

Volume 20 No. 3, November 2024

Aksesibilitas dan Kesadaran Kebangsaan: Sebuah Refleksi Sejarah untuk WTBOS di Padang Panjang

Fikrul Hanif Sufyan

STKIP Yayasan Abdi Pendidikan Payakumbuh

Email: sufyanfikrulhanif@gmail.com

Abstract

During the late 19th and early 20th centuries, the face of Padang Panjang has changed. Initially, Padang Panjang was only a link between the Minangkabau hinterland and the west coast of Sumatra, since the discovery of black gold on the banks of Batang Lunto, it changed the condition of Padang Panjang. This research is applied in the historical method, which consists of heuristics, criticism, interpretation, and historiography. Since the end of the 19th century - with the operation of the railway line - the Padang Panjang Onderafdeling has been the entry point for modernisation, ideology - from the west coast of Sumatra to the interior of Minangkabau. The impact of this is truly amazing. The existence of the railway has spurred the growth of private schools, ranging from Sumatra Thawalib, Dinijahschool, Rakjatschool, and Tablighschool. And, from the partisan schools carried the colour of ideology, movement organisations, and the press that encouraged the growth of national awareness.

Kata Kunci: *accessibility, school, nationalism, movement*

Abstrak

Dalam kurun waktu akhir abad ke-19 dan awal abad ke-20, wajah Padang Panjang telah berubah. Awalnya, Padang Panjang hanya menjadi penghubung antara pedalaman Minangkabau dengan rantau pesisir pantai barat Sumatra, sejak ditemukannya emas hitam di tepian Batang Lunto, mengubah kondisi Padang Panjang. Riset ini diterapkan dalam metode sejarah, yang terdiri dari heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi. Sejak akhir abad ke-19 – seiring beroperasinya jalur kereta api – telah mendorong Onderafdeling Padang Panjang sebagai pintu masuknya arus modernisasi, ideologi – dari Pantai Barat Sumatra menuju pedalaman Minangkabau. Dampaknya, sungguh menakjubkan. Keberadaan rel kereta api telah memacu pertumbuhan sekolah-sekolah partikelir, mulai dari Sumatra Thawalib, Dinijahschool, Rakjatschool, dan Tablighschool. Dan, dari sekolah partikelir mengusung warna ideologi, organisasi pergerakan, dan pers yang mendorong tumbuhnya kesadaran berbangsa.

Keywords: *aksesibilitas, sekolah, nasionalisme, pergerakan*

Pendahuluan

Raut wajah *Onderafdeling* Padang Panjang, tiba-tiba berubah memasuki akhir abad ke-19. Sejak ditemukannya emas hitam di tepian Batang Lunto oleh William Hendrik de Grave – kota kecil ini pun dilalui rel kereta api – yang memudahkan aksesibilitas dari pedalaman Minangkabau menuju Pantai Barat Sumatra (Sufyan, 2023).

Padang Panjang yang awalnya hanya sebagai daerah perlintasan dan distribusi barang, manusia, dan jasa – telah berubah menjadi pintu penghubung dan masuknya arus modernisasi, politik, dan kesadaran kebangsaan. Dari kota *garnizun* ini tumbuhlah sekolah-sekolah partikelir – yang menggawangi lahirnya kesadaran nasional.

Sebut saja Sumatra Thawalib Padang Panjang, Rakjat School, Dinijahschool – *Madrasatu lil Banaat* (kini: Diniyah Putri Padang Panjang), Tablighschool Muhammadiyah, Merapi Institut, dan Madrasah Irsyadinnas adalah sekolah partikelir yang booming, ditengah sekolah milik pemerintah Kolonial Belanda.

Tidak hanya itu, empat sekolah partikelir di antaranya turut menjadi soko guru dari organisasi pergerakan yang “menggusarkan” hati pemerintah Kolonial Belanda, masing-masing Sumatra Thawalib dan Rakjatschool dengan Sarekat Rakyat, Dinijahschool dan Merapi Institut dengan Pendidikan Nasional Indonesia – atau dalam lembaran sejarah dikenal dengan nama PNI Baru.

Inilah sisi menarik dari pengaruh aksesibilitas kereta api – yang memengaruhi kehidupan masyarakat di Sumatra Westkust – terutama di *Onderafdeling* Padang Panjang. Bila dihubungkan dengan kondisi kekinian melalui perayaan Warisan Tambang Batubara Ombilin Sawahlunto (WTBOS), ruas rel kereta api yang mulai berkarat itu, tetap menyimpan memori kolektif, mengenai masa keemasan Padang Panjang di awal abad ke-20.

Untuk mengurai pembahasan, ada dua pertanyaan yang diajukan, bagaimana kondisi aksesibilitas di Padang Panjang pada masa akhir abad ke-19?, dan bagaimana pengaruh keberadaan rel kereta api terhadap kesadaran kebangsaan di *Onderafdeling* Padang Panjang?. Seluruh pertanyaan tadi akan dianalisis dalam pembahasan berikutnya.

Aksesibilitas adalah derajat kemudahan dicapai oleh orang, terhadap suatu objek, pelayanan ataupun lingkungan. Dalam pengertian yang lain bahwa aksesibilitas merupakan ukuran kemudahan lokasi untuk dijangkau dari lokasi lainnya melalui sistem

transportasi. Ukuran keterjangkauan atau aksesibilitas meliputi kemudahan waktu, biaya, dan usaha dalam melakukan perpindahan antar tempat-tempat atau kawasan. Kemudahan akses tersebut diimplementasikan pada bangunan gedung, lingkungan dan fasilitas umum lainnya (Muta'ali, 2015; Thohari, 2014).

Tingkat aksesibilitas wilayah juga bisa diukur berdasarkan pada beberapa variabel yaitu ketersediaan jaringan jalan, jumlah alat transportasi, panjang, lebar jalan, dan kualitas jalan (Miro, 1997). Aksesibilitas pada suatu daerah juga sangat terkait dengan sistem transportasi. Seperti yang dikemukakan oleh Ellis dimana unsur-unsur aksesibilitas antara lain yaitu infrastruktur yaitu berupa jaringan jalan transportasi dan sarana yang digunakan untuk menggunakannya dalam hal ini keberadaan sarana transportasi (Ellis, 1997).

Kesadaran kebangsaan erat hubungannya dengan pertumbuhan nasionalisme. Dalam pandangan Benedict Anderson, kehadiran gagasan mengenai nasionalisme memberi implikasi berupa benturan-benturan di antara *nation*. menggunakan istilah "*nation*" alih-alih menggunakan istilah "negara", guna menghindari miskonsepsi antara *nation* dan *state* (Anderson, 1991).

Sedangkan menurut Eric Hobsbawm, bangsa tidak hanya dalam bentuk fisik namun juga substansi, yang diwujudkan dengan sifat nasionalis. Di awal kehadirannya, belum ada definisi pasti dari nasionalisme itu sendiri dan karenanya, banyak gerakan revolusi yang mengatasnamakan dirinya sebagai nasionalisme (Hobsbawm, 1992). Anderson menyebut *nation* sebagai sebuah *imagined community*.

Metode

Narasi *Aksesibilitas dan Kesadaran Kebangsaan: Sebuah Refleksi Sejarah di Padang Panjang* direkonstruksi dari rangkaian metode sejarah, yang dimulai dari heuristik, kritik, interpretasi dan di akhiri dengan historiografi (Gottschalk, 1950; Kartodirdjo, 1992; Kuntowijoyo, 2003; Lloyd, 1993). Penelusuran sumber-sumber yang berhubungan dengan Hamka dilacak melalui *library research* di Nationaal Archief Belanda, Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI), Perpustakaan Nasional RI, dan National Archief.

Sumber-sumber yang diperoleh berupa: arsip surat, *mailrapport*, *verslag*, laporan kongres dan lainnya. Untuk sumber pers diperoleh dari *Sumatra Bode*, *Sumatra-courant*, *de Sumatra Post*, *Algemene Handelsblaad*, *Deli Courant*, *Het Vaderland*, *Soerabaijasch handelsblad*, dan lainnya.

Seluruh sumber yang diperoleh, kemudian mengalami proses kritik. Gunanya adalah untuk menemukan fakta sejarahnya. Setelah itu, diinterpretasikan, dieksplanasi, dan terakhir memasuki fase eksposisi (penulisan) untuk kisah keberadaan rel kereta api dan hubungannya dengan kesadaran kebangsaan di *Onderafdeling* Padang Panjang.

Hasil dan Pembahasan

1. Padang Panjang dan Aksesibilitas Tansportasi Massal

Padang Panjang yang subur dinarasikan oleh Dobbin. Kawasan tersebut dikelilingi oleh dua gunung aktif—Tandikat dan Merapi yang intens menyemburkan abu vukanisnya. Kondisi tanah yang subur, memungkinkan nagari-nagari Batipuh, IV Koto, dan VI Koto subur dengan tanaman padi, sayuran, dan palawija. Untuk tanaman padi sawah, pengairan didukung melimpahnya air pegunungan yang mengalir tiada henti (Dobbin, 1992).

Sebelum menjadi kota, episode sejarah Padang Panjang selalu dihubungkan dengan *Kelarasan* IV Koto, VI Koto dan Batipuh. Ketiga *kelarasan* merupakan gerbang mobilitas manusia dan arus perdagangan, yang berlangsung jauh sebelum abad ke-19. Bahkan, dalam historiografi tradisional Minangkabau dikisahkan, seringnya terjadi perampokan dan pembunuhan terhadap para saudagar yang melewati *kelarasan* Batipuh, IV Koto, dan VI Koto. Jalur darat seperti Jawi-jawi sering dipakai rakyat VI Koto menuju Padang, serta rute jalan janjang seratus yang sering dipakai masyarakat IV Koto (Sufyan, 2021).

Sebagai gerbang masuknya aliran-aliran keagamaan, terutama pada awal abad ke-19 sering dihubungkan dengan keberhasilan *puritanisme* yang diusung gerakan Padri. Untuk memahami *puritanisme* di Padang Panjang, tidak lepas dari proses Islamisasi yang terus berlanjut dan berdampak pada perubahan sosial dalam masyarakatnya. Sejak pantai barat Sumatra dikuasai Kolonial Belanda, menurut Taufik Abdullah (1971)—telah mendorong orang Minang berani menempuh perjalanan jauh ke tanah suci, guna menunaikan haji dan mendalami Islam merupakan situasi yang melatar belakangi Padri.

Pasca padamnya Padri, pemerintah Belanda melakukan modernisasi terhadap transportasi dan prasarana jalan. Sebelum pembangunan jalan raya, pesisir pantai Barat Sumatra dan Darek hanya dihubungkan dengan jalan setapak. Barang-barang dagangan masa itu dibawa dengan kuda beban, pedati, ataupun dengan tenaga manusia. Kondisi jalan seperti ini menyebabkan arus transaksi ekonomi menjadi tersendat.

Untuk mengatasi persoalan rendahnya prasarana jalan, pemerintah giat membangun jalan raya yang menghubungkan pesisir dan pedalaman Minangkabau tahun 1833. Setelah jalan raya dibangun, lalu lintas hasil bumi dari dan menuju pedalaman Minangkabau menjadi ramai. Selain bertujuan ekonomis, pembangunan jalan raya juga bermuatan politis (Lindblad, 1998).

Membaiknya prasarana jalan, berdampak pada arus lalu lintas manusia dan barang ke Padang Panjang. Makin kompleksnya persoalan di Sumatra Barat pada akhir abad ke-19, mendorong pemerintah Kolonial Belanda membentuk kelurahan. Dan, pada tahun 1850 pemerintah menggabungkan kelurahan IV Koto, VI Koto, Batipuh Atas, Batipuh Bawah, Bungo Tanjung, Sumpur, dan Simawang menjadi *onderafdeling* Batipuh X Koto (Padang Panjang).

Menunggu selama 38 tahun, sejak keluarnya *Staatsblad No.161 tahun 1888*, pemerintah Hindia Belanda menetapkan Padang Panjang sebagai *afdeling* dan mengangkat Asisten Residen pertamanya, H.E Prince. Sarana transportasi yang menghubungkan Padang Panjang dan daerah lainnya makin kompleks, bersamaan dengan ditemukannya emas hitam di sepanjang Batang Ombilin tahun 1868 (Furnivall, 1948; *Verslag Der Exploitatie van Den Staatsspoorweg Ter Sumatra's Westkust En van de Ombilinkolenvelden over 1893*, 1889).

Sebelum memproduksi batubara dalam skala besar, pemerintah Kolonial Belanda membangun infrastruktur penting, seperti pelabuhan Emmahaven di Padang dan jalur rel kereta api. Sulitnya mendistribusikan batubara dari mulut tambang menuju ke Emmahaven, ditanggulangi perusahaan kereta api negara, Sumatra Staats Spoorwagen (SSS). Untuk menembus rintangan alam di Lembah Anai berupa bukit karang, curam dan terjal, kereta api membutuhkan rel bergigi.

Panjang lintasan rel yang dibangun SSS adalah enam kilometer, dikelilingi oleh tebing-tebing yang hampir tegak lurus. Jalur kereta api ini melewati jalan pos yang sangat teratur dan menelan investasi yang mahal, dan mengorbankan ratusan buruh paksa yang didatangkan dari Jawa dan sebagian kecil dari Sumatra (Republika, 2024).

Jalur rel kereta api yang awal dibangun pemerintah menghubungkan Padang dan Padang Panjang tahun 1891. Untuk menembus rintangan alam berupa berbukit karang, curam dan terjal, kereta api membutuhkan rel bergigi. Dibandingkan di Jawa, penyelesaian proyek rel kereta api Padang— Padang Panjang menyedot investasi yang tidak sedikit (Doom, 1895).

Kesulitan besar yang harus dialami buruh paksa adalah dalam mereka harus menerobos tanah longsor yang berbahaya dan badai hujan tropis yang terkadang mencapai 225 mm dalam delapan jam. Dioperasikannya ruas rel kereta api yang menghubungkan Padang-Padang Panjang dioperasikan pada tanggal 1 Juli 1891. Sedangkan ruas Padang Panjang-Fort de Kock dibuka untuk lalu lintas umum pada tanggal 1 November tahun 1892. Adapun ruas jalur pertama memiliki panjang hampir 71 kilometer, sedangkan yang kedua, yang nantinya akan menjadi cabang sampingan dari jalur utama menuju ladang koleu, sepanjang 19 kilometer.

Perusahaan *Straatsspoorweg* memperkirakan, pendapatan yang bisa mereka peroleh $f 159619.09 \frac{1}{2}$ atau $f 11.24 \frac{1}{2}$ per hari-kilometer. Sedangkan untuk pengeluaran sebesar $f 97.769.07$ atau $f 6.88$ per hari-kilometer. Dengan demikian keuntungan yang dihasilkan adalah $f 61.850.023$ atau $f 4.36\%$ per hari-kilometer (Ruijs, 1892).

2. *Galodo*: Jembatan dan Rel pun Runtuh

Belum satu tahun beroperasi, bencana *galodo* – banjir bandang pun memakan korban. Pada 1892, curah hujan ditambah dengan *galodo* gunung Marapi telah menghancurkan Lembah Anai. Tidak hanya tanah longsor, dan berjatuhnya batu berukuran besar, *galodo* ikut menghancurkan jalur kereta api, dinding penahan, jembatan kereta api, penyangga, rumah-rumah dan jalan pos (de Sumatra post, 1893).

Akibat bencana yang terjadi pada Desember 1892 itu, komunikasi terputus selama berbulan-bulan. Dan biaya perbaikan untuk infrastruktur moda transportasi kereta api, sangat besar. Mencapai lebih dari setengah juta gulden. Belum rampungnya rehabilitasi kereta api, kembali Lembah Anai diterjang banjir besar. Pada awal Januari 1904, curah hujan yang tinggi kembali meluluhlantakkan Lembah Anai. Kereta api No. 11 dari Padang menuju Padang Panjang, baru saja melewati jembatan besar di Tambun Tulang lima belas menit yang lalu, tiba-tiba harus berhenti, karena penyangga di sisi Padang-Panjang telah ambruk, dihantam aliran Batang Anai (De locomotief, 1904; Sumatra-bode, 1904)

Jembatan dengan konstruksi setengah parabola pun ambruk. “orang dapat melihat beberapa sisa-sisa banjir, terangkat dan patah, seolah-olah itu adalah mainan anak-anak.” - demikian Het Vaderland memberitakannya pada 6 Februari 1904. Tidak hanya jembatan tersebut, jembatan di atas Batang Anai dekat Air Putih, sekitar juga luluh lantak. Kereta api tidak dapat bergerak maju, ataupun mundur. Dan para penumpang, di

antaranya beberapa perempuan, serta regent Padang, terpaksa bermalam di gedung halte Kampung Tengah.

Keesokan harinya, para penumpang diwajibkan untuk melakukan perjalanan ke Padang-Panjang dengan berjalan kaki, karena tidak ada pilihan untuk melanjutkan perjalanan dengan kereta api. Komunikasi telegraf dengan daerah pedalaman dan Pantai Timur Sumatera telah terputus. Pada jarak yang jauh, kabel-kabel telegraf tergeletak di tanah dan tiang-tiang besi telah hancur oleh pohon-pohon yang tumbang. Jalan pos utama Kandang-Ampat juga dalam kondisi yang memprihatinkan.

Di dekat Air Mancur, sungai telah menciptakan jalur baru, sehingga hanya sedikit yang tersisa dari jalur ini. Orang-orang pun hampir tidak bisa melewatinya dengan berjalan kaki. Puluhan pohon tumbang berada di seberang jalan, sementara massa tanah yang besar menghalangi jalan. Bila pun ada yang tetap nekat berjalan kaki, mereka harus menempuh medan berat dan melewati 10 pos menuju ke Padang. Kepala teknisi SSS yang pergi ke Padang-Panjang telah mengetahui adanya bencana. Ia memperkirakan kerusakan akibat banjir itu, kembali diperkirakan sama dengan tahun 1892, yakni 500.000 gulden (Bataviaasch nieuwsblad, 1904; Het Vaderland, 1904)

Komunikasi telegraf akan dipulihkan secepatnya, untuk menghubungi pemerintah di Batavia. Di tengah keputus asaannya, pemerintah kembali mengerahkan buruh untuk memperbaiki bagian Kandang Ampat sampai ke Air Putih, sehingga kereta api dari Padang Panjang dapat melewati jembatan Tambang Tulang, serta membawa penumpang dan barang-barang ke Padang Panjang.

Pengangkutan barang dilakukan, dengan jasa kuli-kuli di sepanjang jalan pos utama. Sementara pengangkutan surat dan paket akan dilakukan oleh buruh paksa yang dipimpin oleh dua orang veldpolitie. Pengangkutan batu bara ke Emmahaven telah ditangguhkan. Sekitar 11.000 ton batubara Ombilin masih tersimpan di Emmahaven, harus segera diekspor keluar negeri. Tersumbatnya lalu lintas kereta api segera dicabut, bila rehabilitasi jalur kereta api dipulihkan.

3. Sekolah Partikelir dan Pertumbuhan Nasionalisme

Pasca pulihnya aksesibilitas, transportasi massal kereta api uap segera menjadi primadona – terutama untuk masyarakat yang memanfaatkannya untuk mobilitas dari Padang menuju Sawahlunto, dan sebaliknya. Fungsinya pun bertambah, tidak saja melayani untuk mengangkut batubara dari lubang tambang Sawahlunto, namun sudah

bergerak untuk mengantarkan manusia, serta distribusi barang dan komoditi alam dari pedalaman Minangkabau ke Pantai Barat Sumatra.

Sejak normalnya perhubungan transportasi massal, turut memengaruhi wajah dari Onderafdeling Padang Panjang. Pengaruh awal dari keberadaan transportasi massal di Padang Panjang adalah mendorong gerak dari modernisasi Islam di Sumatra Westkust.

Kisahanya bermula dari Surau Jembatan Besi – milik Haji Abdullah Ahmad. Sang pemilik telah memutuskan untuk membuka pengajian di gemeente Padang pada 1906. Untuk menggantikan posisinya, ia meminta Haji Abdul Karim Amrullah untuk melanjutkan dakwah di Surau Jembatan Besi pada tahun 1911. Jadi, maka jadilah di tangan Haji Rasul, pengajian itu segera meluas dan menyedot perhatian publik. Jamaah pengajiannya pun tidak hanya berasal dari Padang Panjang, turut meluas hingga ke pedalaman nagari di Sumatra Westkust.

Surau Jembatan Besi segera menjadi ikon awal dari Islam modernis di Sumatra Westkust, dan Haji Rasul menjadi simbol utama – yang membangun jejaring-jejaring sekolah partikelir, antara lain Dinijahschool (Zainuddin Labay El-Yunussy - 1914), Sumatra Thawalib (1918), Rakjatschool (Haji Datuk Batuah - 1924), Madrasatu lil Banaat (Rahmah El Yunusiah - 1924), dan Tablighschool (Hamka, Sutan Mansur – 1928).

Lima sekolah partikelir–yang terbentuk digerakkan oleh murid-murid dari Haji Rasul di Surau Jembatan Besi – memicu arus migrasi calon-calon pelajar dari luar Padang Panjang: Sumatra, Jawa, Sulawesi, bahkan juga dari Semenanjung Malaya – turut ditopang oleh keberadaan transportasi massal kereta api uap. Jejaring sekolah partikelir yang awalnya melawan dominasi sekolah ala Belanda, kemudian berubah menjadi gerakan kebangsaan, membangun solidaritas sebagai anak negeri yang terjajah oleh Kolonial Belanda.

a. *Sumatra Thawalib: Sarekat Rakyat dan PERMI*

Lima tahun Haji Rasul, dan guru Thawalib lainnya membangun sekolah yang awalnya memakai sistem halaqah, kemudian bergerak menjadi sistem klasikal – dengan kurikulum yang diinsiasi oleh engku mudo Abdul Hamid Hakim – seorang laki-laki kelahiran Nagari Sumpur Afdeling Tanah Datar.

Tiba-tiba suasana berubah, ketika seorang guru bantu bernama Haji Ahmad Khatib gelar Datuk Batuah kembali dari lawatannya di Aceh dan Solo. Pada Oktober 1923, bersama seorang mantan aktivis VSTP Natar Zainuddin – ia merintis perkumpulan

radikal – diberi nama Sarekat Rakyat. Organisasi kiri ini turut ditopang oleh dua media pers progresif – yakni *Djago! Djago!*, dan *Pemandangan Islam* (Sufyan, 2017).

Selain dari dua media progresif, Haji Datuk Batuah selaku ideolog *Kuminih* dan Natar Zainuddin aktif menyuarakan protes terhadap kapitalisme, kolonialisme, belasting yang menyengsarakan rakyat, dan perbudakan terhadap kemanusiaan. Tidak hanya menysar pada Kolonial Belanda, Haji Datuk Batuah turut mengkritik keras ulah dari para penghulu dan datuk yang menghambakan dirinya pada Kolonial Belanda.

Cupak diisi

Limbago (lembaga) dituang

Dimana tanah diinjak

Disinan langit *dijunjuang* (dijunjung)

Masuk (masuk) kandang kambing membebek

Masuk (masuk) kandang jawi *malanguah*

Kok kini *Balando alah lamo masuk ka bumi kito* injak (sekarang Belanda sudah lama masuk ke bumi kita injak)

Baa Balando indak manjujuang langik awak (mengapa Belanda tudak menjunjung langit kita).

Indak patuik lai manga angku-angku manjujuang nan indak patuik dijunjung (Tidak pantas lagi engku-engku menjunjung yang tidak pantas dijunjung) (Chatib, 1923)

Kritik pedas ini lahir dari sikap ninik mamak, cerdik pandai, dan alim ulama yang mau saja bekerjasama dengan pemerintah. Ia mengkritik kelakuan para penghulu yang suka membungkukan badannya di depan pemerintah kafir. Selain itu, Haji Datuk Batuah meyakinkan pembaca, bahwa ajaran komunis tidak bertentangan dengan Islam. Bahkan, ideologi *kuminih* merupakan obat mujarab memperbaiki tatanan masyarakat Minang.

Selain Haji Datuk Batuah dan Natar Zainuddin - yang turut membesarkan Sarekat Rakyat adalah Djamaluddin Tamim, Arif Fadhillah, Datuk Mangkudum Sati, H.M Nur Ibrahim, dan lainnya. Mereka aktif memengaruhi guru dan murid Thawalib untuk masuk di Internationale Debating Club (IDC), maupun melakukan acara debat di *Bufet Merah*.

Hanya bertahan dua bulan, dengan beragam intrik dua pentolan *Kuminih* Haji Datuk Batuah dan Natar Zainuddin segera ditangkap oleh tentara marsose dan *veldpolitie*. Protes pun membunyah. Masing-masing utusan Sarekat Rakyat di berbagai afdeling di Sumatra Westkust segera berduyun-duyun menaiki kereta api – untuk menghadiri

openbare vergadering di Bioskop Rex Padang Panjang. Mereka yang menghadiri pertemuan untuk menunjukkan simpati dan menuntut dibebaskannya Haji Datuk Batuah dan Natar Zainuddin.

Pasca padamnya perlawanan 16 November 1926 dan gagalnya revolusi prematur di Onderafdeling Sijunjung, Sumatra Thawalib kembali normal. Sisa-sisa kekuatan *Kuminih* yang tersadarkan kemudian merapat ke jejaring Thawalib yang ada di Pariaman, maupun ikut membesarkan sekolah kader milik Muhammadiyah, yakni Tablighschool (Sufyan, 2022).

Tiga tahun melalui fase normal, Sumatra Thawalib kembali dijangkiti wabah politik Persatuan Muslimin Indonesia (P.M.I) – sebagai hasil dari Kongres Sumatra Thawalib tanggal 22-27 Mei 1930 di Fort de Kock (kini: Bukittinggi). Organisasi pergerakan – oleh sebagian kalangan disebut sebagai partai lokal – yang mengusung dua ideologi, yakni Islam dan kebangsaan, itu pun merekrut Datuk Palimo Kayo selaku anggotanya (Kayo, 1980).

Dua bulan kemudian, tepatnya 5-9 Agustus 1930, digelarlah Konferensi pertama P.M.I. Konferensi itu, menetapkan Haji Abdul Madjid selaku ketua, Haji Iljas Jacob (wakil ketua), Haji Mansur Daud Datuk Palimo Kayo (sekretaris umum), dan Haji Syuib el-Yutusy sebagai (bendahara). Kiprahnya di P.M.I, menandai awal pergerakannya di panggung politik vis a vis dengan pemerintah Kolonial Belanda. Setahun berselang, P.M.I berganti akronim menjadi PERMI. Perubahan ini terjadi pada Konferensi II pada 9-10 Maret 1931 (Sufyan, 2024).

Dalam putusannya PERMI menegaskan sebagai partai yang nonkooperatif terhadap Kolonial Belanda. Posisi ketua beralih ke Haji Djalaluddin Thaib, sedangkan Datuk Palimo Kayo masih memegang posisi sama, yakni sekretaris umum. Sejak beralih menjadi PERMI, gerakannya makin radikal dan progresif. Para pengurus menunjukkan perlawanan terhadap pemerintah Kolonial Belanda – lewat *openbare vergadering* – sebuah pertemuan yang dihadiri masyarakat di ruang terbuka, maupun di gedung bioskop.

Tidak hanya laki-laki PERMI Poetri melawan kapitalisme dan kolonialisme lewat pertemuan umum, di tiga tempat, yakni Payakumbuh, Sungai Pua *Oud* Agam, dan Padang. Rasuna Said, misalnya dalam pertemuan PERMI Poetri pada November 1932 menegaskan, “Perempuan-perempuan dalam pertemuan ini, termasuk orang-orang yang belum merdeka, tetapi suatu saat nanti yang pasti akan merdeka” (de Sumatra post,

1932). Sontak saja, kata-kata Rasuna ini diiringi gemuruh tepuk tangan dari perempuan PERMI.

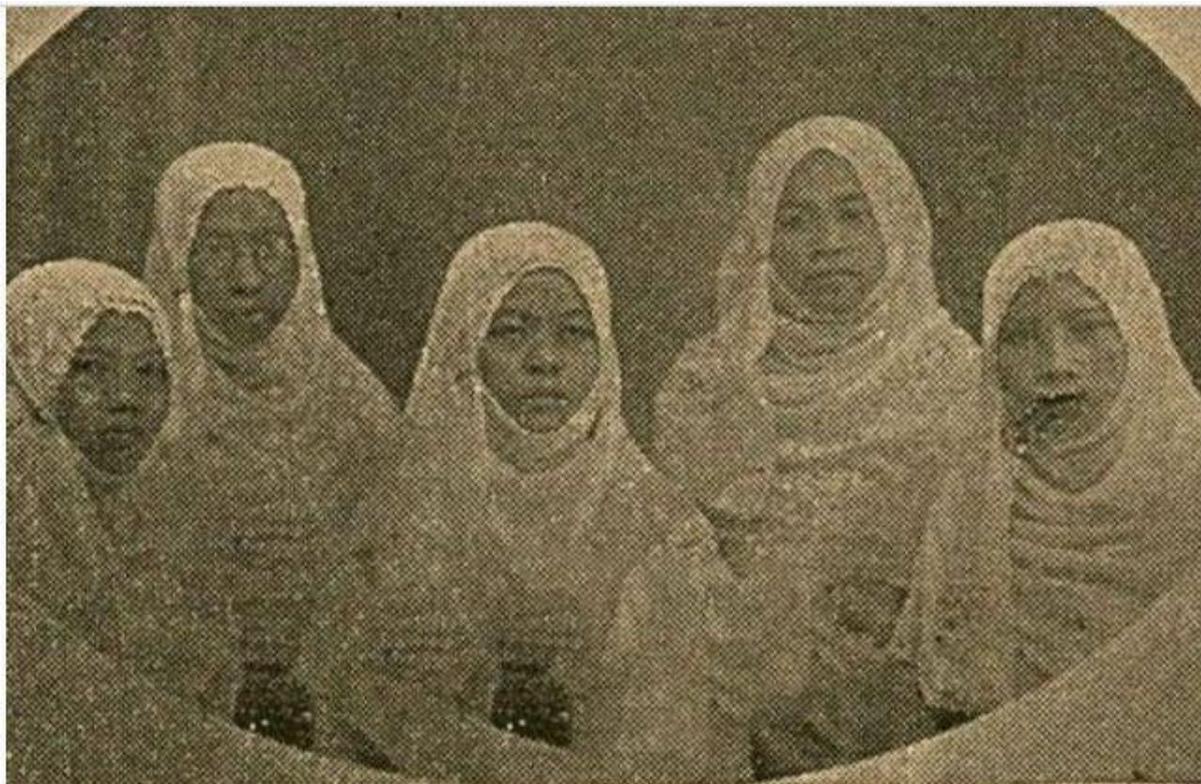


Foto 1 Aktivistis dari Hoofdbestuur PERMI tahun 1932. Dari kiri ke kanan: Tinur M. Nur (ibu penyair Taufiq Ismail), Ratna Sari, (Chasjiah), Rasimah Ismail, dan Fatimah Hatta. Sumber: (Medan Rakjat, 1932).

Kembali dengan suara yang meninggi, Rasoena Said menyerang pemerintah Kolonial Belanda “Kembali saya tegaskan! Cukup lama, orang Indonesia telah bersabar. Sekarang sedang bergolak untuk kemajuannya dan memperoleh kemerdekaannya dan akan bekerja untuk itu dengan semua kekuatan yang ada.” (Sumatra-bode, 1932)

Akibat, dari perubahan gerakan perlawanan, beberapa aktivisnya kemudian ditangkap. Misalnya di kalangan laki-laki – yang ditangkap dan kemudian dibuang ke Boven Digoel Papua adalah Djalaluddin Thaib, Iljas Jacob, Mochtar Loetfi (de Sumatra post, 1933, 1934).

Seorang sekretaris umum PERMI bernama Mansoer Daoed Dt Palimo Kayo turut ditahan selama setahun di penjara Medan, karena dituding melanggar spreekdelict dalam Wetboek van Strafrecht (de Sumatra post, 1933; Haagsche courant, 1933).

Di kalangan aktivis perempuan–yang berurusan dengan jeruji penjara adalah Rasuna Said dan Rasimah Ismail. Mereka dipenjara di Semarang (Deli Courant, 1934;

Soerabaijasch handelsblad, 1934). Dua aktivis PERMI Poetri lainnya, yakni Ratna Sari dan Fatimah Hatta mendekam di penjara Moearo Padang (Sumatra-bode, 1904; Sumatra-courant, 1933).

b. Rakjatschool: Membangun Kesadaran Kelas dan Nasionalisme

Ketika Sarekat Rakyat dideklarasikan di Bioskop Rex – kemudian dilanjutkan dengan sesi foto bersama di depan kantor Internationale Debating Club, Haji Datuk Batuah kemudian mencetuskan idenya untuk membangun sekolah untuk anak-anak – sebagai keberlanjutan dari kaderisasi kiri di Sumatra Werstkust. Ia menegaskan, ingin membangun Rakjatschool yang diperuntukkan bagi kaum proletariat.

Namun, ide ini gagal dilanjutkan. Haji Datuk Batuah dan Natar Zainuddin keburu ditangkap. Pada awal Januari 1924, ketika tampuk pimpinan Sarekat Rakyat beralih ke Haji Moh. Noer Ibrahim – yang juga *hoofdredacteur* dari *Pemandangan Islam* – Rakjatschool pun benar-benar berdiri.

Pelajar dari Rakjatschool merasakan spirit dari ideolog *Kuminih* – lewat informasi mentor politiknya Haji Muhammad Nur Ibrahim–ketua Sarekat Rakyat Padang Panjang tahun 1925. Proses kaderisasi untuk pelajar *Rakjat School* tetap dilaksanakan di *Internationale Debating Club* (IDC) Pasar Usang dan kantor Sarekat Rakyat di Sumatra Thawalib (Salim, 1980).

Khusus untuk bacaan dan informasi terbaru pergerakan *Kuminih* di belahan dunia hingga lokal, diperoleh siswa-siswa Rakjat School melalui *Djago! Djago!*, dan *Doenia Achirat*. Satu artikel yang membakar semangat Leon, adalah ketika ia menjumpai arikel, “Kuburlah Kapitalisme! Hiduplah Komunisme!” (*Djago! Djago!*, tanggal 4 April 1924).



Foto 2 Rakjat School di Pasar Oesang Padang Panjang, 1925. Leon Salim (duduk nomor dua dari kanan di baris depan memakai peci); Damanhuri Jamil (berdiri nomor dua dari kanan). *Sumber:* dokumentasi Leon Salim.

Haji Muhammad Nur Ibrahim meyakinkan Leon, bahwa bibit Komunis sudah tersebar di Jawa, Sumatra, Celebes, Borneo akan terus melawan kapitalisme Belanda yang menyengsarakan rakyat. Dan, gerakan perlawananan *Kuminih* tentu berdampak dalam strateginya. Bila terjadinya pelemparan bom, aksi pembakaran di Solo, Madiun, Yogyakarta, Semarang, dan Sumatra, langsung dialamatkan kepada *Kuminih*.

c. Dinijahschool: Membangun Pilar Nasionalisme Lewat Pendidikan Nasional Indonesia

Dinijahschool yang sejak awal dirintis oleh murid kesayangan Haji Rasul, Zainuddin Labay el-Yunussy belum pernah bersentuhan dengan pergerakan politik. Bahkan, semasa adiknya membangun Madrasatu lil Banaat – masih belum tersentuh dengan arus dari pergerakan politik.

Suasana mulai berubah sejak Rasuna Said diangkat sebagai guru bantu di sekolah yang dirintis oleh Rahmah. Rasuna yang sudah melek politik dan membantu selaku

sekretariat di kantor Sarekat Rakyat Padang Panjang – mulai mengajarkan kesadaran sebagai anak bangsa yang terjajah kepada murid-muridnya – di antaranya Rasimah Ismail, Ratna Sari, Fatimah Hatta, Tinur M. Nur, dan Chasjiah. Setelah mereka lulus dari Dinijah, kemudian melanjutkan perjuangannya membangun kesadaran nasional pada masyarakat tidak terdidik lewat PERMI.

Bersentuhannya Dinijahschool dengan politik – diawali dengan hadirnya alumni Rakjatschool, di antaranya Leon Salim, Mahyuddin Tonex, dan Zainuddin Tembak. Pergerakannya di Persatuan Murid Dinijahschool (PMDS) membesar, tatkala Chatib Sulaiman hadir, untuk membantu mendirikan Kepanduan Indonesia Muslim (KIM) .

Tatkala Bung Hatta dan Sutan Sjahrir berhasil menggalang kekuatan untuk Pendidikan Nasional Indonesia – atau PNI Baru, Leon Salim dan Chatib Sulaiman bergerak cepat untuk memintanya berorasi di depan anggota PMDS dan KIM. Sejak hadirnya Bung Hatta di PMDS, pengurus KIM hampir seluruhnya setuju, melibatkan diri dalam perkumpulan PNI Baru. Beberapa anggota PMDS, memang ada yang keberatan, bila Chatib dan Leon membawa Dinijah dalam gerbong PNI Baru. “Mereka meminta kami memasuki dan memperkuat partai-partai politik yang telah ada, yakni PERMI dan PSII.”. Chatib, Leon, dan pengurus KIM dan PMDS sudah membulatkan tekad, untuk mendirikan PNI Baru (Sufyan, 2020).

Ada beberapa alasan, kenapa PMDS dan KIM memilih berafiliasi dalam PNI Baru. Pertama, PNI Baru jelas menerangkan bahwa mereka menginginkan Indonesia merdeka dengan kekuatan nasionalis. Kedua, Indonesia merdeka dalam bentuk pemerintahan Republik dengan titik tolak demokrasi ekonomi dan politik. Ketiga, bila pimpinannya nanti tertangkap ataupun dihukum buang, vereeniging tidak akan mati. Keempat, perkumpulan akan mempersiapkan sistem kader ataupun kursus politik, termasuk merekrut masyarakat masuk dalam perkumpulan.

Pada Desember 1932 berdirilah PNI Baru Cabang Padang Panjang, Bukittinggi, Maninjau, Pariaman, dan Padang. Masing-masing cabang, diketuai oleh Leon Salim, Rahimi, Darwis Thaib, S. Thaib, dan M. Nur Arif (Salim, 1980). Sejak dideklarasikan, Chatib Sulaiman selaku penasehat menggerakkan kader-kader PNI Baru untuk terjun ke masyarakat, untuk menggencarkan pendidikan politik pada golongan yang tidak terdidik. Dan, di kedai-kedai kopi, anggota PNI Baru sengaja menyusup untuk menyebarkan dan membacakan majalah Daulat Rakjat untuk para pengunjung kedai kopi. Isu-isu yang kerap mereka sampaikan adalah kesadaran berbangsa, persoalan kapitalisme,

Penutup

Onderafdeling Padang Panjang hanyalah kota kecil. Namun keberadaannya menjadi buah bibir dan ditoreh dalam lembaran sejarah. Sejak hadirnya ruas rel kereta api, telah mengubah wajah Padang Panjang. Yang awalnya hanya sebagai penghubung antara pedalaman Minangkabau dengan Pantai Barat Sumatra, kemudian menjadi kompleks dan rumit.

Hadirnya transportasi massal kereta api uap, tidak hanya sekadar membawa emas hitam dari mulut tambang di Sawahlunto menuju pelabuhan Emmahaven Padang. Keberadaan rel turut mengubah wajah Padang Panjang yang awalnya dikenal sebagai kota garnizun menjadi wilayah pergerakan kebangsaan.

Ditandai dengan menjamurnya sekolah partikelir, untuk melawan dominasi pendidikan ala Barat di Holland Inlandsche School (HIS), Volksschool, dan lainnya. Beberapa sekolah partikelir saat itu mendominasi di Sumatra Westkust, masing-masing: Sumatra Thawalib, Dinijahschool, Rakjatschool, dan kompleks perguruan Kauman Padang Panjang.

Uniknya hadirnya sekolah partikelir di Padang Panjang, tidak sekadar ranah proses pembelajaran, namun juga merambah ke dunia pergerakan. Sumatra Thawalib yang dua kali bersentuhan dengan politik, yakni Sarekat Rakyat (1923-1925) dan Persatuan Muslim Indonesia sejak 1930-1934. Rakjatschool – sekolah proletar yang dirintis guru-guru Thawalib yang berafiliasi kiri, membangun jejaring kesadaran terhadap bangsa terjajah lewat Sarekat Rakyat.

Sekolah lainnya yang dijangkiti euforia pergerakan adalah Dinijahschool. Murid-muridnya yang sebagian kecil berasal dari Rakjatschool – yang menggerakkan lokomotif perlawanan terhadap kolonial Belanda, melalui Internationale Debating Club, Bofet Merah, Sarekat Rakyat, termasuk Internationale Padvinders Organitatie.

Daftar Kepustakaan

- Abdullah, T. (1971). *School and Politics: The Kaum Muda Movement in West Sumatra (1927-1933)*. Ithaca New York: Modern Indonesia Project, Southeast Asia Program Cornell University.
- Anderson, B. R. O. (1991). *Imagined communities: reflections on the origin and spread of nationalism* (1st ed.). London: Verso.
- Bataviaasch nieuwsblad. (1904, March). *De Staatspoor op Sumatra*.
- Chatib, A. (1923, November). *Perlunya Hindia. Doenia Achirat*.
- De locomotief. (1904, January). *Padang*.
- de Sumatra post. (1893, January). *De Bandjir, Padang, 12 Januari 1893*.
- de Sumatra post. (1932, December 2). *Inlandsche propagandiste gearresteerd Heftige Utlatingen van Rasoena Said*.
- de Sumatra post. (1933, July). *Uit de Omtrek*.
- de Sumatra post. (1934, July). *Nieuwe verbanningen. VAN PERMI-EN P.S.I.I. LEIDERS*.
- Deli Courant. (1934, January). *Een Politieke Gevangene*.
- Dobbin, C. (1992). *Kebangkitan Islam dalam ekonomi petani yang sedang berubah Sumatera Tengah, 1784-1847* (1st ed.). Jakarta: INIS.
- Doom, L. (1895). *De Laatsteeeuw van Indie Ontwikkelingen Ondergang van een colonial Project*. (1st ed.). Amsterdam: Uitgeverij BertBakker.
- Ellis, S. (1997). *Key Issues in Rural Transport in Developing Countries*. (1st ed.). England: Transport Research Laboratory.
- Furnivall, J. (1948). *Netherlands Indies: A Study of Plural Economy*. (1st ed.). London: Cambridge University Press.
- Gottschalk, L. (1950). *Understanding History* (1st ed.). Alfred A. Knopf.
- Haagsche courant. (1933, July). *De Mislukking der Bestuurshervorming*.
- Het Vaderland. (1904, March). *De Anei-kloof*.
- Hobbsbawm, E. (1992). *Nasionalisme menjelang abad XXI* (1st ed.). Yogyakarta: Tiara Wacana.
- Kartodirdjo, S. (1992). *Pendekatan Ilmu Sosial Dan Metodologi Sejarah*. Gramedia.
- Kayo, M. D. D. P. (1980, December). *Sejarah Ringkas Kehidupan dan Pengalaman H.M.D Palimo Kayo. Manuskrip*.
- Kuntowijoyo. (2003). *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta : PT Tiara Wacana.
- Lindblad, T. J. (1998). *Sejarah Ekonomi Modern Inonesia : Berbagai Tantangan Baru* (1st ed.). Jakarta: LP3ES.
- Lloyd, C. (1993). *The Structures of History*. Blackwell Publishing.
- Medan Rakjat. (1932, February). *PB PERMI Wanita dalam Tahun 1932*.
- Miro, F. (1997). *Sistem Transportasi Kota*. (1st ed.). Bandung: Tarsito Bandung.
- Muta'ali, L. (2015). *Teknik Analisis Regional Untuk Perencanaan Wilayah, Tata Ruang, Dan Lingkungan* (1st ed.). Yogyakarta: Badan perbit Fakultas Geografi (BPGF) Universitas Gajah Mada.
- Republika. (2024, May). *Membaca Ulang Banjir Bandang di Lembah Anai Sumatra Barat*.
- Ruijs, T. (1892). *Straatssporweg ter Sumatra's Westkust*. Algemeen Handelsblad. *Algemeen Handelsblaad*.
- Salim, L. (1980). *Hidup untuk Berdjoang. Manuskrip* (1st ed.). Jakarta: Tanpa Penerbit.
- Soerabaijasch handelsblad. (1934, March). *Twee Inheemsche "Heldinnen". Huldiging in besloten kring*.
- Sufyan, F. H. (2017). *Menuju Lentera Merah. Gerakan Propagandis Komunis di Serambi Mekah 1923-1949* (1st ed.). Yogyakarta: UGM Press.
- Sufyan, F. H. (2020). *Sang Republikan. Biografi Chatib Sulaiman* (1st ed.). Padang: Dinas Kearsipan dan Perpustakaan Kota Padang.

- Sufyan, F. H. (2021). *Gejolak Sosial di Sumatra Barat. Islam Modernis dan Komunis 1915-1930*. Kendi.
- Sufyan, F. H. (2022). *Kulliyatul Muballighien. Dari Kauman Padang Panjang untuk Indonesia* (1st ed.). Yogyakarta: Suara Muhammadiyah.
- Sufyan, F. H. (2023, November). In Memoriam: 1,5 Abad Willem Hendrik de Greve. *Kompas*.
- Sufyan, F. H. (2024). *Datuk Palimo Kayo, Sang Revolusioner Minangkabau*. Kompas.
- Sumatra-bode. (1904, January). *Nederlandsch Indie*.
- Sumatra-bode. (1932, December). *Partij Moeslim Indonesia*.
- Sumatra-courant. (1933, June). *Activiteit Van Vrouwen Op De Westkust*.
- Thohari, S. (2014). Pandangan Disabilitas dan Aksesibilitas Fasilitas Publik bagi Penyandang Disabilitas di Kota Malang. *Indonesian Journal of Disability Studies*, 1(1).
- Verslag der Exploitatie van den Staatsspoorweg ter Sumatra's Westkust en van de Ombilinkolenvelden over 1893*. (1889).