

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Padangpanjang sebagai salah satu kota yang terletak di posisi yang strategis, yaitu di persimpangan jalan antara Padang – Bukittinggi, Bukittinggi – Solok, dan Bukittinggi – Batusangkar merupakan daerah yang tinggi dan perbukitan yang sejuk dan nyaman untuk ditempati. Kota ini merupakan pertemuan arus lalu lintas antara kota- kota besar dan penting di Sumatera Barat.¹ Hal ini menjadikan Padangpanjang sebagai salah satu kota penting di Sumatera Barat.²

Pada abad ke-19, hubungan antara Sumatera Barat dan kota lainnya di pulau Sumatera semakin lancar. Pemerintah Hindia-Belanda yang pada saat itu menguasai Ranah Minang membangun jalur kereta api dan jalan raya di Sumatera bagian barat membuat kota kota yang dilaluinya, termasuk juga kota Padangpanjang semakin ramai dikunjungi domestik dan asing.³

Setelah semakin pesatnya perkembangan Padangpanjang sebagai salah satu pusat perdagangan di Sumatera Barat dan jalur perlintasan antara kota – kota penting di Sumatera Barat, maka pemerintah Hindia-Belanda membangun sebuah stasiun di kawasan Bukit Surungan untuk mendukung kegiatan operasional kereta api dalam mengangkut barang komoditi dan penumpang, pembangunan stasiun ini

¹ Badan Koordinasi Penawaran Modal Daerah Tk II Padangpanjang. “*Profil Investasi Daerah Tingkat II Padangpanjang*”. Padangpanjang: BKPM, 1989, hal. 23.

² *Ibid.* Hal.2.

³ Ronald Mulya Devi. “Dinamika Pasar Padangpanjang 1984-2007”. *Skripsi*, Padang: Fakultas Sastra Unand, 2009, hal.2.

memberikan lonjakan arus penumpang dan barang dan secara tidak langsung menjadikan stasiun ini merupakan stasiun tersibuk di Sumatera Barat.⁴

Stasiun Kereta Api Padangpanjang didirikan oleh pemerintah Hindia-Belanda pada tahun 1889. Secara resmi stasiun ini beroperasi tahun 1891. Stasiun ini didirikan oleh pemerintah Hindia Belanda untuk memperlancar proses distribusi komoditas barang dari *darek* ke daerah pesisir barat Sumatera terutama batubara dari Sawahlunto, dan juga hasil-hasil pertanian dan ladang perkebunan seperti padi, kopi, teh, coklat, gambir dan lain sebagainya yang diantarkan ke pelabuhan Teluk Bayur di Padang.⁵

Dilihat dari bentuk awal bangunannya stasiun kereta api Sumatera Barat bergaya khas bangunan Belanda. Namun setelah gempa besar yang melanda Padangpanjang dan sekitarnya pada tahun 2007 menghancurkan gedung gedung asli bergaya Belanda tersebut. Cuma beberapa gedung yang tetap bertahan hingga sekarang. Gedung pemberangkatan telah banyak mengalami perubahan bentuk ke gedung bergaya Minangkabau. Dahulu di gedung tempat pemberangkatan ada atap yang menutupi tapi sekarang atap itu sudah dibuka dengan alasan stasiun ini sudah tak ada lagi jadwal keberangkatan.⁶

Sebagai salah satu stasiun besar di Sumatera Barat, stasiun kereta api Kota Padangpanjang memiliki banyak gedung gedung yang terdiri dari kantor pusat, ruang Kepala Stasiun, ruangan pegawai, musholla, kantin, dan ini terletak dalam

⁴ *Arsip* PT. KAI Divre II Sumatera Barat. Padang:PT KAI, 2004.

⁵ *Ibid.*

⁶ *Wawancara* dengan Elisman, 20 November 2013 di Padangpanjang.

satu gedung. Selanjutnya ada dua buah rumah sinyal, rumah sinyal A dan B. Rumah sinyal A terletak arah ke Lembah Anai dan rumah sinyal B ke arah Solok. Rumah sinyal ini sekarang keadaannya sudah memprihatinkan akibat ulah tangan-tangan jahil anak-anak sekolah yang lewat disekitaran stasiun. Stasiun ini juga memiliki gudang, lapangan tenis, dan juga yang paling penting adalah stasiun ini memiliki depo lokomotif yang berfungsi sebagai tempat perawatan lokomotif. Terdapat juga dua buah tangki penyimpanan bahan bakar diesel dilengkapi dengan mesin pompanya yang hingga sekarang masih digunakan. Kereta api wisata yang melayani wisata Singkarak dari Batutaba – Solok - Sawahlunto mengisi bahan bakarnya di stasiun ini.⁷

Sebagai sebuah kota yang memiliki peranan vital dan sebagai jalur lintas pada masa pemerintahan Belanda sejak tahun 1890-an, tepatnya pada tanggal 1 Juni 1891. Padangpanjang menjadi kota persinggahan dalam pengangkutan tambang batubara melalui pembangunan sebuah alat transportasi untuk mempermudah pengangkutan barang atau akses antar daerah. Alat transportasi yang dimaksud adalah kereta api. 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

⁷ Wawancara dengan Elisman, 20 November 2013 di Padangpanjang.

jaringan transportasi meningkat karena tanam paksa kopi, apalagi ditemukannya tambang batu bara di Sawahlunto.⁸

Eksplorasi hasil bumi ini terus berlanjut pada masa pemerintahan Belanda hingga pemerintahan Jepang dan berakhir pada tahun 1945. Pada tahun 1945, tepatnya pada tanggal 28 September 1945, secara resmi terjadi pemindahan kekuasaan dari tangan Jepang ke Pangkuan Ibu Pertiwi dan lahirlah Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) berpusat tetap di Bandung yang meliputi perusahaan kereta api di Jawa dan Madura. Beberapa tahun kemudian, ketika pemerintah Indonesia telah mengikrarkan diri sebagai Negara Kesatuan tahun 1950, DKRI berubah menjadi DKA. Pada tahun 1963 dikeluarkan PP No. 22 mulai Mei 1963 DKA dirubah menjadi PNKA.⁹

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 politik. Setelah kita merdeka di era tahun 50-an, kereta api ini menjadi aset transportasi yang sangat diandalkan baik itu untuk barang maupun penumpang.¹⁰

Pada awalnya kereta api di Sumatera Barat hanya berfungsi sebagai pengangkut barang yaitu berupa batubara dari Sawahlunto ke Teluk Bayur. Namun sejak tahun 1950-an tepatnya tahun 1953 setelah perkeretaapian di

⁸ Lindblad Thomas. *Fondasi Historis Ekonomi Indonesia*. Yogyakarta: Pusat Studi Sosial Asia Tenggara UGM, 1992, hal. 45.

⁹ *Arsip* PT. KAI Divre II Sumbar, *Visi dan Misi PT. Kereta Api*. Padang: PT KAI, hal. 3.

¹⁰ *Arsip* PT. KAI Divre II Sumbar, *Pembangunan Rel Kereta Api di Sumatera Barat*. Padang: PT KAI, 2004, hal. 1.

Indonesia beralih tangan ke pemerintahan Republik Indonesia. Keretaapi di Sumatera Barat juga mulai melayani jasa pengangkutan penumpang dari Padang - Pariaman, Padangpanjang, Bukittinggi, dan Payakumbuh. Namun pada tahun 1980-an angkutan keretaapi penumpang ini mengalami penurunan karena tergeser oleh angkutan darat lainnya yaitu bus penumpang, seperti NPM, Gumarang, dan angkutan lainnya. Kemajuan yang dicapai kendaraan bermotor mengakibatkan menurunnya pendapatan pihak kereta api penumpang ini.¹¹ Sampai saat sekarang angkutan kereta api penumpang yang beroperasi hanya sebatas kereta api dari Padang – Pariaman dan sebaliknya, dan kereta wisata dari Batutaba – Solok – Sawahlunto.¹²

Kereta api terakhir yang beroperasi mengangkut penumpang ke Kota Bukittinggi pada tahun 1982. Sedangkan kereta api yang melayani jasa barang terakhir masuk di stasiun kereta api Padangpanjang tahun 2002 bulan November dan kereta wisata terakhir tahun 2012 bulan Maret.¹³ Saat ini stasiun kereta api Padangpanjang hanya berfungsi sebagai penjaga aset yang meliputi wilayah Padangpanjang – Bukittinggi – Payakumbuh. Sekarang stasiun Kereta api Padangpanjang hanya melayani jasa pengisian bahan bakar lokomotif yang mengangkut kereta wisata singkarak, lokomotif itu masuk 1 bulan sekali.¹⁴

Beberapa penelitian terdahulu yang membahas mengenai Kereta Api seperti Skripsi Kiswati dengan judul “Jalan Kereta Api Padang – Pariaman dan

¹¹ Mira Suswita. “Pekerja Jalan Baja Perusahaan umum Kereta Api Eksploitasi Sumatera Barat Jalur Indarung - Teluk Bayur 1991-1999”. *Skripsi*, Padang: Fakultas Sastra Unand, 2003, Hal. 3.

¹² *Wawancara* dengan Elisman, 24 November 2013 di Padangpanjang.

¹³ *Ibid.*

¹⁴ *Ibid.*

Perkembangannya tahun 1950 – 1980”. Skripsi Kiswati hanya fokus pada pembangunan jalur kereta api Padang – Pariaman dan bagaimana perkembangannya.¹⁵

Skripsi Mira Suswita yang skripsinya membahas “Pekerja Jalan Baja Perusahaan Umum Kereta Api Eksploitasi Sumatera Barat Jalur Indarung – Teluk Bayur 1991-1999”. Dalam skripsinya hanya membahas kehidupan sosial ekonomi para pekerja jalur kereta api tersebut, pegawai dan mereka yang terlibat.¹⁶

Riswandi Skripsinya yang berjudul “Kereta Api Angkutan Batubara di Sumatera Barat tahun 1977 – 1998”. Penulisan Riswandi fokus pada kereta api batubara yang mengangkut batubara dari Sawahlunto ke Padang sejak ditemukannya tambang batubara di lembah ombilin.¹⁷

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.¹⁸

Selanjutnya ada 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

¹⁵ Kiswati. “Jalan Kereta Api Padang – Pariaman dan Perkembangannya 1950 – 1980”. *Skripsi*, Padang: Fakultas Sastra Sejarah Unand, 2000.

¹⁶ Mira Suswita, *Op.Cit.*, Hal 3.

¹⁷ Riswandi. “Kereta Api Angkutan Batubara di Sumatera Barat 1977 – 1998”. *Skripsi*, Padang: Fakultas Sastra Sejarah Unand, 2000.

¹⁸Suhenda Rikawati. ”Kereta Api Wisata Sumatera Barat tahun 1922 – 2002”. *Skripsi*, Padang: Fakultas Ilmu Sosial UNP, 2003.

berganti nama menjadi PT.KAI dalam melayani jasa perkeretaapian di Sumatera Barat.¹⁹

Berbeda dengan penelitian-penelitian terdahulu, penulis mengkaji bagaimana kondisi dan corak aktivitas di stasiun kereta api kota Padangpanjang pada awal tahun 1966 yang menjadi awal dimulainya masa orde baru dibawah pimpinan Soeharto hingga berakhirnya masa Orde Baru pada tahun 1998. Terlebih lagi, pada kurun waktu tersebut, terjadi peristiwa Gerakan 30 September Partai Komunis Indonesia (G30SPKI) yang membuat pergolakan diberbagai daerah termasuk Sumatera Barat, yang berakibat stasiun ini mengalami kemunduran dan kemudian pada akhir masa orde baru, kereta api semakin kalah bersaing oleh angkutan lainnya dan akhirnya redup “hilang” dari permukaan. Secara khusus, belum ada penelitian yang mendeskripsikan sejarah mengenai eksistensi Stasiun Kereta Api Kota Padangpanjang pada masa orde baru secara lengkap. Dalam karya ini, penulis mencoba membahas mengenai Stasiun kereta api kota padangpanjang dengan judul “Dinamika Stasiun Kereta Api Kota Padangpanjang (1966-1998)”.

B. Batasan Masalah

Penelitian ini mengkaji Dinamika Stasiun Kereta Api Kota Padangpanjang pada Tahun 1966-1998. Beberapa pertanyaan kunci yang diajukan, antara lain :

1. Bagaimana Kondisi Stasiun Kereta Api Kota Padangpanjang pada Masa Orde Baru?

¹⁹ Nirawati. “Dinamika Perusahaan Negara dari PJKA ke PT.KAI tahun 1971-2010”. *Skripsi*, Padang: Fakultas Ilmu Sosial UNP, 2011.

2. Seperti apa Stasiun Kereta Api Kota Padangpanjang menjalankan fungsi pada masanya?
3. Faktor apakah yang menyebabkan terjadinya kemerosotan Stasiun kereta api kota Padangpanjang?
4. Bagaimanakah Kondisi Stasiun Kereta Api Kota Padangpanjang Sekarang?

Untuk memudahkan penelitian, digunakan dua batasan penelitian berupa batasan temporal dan batasan spasial. Batasan spasial penelitian ini adalah Kota Padangpanjang. Sedangkan batasan temporal penelitian ini adalah Tahun 1966-1998.

Tahun 1966 dipilih sebagai awal dari penelitian karena pada masa ini merupakan awal pemerintahan Orde baru dan masa terjadinya pemberontakan G.30.S/PKI yang memiliki dampak terhadap transportasi kereta api di stasiun kereta api kota Padangpanjang. Di mana pada tahun ini stasiun kereta api Padangpanjang mencoba untuk aktif kembali setelah mengalami berbagai peristiwa pemberontakan yang mana ada beberapa pegawainya terlibat secara langsung maupun tidak langsung. Tahun 1998 menjadi batas akhir penulisan karena pada tahun ini merupakan akhir dari pemerintahan orde baru dan stasiun kereta api Padangpanjang mengalami kemerosotan jumlah penumpang sehingga terancam untuk ditutup.

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah memberikan penjelasan mengenai kondisi fisik Stasiun Kereta Api Kota Padangpanjang; Mengungkapkan eksistensi Stasiun Kereta Api Kota Padangpanjang dalam menjalankan fungsinya; Menjelaskan penyebab Kemerosotan Stasiun Kereta Api Kota Padangpanjang; dan Menjelaskan bagaimana kondisi Stasiun Kereta Api Kota Padangpanjang pada saat ini.

Berdasarkan tujuan dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi mengenai gambaran umum kondisi Stasiun Kereta Api Kota Padangpanjang selama masa pemerintahan orde baru (1966-1998). Informasi tersebut mencakup kondisi stasiun kereta api kota Padangpanjang, bagaimana pelaksanaan fungsi operasional stasiun kereta api kota Padangpanjang, penyebab terjadinya kemerosotan fungsi stasiun dan kondisi stasiun kereta api kota Padangpanjang sekarang ini.

D. Kerangka Analisis

Penulisan ini menggunakan pendekatan kajian sejarah sosial - ekonomi, karena dalam penulisan ini akan membahas bagaimana dampak kehadiran stasiun kereta api kota Padangpanjang ini terhadap perkembangan sosial ekonomi di Kota tersebut. 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

²⁰ Kuntowijoyo. *Op.Cit.*, hal. 33.

ekonomi biasanya meliputi aspek-aspek sosial, ekonomi, dan masyarakat itu sendiri yang terlibat di dalamnya. 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 di mana 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

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.²³ Sedangkan menurut Gusti Asnan transportasi merupakan serangkaian proses yang ditujukan untuk mendistribusikan atau memindahkan kelebihan produksi pada suatu tempat ke

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

²² Kuntowijoyo. *Op.Cit.*, hal. 39.

²³ Rustian Kamaluddin. *Ekonomi Transportasi*. Padang: Fakultas Ekonomi UNAND, 1986, hal. 16.

tempat lain yang mengalami kekurangan atau yang tidak memiliki kekayaan alam sama sekali.²⁴

Dalam kegiatan transportasi berarti juga melibatkan orang-orang di dalamnya 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.²⁵

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 di mana 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 di dalamnya dan jumlah penumpang.²⁶

Sejak awal didirikan pada masa pemerintahan kolonial Belanda stasiun kereta api Padangpanjang merupakan stasiun yang aktif dalam beroperasi dan melayani jasa pengangkutan baik barang maupun penumpang ke berbagai rute.

²⁴ Gusti Asnan et al. *Sejarah Transportasi: Involusi Peranan Kereta Api di Sumatera Barat.*, Padang: Laporan Penelitian, 1991, hal.2

²⁵ Riswandi. *Op.Cit.*, hal. 8

²⁶ Undang-Undang Republik Indonesia No.23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Bab VI, Bagian ke 3, pasal 56, ayat 1 dan 2.

Seperti Padangpanjang – Solok – Sawahlunto atau sebaliknya, Padangpanjang – Bukittinggi – Payakumbuh atau sebaliknya, dan juga rute Padangpanjang – Padang atau sebaliknya. Dilihat dari jumlah jalur, sarana dan prasarana dan fasilitas yang terdapat di stasiun Padangpanjang serta aktifitas yang terjadi di stasiun dapat dikatakan bahwa stasiun kereta api Padangpanjang 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 yang berwarna hijau dan merah. Petugas di ruang karcis bertugas sebagai penjual karcis kepada calon penumpang.²⁷

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 suatu daerah akan lebih cepat diakses sehingga mobilitas bisa bergerak dengan lebih cepat. Berdasarkan beberapa konsep itulah penelitian ini memfokuskan penelitian terhadap sejarah stasiun kereta api kota Padangpanjang tahun 1966-1998.

²⁷ Data penelitian berdasarkan observasi langsung ke PT. KAI Divisi Regional II tingkat Sumbar, Tanggal 30 November 2013

E. Metode Penelitian dan Bahan Sumber

Dalam melakukan penelitian dan penulisan sejarah harus menuliskan kisah masa lampau berdasarkan jejak-jejak yang ditinggalkan oleh masa lampau itu. Tahap-tahap dalam metode sejarah itu ada empat kelompok kegiatan yaitu : (1) Tahapan heuristik, yaitu kegiatan menemukan dan menghimpun sumber, informasi dan jejak masa lampau. (2) Tahapan kritik, (3) Tahapan interpretasi (4) dan Tahapan historiografi.²⁸

Heuristik merupakan tahapan pertama yang dilakukan oleh seorang peneliti. Pada tahap ini yang dilakukan adalah pengumpulan bahan dan sumber, baik 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 didapatkan melalui studi kepustakaan dan studi kearsipan. Studi kepustakaan dilakukan untuk mengambil data dari skripsi-skripsi terdahulu, laporan penelitian, makalah dan buku-buku yang relevan dengan topik yang dibahas. Studi pustaka telah dilakukan di beberapa perpustakaan antara lain Perpustakaan Jurusan Sejarah, Pustaka Fakultas Ilmu Budaya, Perpustakaan Ilmu Sosial ilmu Politik Universitas Andalas dan Perpustakaan Daerah Kota Padangpanjang serta Perpustakaan Wilayah Sumatera Barat. Studi kearsipan dilakukan keberbagai instansi seperti Kantor BAPEDA Padangpanjang, Kantor Badan Statistik

²⁸ Louis Gottschalk. *"Mengerti Sejarah"*. Terjemahan Nugroho Notosusanto, Jakarta: UI Press, 1985, hal.35.

Sumatera Barat, Kantor PT. KAI Divisi Regional II tingkat Sumbar, dan Kantor Arsip dan Perpustakaan Kota Padangpanjang. Untuk melengkapinya juga digunakan sumber lisan melalui studi wawancara dengan Pegawai PT KAI Divisi Regional Tingkat II Sumbar, dan pegawai-pegawai yang bekerja di stasiun Padangpanjang, serta masyarakat yang pernah menggunakan jasa transportasi kereta api di Stasiun Kereta Api Kota Padangpanjang.

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 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. 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.²⁹

²⁹ *Ibid.*

F. Sistematika Penulisan

Penulisan ini terdiri dari empat bab yaitu: Bab I adalah pendahuluan yang berisikan uraian latar belakang masalah, rumusan dan batasan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, kerangka analisis, metode penulisan dan sistematika penulisan.

Bab II akan membahas mengenai gambaran umum kota Padangpanjang. Pembahasan Bab ini terdiri dari lima sub bab. Sub bab pertama membahas sejarah lahirnya kota Padangpanjang, sub bab kedua akan membahas keadaan geografis kota Padangpanjang, sub bab ketiga menjelaskan penduduk kota Padangpanjang. Sub bab ke empat akan membahas perekonomian kota Padangpanjang. Sub bab kelima akan menggambarkan keadaan social budaya kota Padangpanjang.

Bab III akan membahas stasiun kereta api kota Padangpanjang tahun 1966-1998, yang terdiri dari 3 sub bab. Sub bab pertama membahas tentang sejarah perkeretaapian Sumatera Barat. Pada sub bab kedua akan dibahas mengenai stasiun kereta api kota Padangpanjang. Dan Sub bab ketiga akan menguraikan aktivitas stasiun kereta api kota Padangpanjang.

Bab IV akan membahas kemerosotan stasiun kereta api kota Padangpanjang. Bab ini terdiri dari 3 sub bab. Sub bab pertama menguraikan defisit pendapatan PT. KAI. Sub bab kedua menjelaskan mengenai persaingan transportasi darat di Sumatera Barat. Sub bab ketiga akan menguraikan bagaimana kondisi stasiun kereta api kota Padangpanjang pasca berhenti beroperasi.

Bab V berisi tentang kesimpulan dari penulisan ini yang berisikan jawaban dari keseluruhan rumusan masalah yang ada, sekaligus sebagai bagian akhir dari penulisan skripsi ini.

