh mana keabsahan dan otentisitas sumber. Adapun kritik intern diperlukan untuk menilai tingkat kelayakan atau kredibilitas sumber. Pengkritikan ini ditujukan guna mendapatkan sumber yang benar dan relevan dengan pokok permasalahan.

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

Setelah semua hal itu dilakukan maka tahap yang terakhir adalah historiografi atau penulisan. Proses penulisan dilakukan agar semua data dan fakta yang sebelumnya terpisah bisa bersatu dalam satu perpadu yang padu dan dapat menghasilkan sebuah karya sejarah dalam bentuk skripsi.

G. Sistematika Penulisan

Hasil dari penelitian di atas dituangkan dalam bentuk tulisan dengan sistematika sebagai berikut:

Bab I merupakan pendahuluan yang berisi latar belakang, rumusan dan batasan masalah, tujuan penelitian, tinjauan pustaka, kerangka analisis, metode penelitian dan sistematika penulisan.

Bab II membahas gambaran umum wilayah penelitian yakni daerah Kecamatan Baso

Bab III membahas mengenai Sejarah Perkeretaapian Sumatera Barat yang terdiri dari dua sub bab pembangunan jalur kereta api dan sub bab kedua mengenai pengangkutan barang dan penumpang

Bab IV berisikan tiga sub bab yang membahas pada sub bab pertama mengenai kondisi stasiun kereta api Baso sebelum tahun 1978, sub bab kedua membahas mengenai sosial-ekonomi masyarakat di Stasiun Baso sebelum tahun 1978 atau saat stasiun masih aktif. Dan sub bab ketiga menjelaskan sosial-ekonomi masyarakat setelah tahun 1978 atau setelah tidak adanya lagi aktivitas perkeretaapian di Stasiun Baso.

Bab V berisikan kesimpulan dari penulis yang berisi jawaban dari keseluruhan rumusan masalah yang ada, sekaligus sebagai akhir dari penulisan penelitian ini.

