



## ***Accessibility and Modernization: Modern Islam Surau In Nagari Kurai Taji Pariaman 1912-1930***

**Fikrul Hanif Sufyan<sup>1\*</sup>, Zusneli Zubir<sup>2</sup>**

\*Corresponding author email: [sufyanfikrulhanif@gmail.com](mailto:sufyanfikrulhanif@gmail.com)

<sup>1</sup>STKIP Yayasan Abdi Pendidikan

<sup>2</sup>PR. KKP - OR ARBASTRA, Badan Riset Dan Inovasi Nasional (BRIN)

**Abstract:** *This article aims to analyze modernization in Kurai Taji, explain the influence of modernist Islam on Kurai Taji, and find the causes of the famine and its handling in 1939. This paper is based on historical methods, namely heuristics, criticism, interpretation, and historiography. The presence of the railway in Nagari Kurai Taji had a major influence in encouraging the presence of formal schools, the high interest of the surrounding nagari to attend school in Kurai Taji, including in the growth of modernist Islam. Uniquely, in Kurai Taji, the modernist Islamic movement started from a surau – a traditional Minangkabau-style education system that built religious networks and bases. The two surau that contributed the most to the spread of the Youth Movement in Kurai Taji were the Paninjauan Surau and the Dagang Surau. The rapid growth of the modernist Islamic movement and Muhammadiyah cannot be separated from the role of copra traders and the accessibility of rail transportation modes.*

**Keywords:** *Train, Modernization, School, Surau, Muhammadiyah.*

---

## **Aksesibilitas dan Modernisasi: Surau Islam Modernis di Nagari Kurai Taji Pariaman 1912-1930**

**Abstrak:** Artikel ini bertujuan mengurai modernisasi di Kurai Taji, menjelaskan pengaruh Islam modernisasi terhadap Kurai Taji, dan mencari sebab terjadinya wabah kelaparan dan penganggulannya di tahun 1939. Tulisan ini disusun berdasar metode sejarah, yakni heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi. Hadirnya kereta api di Nagari Kurai Taji berpengaruh besar dalam mendorong hadirnya sekolah formal, tingginya animo nagari di sekitarnya untuk bersekolah di Kurai Taji, termasuk dalam pertumbuhan Islam modernis. Uniknya, di Kurai Taji, gerakan Islam modernis dimulai dari surau–sistem pendidikan tradisional ala Minangkabau yang membangun jejaring dan basis keagamaan. Dua surau yang ikut memberikan sumbangsih terbesar dalam sebaran gerakan Kaum Muda di Kurai Taji adalah Surau Paninjauan dan Surau Dagang. Pesatnya gerakan Islam modernis dan Muhammadiyah, tidak lepas dari peran saudagar kopra dan aksesibilitas moda transportasi kereta api.

**Kata Kunci:** Kereta Api, Modernisasi, Sekolah, Surau, Muhammadiyah.

## PENDAHULUAN

Kurai Taji pada awal abad ke-20 berbentuk nagari (kini: desa, setelah menjadi bagian Kota Pariaman)–yang merupakan bagian dari Afdeling Batipoeh X, Pariaman (Sufyan, 2018). Nagari ini terletak di Pantai Barat Sumatra, dan memiliki hubungan yang cukup kuat dengan episentrum tarekat Syattariyah di Ulakan sejak abad ke-17. Perubahan wajah Kurai Taji, terjadi pasca ditemukannya bongkahan emas hitam (baca: batubara) di tepian Sungai Lunto. Tidak hanya Kurai Taji, “demam” batubara turut berpengaruh terhadap wajah nagari-nagari yang ada di Sumatra Barat–terutama setelah pemerintah Kolonial Belanda menghubungkan daerah-daerah strategis, dengan pembangunan moda transportasi cepat kereta api (Narny & Sufyan, 2016).

Hadirnya moda transportasi ini, tentu mengguncang orang Minangkabau, yang sebelumnya lebih mengenal transportasi tradisional, seperti pedati kerbau, bendi, dan tenaga manusia (Sufyan & Arsa, 2017). Hadirnya rel kereta api, turut menjadi berkah bagi Nagari Kurai Taji–yang masa itu dikenal sebagai penghasil kopra nomor satu di Sumatra Barat. Kehadiran kereta api ikut mengubah wajah Kurai Taji menuju modernisasi. Modernisasi yang dimaksud tidak hanya berkenaan dengan persoalan mudahnya mobilisasi barang dan jasa, namun juga dalam pendidikan dan tumbuhnya Islam modernis di kawasan penganut Syattariyah.

Surau-surau modernis yang menjadi bagian dari efek hadirnya moda transportasi massal di Kurai Taji adalah Surau Paninjauan (1912) dan Surau Dagang (1928). Hadirnya surau yang dipelopori oleh Kaum Muda binaan dari Adnan gelar Tuanku Itam Ketek, seperti Haroen el Maany, Umar Ganti, Sidi Mhd. Ilyas, Sulaiman Munaf, Kasim Munafy, Abdul Jalil, dan lainnya, segera menjadi tren pasca lahirnya Muhammadiyah di Kurai Taji pada tahun 1929. Untuk mengurai lebih lanjut permasalahan di atas, ada beberapa item pertanyaan yang diajukan. Bagaimana awal terjadinya modernisasi di Kurai Taji? Bagaimana pengaruh dari hadirnya moda transportasi massal kereta api terhadap Islam modernis dalam membentuk wajah Kurai Taji?, Seluruh pertanyaan di atas, akan diuraikan dalam pembahasan berikutnya. Tujuan dari artikel ini adalah memberikan gambaran mengenai pengaruh aksesibilitas terhadap gerak modernisasi di Kurai Taji.

Persoalan yang berhubungan dengan aksesibilitas dan surau masih minim yang menulis. Namun, tulisan-tulisan yang berhubungan dengan surau dan gerakan Islam modernis sudah banyak yang menulis. Zainimal menulis, bahwa surau di Minangkabau adalah warisan masa lalu, yang tidak saja berfungsi untuk ritual ibadah, juga menjadi

tempat berkumpul anak-anak laki-laki, untuk mempelajari ilmu keislaman (Zainimal, 2020). Namun, dalam tulisannya tidak menyinggung persoalan aksesibilitas, modernitas, dan nagari Kurai Taji

Kajian yang berhubungan dengan aksesibilitas dan moda transportasi massal di masa lalu, dinarasikan oleh Ravico dan Susetyo. Dalam tulisannya, disebut bahwa pembangunan rel kereta api di Sumatera Selatan diawali pada 1914 melalui Kertapati dan Palembang (Ravico & Susetyo, 2021). Pembangunan berlanjut pada 1924 dan 1933. Tujuannya adalah untuk meringankan biaya transportasi untuk karet, batubara, dan lainnya. Namun, dalam pembahasannya tidak menyinggung aksesibilitas dengan keberadaan surau di Pariaman. Sumatra Thawalib, Diniyah School, Adabiyah School, menurut Yasmansyah dan Iswantir (2021) telah mengubah sistem surau yang tradisional dengan sistem pendidikan modern yang klasikal, berijazah dan memiliki kurikulum. Namun, dalam artikel ini kedua penulis, tidak menganalisis hubungan keberadaan kereta api dengan modernitas di Sumatra Barat.

Membahas persoalan utama dalam tulisan ini, erat hubungannya dengan konsep aksesibilitas dan modernisasi. Menurut Tjiptono, aksesibilitas adalah lokasi yang dilalui atau mudah dijangkau sarana transportasi umum. Indikatornya adalah jarak; akses ke tempat lokasi, transportasi; dan arus lalu lintas (Tjiptono, 2014). Konsep modernisasi yang dimaksud di sini adalah efek langsung dari hadirnya transportasi massal kereta api—yang membawa dampak besar terhadap lahirnya gerakan Kaum Muda di Nagari Kurai Taji.

Pergerakan modernisme atau reformisme di dunia Islam tidaklah sama, tetapi beragam dan bertumbuh dari moderat hingga liberal-sekuler (Adams, 1993). Modernisme sebagai sistem paham di dunia Barat, lahir dalam pergumulan modernisasi, yakni suatu proses perubahan masyarakat dari masyarakat tradisional, atau tertinggal menjadi masyarakat modern (Abdullah, 1971). Kendati beragam, gerakan modernisme atau reformisme Islam memiliki keinginan yang sama untuk menyatukan masa kini dan masa lalu dalam cara yang berbeda-beda itu demi terpeliharanya kontinuitas (Moosa, 2000). Seluruh konsep yang dikemukakan di atas, akan ditelaah lebih lanjut dalam pembahasan berikutnya.

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan metode sejarah yang meliputi empat tahapan, yaitu heuristik, kritik sumber, analisis sintesis (interpretasi), dan penulisan (Gotschalk, 1975). Tahap pertama, adalah heuristik. Heuristik merupakan tahap pencarian dan pengumpulan sumber-sumber sejarah. Sumber yang digunakan dalam tulisan ini, berupa arsip ditemukan di Perpustakaan Nasional RI, Arsip Nasional RI, dan Perpustakaan Pribadi Kasim Munafy. Tahap kedua adalah kritik sumber, yang dapat dibagi atas kritik ekstern dan intern (Kartodirdjo, 1992). Kritik ekstern dilakukan untuk mencari otentisitas arsip dan dokumen yang diperoleh. Sedangkan kritik intern dilakukan terhadap isi dokumen yang otentik tersebut untuk memperoleh validitas data yang dikandungnya.

Pada tahap ketiga adalah analisis dan sintesis data (interpretasi). Fakta yang diperoleh, dari sumber tertulis dianalisis dengan menggunakan analisis prosesual dan struktural (Lloyd, 1987). Analisis prosesual digunakan guna menemukan hubungan hadirnya moda transportasi massal dan proses modernisasi di Nagari Kurai Taji. Tahap keempat yaitu tahap penulisan (historiografi). Penulisan berbentuk sejarah lokal, seiring dengan hadirnya kereta api sebagai moda transportasi massal yang membawa manusia dan barang dari dan keluar dari Kurai Taji, serta membawa dampak besar terhadap modernisasi.

## **PEMBAHASAN**

### **Kurai Taji dalam Lintas Budaya**

*Kurai Taji pakan sinayan  
Urang mudo bajaga lado  
Capek kakinyo ringan tangan  
Namun salero lapeh juo  
(Pucuak Lansano –Asbon Gumarang)*

Lirik lagu *Pucuak Lansano* –yang digubah Asbon Gumarang yang dipopulerkan pada era 70an, adalah satu dari sekian narasi mengenai Kurai Taji, yang berjarak 60 kilometer dari Kota Padang. Kurai Taji pada masa Kolonial Belanda merupakan nagari yang berada di bawah Afdeling Pariaman (kini, menjadi bagian dari Kota Pariaman). Historiografi tradisional mengisahkan, awalnya Sunur-Kurai Taji adalah satu kesatuan dalam sebuah nagari. Namun karena masyarakat Kurai Taji makin bertambah, Sunur pun memisahkan diri dan menjadi nagari sendiri. Asal-muasal kata Kurai Taji dalam kisah tradisi lisan, bermula dari masyarakat awal yang meneroka daerah tersebut, yang berasal

dari Nagari Kurai, Luhak Agam. Kebiasaan masyarakat sebelum masuknya Islam di Pariaman masa itu adalah menyabung ayam. Untuk mengakali, ayamnya menang, pengadu ayam ini memasang taji di bagian cakarannya. Sejak itu, wilayah yang berubah menjadi nagari itu, dinamakan Kurai Taji.

Sejak reorganisasi administratif, terbentuknya Afdeling Batipoeuh X Koto, Priaman seiring dengan keluarnya *besluit* pemerintah Kolonial Belanda pada 11 Januari 1883, seiring dengan berakhirnya perlawanan Padri. Beberapa *onderafdeling* yang masuk dalam Afdeling Batipoeuh X Koto, Priaman, antara lain wilayah kabupaten dan kota Pariaman, Tiku, Manggopoh, Maninjau, Palembayan, Bonjol, dan Rao. Dalam catatan arsip ditemukan, bahwa pada tahun 1920 diketahui Pariaman berpopulasi sekitar 180.000 jiwa (Bezemer, 1921). Asal-usul kata Pariaman sendiri dari kisah tradisi lisan, bersumber pada dua pemahaman. Pertama, Pariaman berasal dari bahasa arab, yakni *barri* dan *aman*. *Barri* artinya daratan dan *aman* artinya sentosa, bahagia, dan makmur. Kedua, Pariaman berasal dari kata *riam* atau sungai yang berhimpun. Yang berhimpun di sini adalah Air Pampan dan Batang Pauh. Kedua sungai ini bertemu di pinggir kota dan mengalir ke muara yang bernama Batang Pariaman (Sufyan, 2014a).

Pariaman bila dilihat dari kondisi geografisnya, terletak di tepian Pantai Barat Sumatra dan merupakan daerah yang dipimpin seorang *Controleur*. Kawasan pasarnya telah ramai sejak abad ke-18, dengan terbentuknya perkampungan Tionghoa (baca: kampung Pondok), dan pelabuhan kecil yang apik membuat tempat ini terkesan bagus. Catatan dari Bulterman, menegaskan, Pariaman tidak hanya didiami pribumi yang berasal dari Darek, juga dari Tionghoa, orang *Kaliang* (baca: India), juga dihuni lebih dari 500 orang Eropa telah tinggal di sana pada awal abad ke-20 (Bulterman, 2010). Masyarakat Pariaman, dikenal kental dengan nuansa keislamannya. Mereka tumbuh dalam falsafah *Syara' Mandaki Adat Manurun*. *Syara' Mandaki Adat Manurun* merupakan bukti konkrit keberhasilan Syekh Burhanuddin, sehingga difilosofi agama mendaki (masuk) ke pedalaman Minangkabau dan adat turun menuju ke rantau pesisir (Azra, 2004). Selain *mamangan* Pariaman juga dikenang dalam pepatah adat *Syara' Mangato Adat Mamakai*. *Mamangan* ini mengandung makna, bahwa adat dan agama Islam di Minangkabau merupakan kesatuan utuh yang tidak dapat dipisahkan. Sehingga sejak akhi abad ke-16, identitas orang Minang melekat pada Islam dan adat istiadat.

Pembentukan karakter masyarakat di Pariaman sendiri telah dibangun dalam pengaruh kultur Pariaman yang unik. Sebagai kawasan Pariaman pernah dikuasai Aceh

sebad lamanya, untuk panggilan untuk seseorang masih tetap dipertahankan hingga kini. Seorang laki-laki yang lebih dewasa umurnya, akan dipanggil dengan sebutan *ajo* (raja), sedangkan untuk kakak perempuan disebut *cik uniang*. Dan sebagian lainnya dari orang Pariaman ada yang mempertahankan panggilan *ajo* (lelaki) dan *cik uniang* (perempuan)–sebagai hasil pengembangan pengaruh kawasan Darek. Pengaruh kuat budaya Pariaman lainnya dalam diri laki-laki di Nagari Kurai Taji adalah pendidikan Surau–yang memengaruhi struktur pengalaman seseorang. Mrazek menulis, bahwa struktur pengalaman merupakan akumulasi total dari pola budaya, simpulan simbol-simbol yang telah dibangun masing-masing orang dari berbagai peristiwa yang telah dialami, sebagaimana terwujud pada struktur konsep simbolik yang dapat dirasakan setiap orang (Mrazek, 1972).

Untuk mata pencarian masyarakat sampai awal abad ke-20 di Pariaman, umumnya adalah perdagangan, pertanian, perkebunan, dan menangkap ikan (Sumatra Bode, 1922). Untuk di Nagari Kurai Taji yang bertetangga dengan Nagari Sunur, umumnya penduduk bermata pencarian hampir sama dengan daerah induknya, yakni Pariaman. Perdagangan yang dilakoni saudagar di Kurai Taji, dan tidak ditemukan di nagari lainnya adalah kopra. Jejak-jejak mengenai kejayaan perdagangan kopra ini dapat ditelusuri jejaknya hingga kini. Saudagar-saudagar yang terlibat dalam perdagangan kopra ini, antara lain: Haji Mangan, Abdul Madjid Latif, dan Mhd. Nur (Kasmy, 2020). Dan, inilah satu di antara sebab, yang mendorong pertumbuhan ekonomi, sekolah formal, surau di Pariaman adalah hadirnya rel kereta api.

### **Pembangunan Rel Kereta Api dari *Onderafdeling* Pariaman ke Kurai Taji**

Pembangunan rel kereta api yang membelah Nagari Kurai Taji, ada hubungannya dengan penemuan emas hitam (baca: batubara) di Sawahlunto. Kisahnya, dimulai dengan hadirnya Kantor *Mijnwezen* bertugas melakukan penyelidikan geologis (Indonesisch Staatblad No. 280,1873), guna mencari kandungan batubara di seluruh Hindia Belanda, salah satunya di Ombilin Sawahlunto. Sejak ditemukannya batubara, pemerintah Hindia Belanda membangun perusahaan tambang diberi nama *Landsbedrijf de Ombilin Steenkolenontginning* (SK Direktur Van Verkeer, tanggal 2 Desember, 1936), kemudian dikenal dengan *Ombilin Mijnen*, atau Tambang Batubara Ombilin (TBO). Untuk meningkatkan produksi batubara, pemerintah mulai berpikir keras, untuk mendorong laju distribusinya, dari Sawahlunto menuju Pantai Barat Sumatra. Awalnya, dibangun

pelabuhan Emmahaven (kini: Teluk Bayur), untuk menggantikan Bandar Muaro yang mengalami sidementasi di akhir abad ke-19 (Asnan, 2007). Dan, pelabuhan ini rampung pada 1893—menandai masuknya secara besar-besaran barang ekspor-impor di Pantai Barat Sumatra .

Tahapan kedua, membangun jalur kereta api secara bertahap, yang diawali tahun 1891. Sejak saat itu, mega proyek transportasi massal di Sumatra Barat pada abad XIX menjadi kedua terbesar setelah Jawa (Doom J.A.A, 1895), dilakoni oleh perusahaan swasta *Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM). Setelah berhasil menghubungkan Emmahaven, dengan beberapa daerah yang dilalui lintasan moda transportasi massal, pada 1892 dibuka jalur kereta api di Muarakalaban dengan Sawahlunto dan pada 15 September 1896 dibuka pula jalur kereta api yang menghubungkan Bukittinggi dengan Payakumbuh.

Pembangunan rel kereta api, terutama di pedalaman Minangkabau oleh NISM pada dasarnya memang bermuatan motif ekonomi. Para saudagar perantara kopi merasa terbebani dengan transportasi kuda dan pedati, yang tidak efektif dalam mendistribusikan dagangannya. Bila transportasi kereta api segera beroperasi dan mampu melayani kebutuhan dari saudagar di pedalaman Minangkabau, maka mereka bisa menyediakan kopi dengan harga murah, yakni *f* 10,48 per pikul.

Memasuki awal abad ke-20, pemerintah Hindia Belanda berencana untuk memperluas jaringan kereta api di Pantai Barat Sumatra. Proyek itu, direncanakan dimulai dengan membangun jalur kedua dari Ombilin ke Padang; Padang Panjang melalui Ngarai Lembah Anai (baca: Silaiang) ke Kayu Tanam, menuju Pariaman (De Nieuwe Courant, 15 Januari 1901). Desain 1 dan 2 pembangunan rel kereta api, rupanya masih dalam studi kelayakan, namun anggaran dan gambar telah dikirim NISM ke pemerintah. Rancangan NISM awalnya membuat jalur pemberhentian Parit Malintang (antara pemberhentian Lubuk Alung dan Sicincin sebagai titik awalnya).

Setelah pembangunan jalur itu selesai, proyeksi mengarah ke arah Barat, yakni pasar Pakandangan, Pekan Sabtu Pauh Kambar, Kurai Taji, dan Pasar Pariaman. Dari titik terakhir, jalur menuju barat laut menuju pertigaan jalan pos Pariaman menuju Lubuk Alung dan Sicincin, kemudian dilanjutkan ke Pariaman. Panjang jalur cabang rel kereta api ini lebih dari 18 kilometer, dengan stasiun perhentian di Pauh Kambar, Kurai Taji, Pariaman dan perhentian reguler di Pakandangan dan Sungai Laban. Namun, persoalan yang dihadapi berikutnya adalah “meroketnya” harga besi pada 1901. Untuk mengatasi

melambungnya harga besi, bantalan kereta api diganti dengan balok kayu (Deli Courant, 27 Februari 1901).

Selain dua jembatan yang cukup besar, satu di antaranya di Kurai Taji pembangunan struktur dibatasi dengan sejumlah pipa sawah, lorong dan *dniker*. Tingkat kesulitan yang dirasakan NISM dalam membangun aksesibilitas di Pariaman adalah sebagian besar jalur melewati sawah dan pekarangan. Berbeda dengan jalur Kurai Taji yang cukup lebar, dan memberi ruang bagi kereta api untuk melintasi daerah tersebut. Jika desainnya disetujui pemerintah, dan pembangunannya diizinkan oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda Willem Rooseboom (1899-1904), perusahaan NISM bisa menyelesaikan proyek itu, dalam waktu 9 bulan.

Secara keseluruhan, biaya konstruksi rel di Pariaman, mencapai f 540.000. Biaya ini tentu jauh lebih rendah, dibandingkan biaya konstruksi sampingan Fort de Kock-Payakumbuh yang mencapai f 700.000 (Sumatra Bode, 18 Mei 1923). Tingginya biaya yang dikeluarkan di pedalaman Minangkabau, tentu mudah dipahami. Mengingat, kondisi jalurnya yang mendaki, dan menerobos dinding terjal perbukitan. Pembangunan rel kereta api yang membelah Nagari Kurai Taji ditengarai rampung pada tahun 1920. Sebuah foto berukuran 14,5x20,5 cm menunjukkan pembangunan jembatan yang melintasi Batang Mangau dan menghubungkan ke Nagari Kurai Taji. Pada foto itu, tampak dua orang pangreh praja berbaju putih, berkerah rendah, dan bertopi gabus sedang berpose di dekat jembatan kereta api yang hampir sudah rampung.

### **Rel Kereta Api dan Surau: Kurai Taji Bergerak ke Arah Modernis**

Sejak hadirnya moda transportasi kereta api di Pariaman, turut memberi andil besar dalam perubahan wajah Nagari Kurai Taji dari tradisional ke modernis. Perubahan ini dirasakan dengan mudahnya mobilisasi jumlah barang, jasa, dan manusia dalam tempo waktu cepat dari dan keluar dari Nagari Kurai Taji.

#### *1) Sekolah dan Mutasi Guru*

Sejak dicanangkannya pelaksanaan politik etis, secara bertahap Pemerintah Hindia Belanda membangun sekolah-sekolah di kota dan desa. Di Nagari Kurai Taji, sejak awal abad ke-20 telah memiliki beberapa model sekolah dasar, diantaranya *Tweede Klasse School*, *Volkschool* (sekolah desa), dan *Vervolgschool*. Untuk murid-murid yang orang tuanya bekerja pada pemerintah, ataupun anak saudagar kaya disediakan *Hollandsch Inlandsche School* (HIS) dan *Schkalke School* di Pariaman. Hadirnya sekolah-



sekolah tersebut di Kurai Taji, menunjukkan bahwa sebagai pusat pemerintahan terendah dalam sistem birokrasi Hindia Belanda itu, juga menjadi pusat pendidikan dasar.

Kisah hadirnya *Volkschool* pernah dinarasikan Kasim Munafy (1979) dalam manuskripnya. Kasim menulis, bahwa ia bersekolah di *Volkschool* Kurai Taji pada tahun 1927. Setahun berjalan, bangunan sekolahnya runtuh, akibat gempa 7,6 SR yang berpusat di Padang Panjang. Dalam manuskripnya, Kasim kembali mengisahkan, murid-murid *Volkschool* pindah ke bangunan yang terletak di Balai Kurai Taji (Munafy, 1979). Minimnya guru yang mengajar di *Volkschool*, *Vervolgschool*, memicu Departemen Pendidikan Residensi Sumatra Westkust memutasi guru-guru dari daerah lain. Pada 28 Juni 1925, seorang guru bernama Sjair dipindahkan dari *Tweede Klasse School* Bayur Maninjau ke *Volkschool* Kurai Taji. Pada tanggal yang sama juga dimutasi guru Moehamad Isa asal *Tweede Klasse School* Painan Afdeling Painan, ke *Vervolgschool* Kurai Taji (Sumatra Bode, 1 Agustus 1925).

Delapan bulan kemudian, tepatnya pada pertengahan April 1926, kembali dimutasi Zainuddin—seorang pengajar HIS Nagari Sumpur *Afdeling* Tanah Datar ke *Vervolgschool* Kurai Taji. Dalam hari yang berbeda, kembali seorang guru HIS Nagari Sumpur bernama Djao gelar Bagindo Moelia dimutasi untuk mengajar di *Vervolgschool* Kurai Taji (Sumatra Bode, 13 April 1926). Proses mutasi dari guru-guru yang berada di daerah, tentunya tidak lepas dari peran moda transportasi massal yang mendukung proses modernisasi di Kurai Taji.

## 2) *Hadirnya Surau Paninjauan: Titik Awal Kaum Muda di Pariaman*

Bila ditelisik jauh ke belakang, hadirnya Islam modernis di Pariaman dipacu sejak beroperasinya kereta api. Bahkan, sekat-sekat yang membatasi ruang gerak pembaruan Islam karena persoalan aksesibilitas, pupus seketika, sejak beroperasi moda transportasi massal tersebut, diawal abad ke-20. Surau sebagai lembaga pendidikan Islam tradisional, juga tidak luput dari pengaruh hadirnya rel kereta api di Kurai Taji. Sebelum abad ke-20, di Nagari Kurai Taji memiliki empat surau utama, masing-masing Surau Batu, Surau Lubuk Ipuah, dan dua Surau di Talogondan.

Untuk pelaksanaan salat Jumat, aktivitasnya dipusatkan Masjid Punago Panandangan—yang terletak di Batangtajongkek. Pengaruh tarekat Syattariyah memang besar. Mengingat, Krai Taji, masih berada di bawah pengaruh Ulakan —yang menjadi lokus

utama Syattariyah. Memasuki awal abad ke-20, masuknya gerakan Islam modernis di Kurai Taji, ikut mengganggu kemapanan dari Syattariyah. Terdapat tiga surau modernis yang hadir di daerah ini. Yakni Surau Apar di Batangtajongkek dan Surau Paninjauan, dan Surau Dagang yang berada di Pekan Sinayan Kurai Taji.

Di antara ketiga surau tadi, yang berusia tua adalah Surau Paninjauan, yang ditengarai berdiri tahun 1912. Surau itu, dibina seorang Kaum Muda, bernama Adnan gelar Tuanku Itam Ketek (Bakri, 2010). Adnan merupakan putra kelahiran Nagari Sunur, yang melanjutkan pendidikannya di Madras School Nagari Sungayang, Afdeling Tanah Datar tahun 1906 (Yunus, 1970). Adnan di kalangan masyarakat Kurai Taji disebut sebagai *urang mudo* (Munafy, 1979). Dan Taufik Abdullah mempopulerkan istilah *urang maju*, atau identik dengan sebutan Kaum Muda (Abdullah, 1971).

Tentu menarik untuk ditelusuri, mengapa dekat jantung Tarekat Syattariyah hadir gerakan Islam modernis?. *Pertama*, Nagari Kurai Taji sejak akhir abad ke-19 telah menjelma sebagai sentra perdagangan kopra. Dan, tiga saudagar bertitel haji, masing-masing Mangan, Abdul Madjid Latif, dan Mhd. Nur—bergerak di komoditi kopra, berperan besar dalam mendanai aktivitas Kaum Muda di Surau Paninjauan. Sejak beroperasinya kereta api yang membelah Kurai Taji di tahun 1920, telah memicu keuntungan besar bagi ketiga saudagar tadi, untuk mendistribusikan kopra di luar Pariaman. Setiap hari Senin, Kurai Taji dikunjungi tidak kurang dari 4000 orang (Boelhouwer, 2009). Boelhouwer juga mencatat di sepanjang jalur kereta api, daging kelapa itu dijemur dari pagi sampai sore hari (baca: kopra), untuk dikeringkan. Keesokan harinya, dikirim via kereta api, untuk dibawa keluar Kurai Taji. Makin tinggi *deviden* yang diperoleh saudagar kopra, makin besar sumbangan yang mereka berikan untuk gerakan Kaum Muda di Surau Paninjauan.

*Kedua*, Kereta Api turut menjadi lokomotif masuknya ide-ide Islam Modernis di Nagari Kurai Taji. Mobilitas dalam waktu relatif singkat itu, menjadi semangat baru untuk gerakan Kaum Muda, guna menyebarkan ide-ide briliannya di tengah masyarakat yang 'bersiap' membuka diri mereka terhadap warna perubahan. *Ketiga*, Adnan gelar Tuanku Itam Ketek bersama muridnya, menjalin kontak dengan tokoh-tokoh pembaruan Islam, seperti Haji Rasul, Ibrahim Musa Parabek (Thawalib Parabek), Muh. Thaib Umar (Madrasschool), Abdullah Ahmad (Adabiah School dan PGAI). Lancarnya komunikasi di antara Kaum Muda di Sumatra Barat, adalah menjadi sebab langsung dari mudahnya aksesibilitas—yang menghubungkan basis-basis dari Islam modernis.

### 3) *Surau Dagang: Sentra Awal dari Islam Berkemajuan*

Muhammad Ilyas, Sulaiman Munaf, Kasim Munafy, Mochtar, dan lainnya merupakan murid-murid Adnan Tuangku Itam Ketek, tidak saja mendalami Islam di Surau Paninjauan, juga menuntut pendidikan formal. Mereka tiap pagi hari berangkat menuju ke sekolah formal, dan sore hingga malam hari menghabiskan waktu belajar tauhid, baca quran, bahasa Arab, dan berlatih silat. Mentalitas Kaum Muda yang telah tertanam, mendorong mereka keluar dari Kurai Taji, dan bersentuhan dengan Islam modernis di Padang Panjang. Dua orang murid Adnan, yakni Sulaiman Munaf dan Mochtar melanjutkan pendidikannya di Sumatra Thawalib Padang Panjang. Tentu saja keberangkatan kedua orang murid Adnan ini menuju Sumatra Thawalib, memanfaatkan akses transportasi kereta api.

Pada tahun 1928, atas dorongan dari ninik mamak dari Suku, bernama Mak Dorong, Mak Demak, Moh. Ma'ruf dan Syamsudin, mendirikan sebuah surai berpaham modernis. Surau itu dinamai Surau Dagang—yang berarti tempat berkumpulnya pedagang, atau 'hijrah' dari surau kaum mereka (baca: Tarekat Syattariyah) ke surau yang berpaham Muhammadiyah. Bila di Maninjau ayah Hamka Haji Rasul merelakan Sendi Aman Tiang Selamat dilebur kedalam Muhammadiyah, maka di Nagari Kurai Taji, Surau Paninjauan dan Surau Dagang bertransformasi menjadi basis utama dari persyarikatan. Tentu tidak mudah, merintis persyarikatan di basis Syattariyah yang mengakar lebih dari dua abad. Butuh nyali yang besar, berhadapan dengan ulama tradisional—yang menuduh mereka sesat, kafir, dan *zindiq*. Mereka bergeming. Peresmian Muhammadiyah *groep* Kurai Taji pun menghadapi tantangan yang berat.

Pada 28 Oktober 1929, Ilyas telah mengumpulkan *parewa*—guna menjaga keamanan selama peresmian *groep* Kurai Taji di garasi mobil Bagindo Moh. Thahar. Mereka tentu, tidak mau mengambil resiko berhadapan dengan ancaman kekerasan dan pembubaran paksa oleh massa fanatik Syattariyah yang digerakkan oleh Tuanku Lubuk Ipuh. Pada mulanya acara peresmian dilaksanakan di Surau Dagang. Namun, dalam *openbare vergadering* yang dihadiri utusan Muhammadiyah Padang Panjang, yakni Sutan Sara Endah yang disesaki simpatisan Muhammadiyah, akhirnya diputuskan peresmian Muhammadiyah *groep* Kurai Taji dilaksanakan di kandang mobilnya Bagindo Moh. Nur, pada 29 Oktober 1929. Peresmian yang dijaga *parewa* itu berlangsung aman, dan tanpa gangguan.

Percepatan dan pengaruh Surau Dagang sebagai lokus utama persyarikatan Muhammadiyah ke nagari-nagari di seluruh *afdeling* Pariaman, makin tidak terbandung. Keberadaan moda transportasi massal yang membelah Pariaman, mendorong ide-ide modernis memasuki kantong-kantong massa tarekat Syattariyah. Namun, peran hadirnya kereta api di Nagari Kurai Taji sempat vakum selama seminggu, karena banjir besar yang melanda *Onderafdeling* Pariaman. Pada 30 Agustus 1930, kereta api berketel uap itu hanyut diterjang banjir, karena hujan deras selama dua hari. Akibatnya, rel kereta api itu tersapu oleh bandir. Rel tetap berada di bagian trek tersebut, tetapi antara Kurai Taji dan Pauh Kamar, rel kereta api telah hanyut oleh banjir (Sumatra Bode, 2 September 1930).

## KESIMPULAN

Aksesibilitas moda transportasi kereta api pada awal abad ke-20 membawa pengaruh besar dalam mendorong pertumbuhan pendidikan formal dan Islam modernis di Nagari Kurai Taji. Sejak dirancang tahun 1901 dan rampung pembangunan rel kereta api tahun 1920, telah mengubah wajah Kurai Taji yang awalnya tradisional menuju modernisasi. Hadirnya Islam modernis yang digawangi oleh Surau Paninjauan dan Surau Dagang di Kurai Taji, juga tidak lepas dari peran aksesibilitas transportasi massal itu. Mudah-mudahan mobilitas Kaum Muda asal Kurai Taji, untuk berkomunikasi dengan Kauman Muhammadiyah Padang Panjang, Sumatra Thawalib, Madras School Sungayang, juga menjadi bagian tidak terpisahkan dari peran dari kereta api dalam membangun kekuatan Islam modernis di *Onderafdeling* Pariaman.

## DAFTAR PUSTAKA

- 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.
- Adams, C. C. 1993. (1993). *Islam and Modernization in Egypt: a Study of The Modern Reform Movement Inaugurated by Muhammad Abduh*. London: Oxford University Press.
- Asnan, G. (2007). *Dunia Maritim Pantai Barat Sumatera*. Yogyakarta: Ombak.
- Azra, A. (2004). *Jaringan Ulama Timur Tengah dan Kepulauan Nusantara Abad ke XVII dan XVIII; Akar Pembaruan Islam di Indonesia*. Jakarta: Prenada Media Group.
- Bakri, A. (2010). *Sejarah Aisyiyah di Pariaman dan Sekitarnya*. Manuskrip. Rambai Kurai Taji.
- Bezemer, T. J. and B. (1921). Priaman. In *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië*. Martinus Nijhoff's Gravenhage.
- Boelhouwer, J. C. (2009). *Kenang-kenangan di Sumatra Barat Tahun 1831-1834*. Padang:

- Lembaga Kajian Gerakan Padri Padang.
- Bulterman, P. R. (2010). *Nederlands-Indië Lang-stempels 1864–1950, De Nederlandse Postzegelgeving*. Van Dieten / the Hague.
- Courant, D. (1901, February 19).
- Courant, D. N. (1901, January 5).
- Doom J.A.A, V. (1895). *De Laatsteeeuw van Indie Ontwikkelingen Ondergang van een colonial Project*. Amsterdam: Uitgeverij BertBakker.
- Gotschalk, L. (1975). *Mengerti Sejarah*. Jakarta : Penerbit Universitas Indonesia (UI-Press).
- Indonesisch Staatblad no. 280, (1873).
- Kartodirdjo, S. (1992). *Pendekatan Ilmu Sosial Dan Metodologi Sejarah*. Gramedia.
- Kasmy, F. (2020). *Membumikan Sang Surya*. (F. H. Sufyan (ed.); 1st ed.). Pekanbaru: Salmah.
- LLoyd, C. (1987). *Teori Sosial dan Praktek Politik*. Jakarta: Aksara Persada Indonesia.
- Moosa, E. (2000). *Fazlur Rahman: Kebangkitan Dan Pembaharuan Di Dalam Islam (Terj)*. Bandung: Penerbit Pustaka.
- Mrazek, R. (1972). *Sjahir: Politics and Exile in Indonesia*. Ithaca: Cornell Southeast Asia Program.
- Munafy, K. (1979). *"Muhammadiyah Yang Aku Kenal."*, *Manuskrip Sejarah Kehidupan Pribadiku*. Kurai Taji.
- Narny, Y. dan Fikrul Hanif Sufyan (2016). *Rekam Jejak PT. Bukit Asam (Persero) Tbk. Unit Pertambangan Ombilin (PT. BA-UPO) Sawahlunto* (1st ed.). Sawahlunto: PT. Bukit Asam Unit Pertambangan Ombilin (UPO).
- PP. Muhammadiyah Yogyakarta. (n.d.). *Tjatatatan Pokok Sidi Mhd Ilyas*. Arsip Nasional RI No. Arsip 135.
- Ravico, R., & Susetyo, B. (2021). Sejarah Pembangunan Jalur Kereta Api Sebagai Alat Transportasi Di Sumatera Selatan Tahun 1914-1933. *Agastya: Jurnal Sejarah Dan Pembelajarannya*, 11(1), 68. <https://doi.org/10.25273/ajsp.v11i1.8052>
- SK Direktur Van Verkeer, tanggal 2 Desember, (1936).
- Sufyan, F. H. (2014a). Palu Arit di Ladang Masyumi: Konstelasi Politik di Nagari Kurai Taji Pariaman 1968-1965. *Edukasi*, 2 (6)(PRRI).
- Sufyan, F. H. (2014b). *Sang Penjaga Tauhid. Studi Protes Tirani Kekuasaan 1982-1985*. (1st ed.). Yogyakarta: Deepublish.
- Sufyan, F. H. (2018). Membumikan Sang Surya: S.D. Mhd. Ilyas Sang Founder Muhammadiyah Pariaman Tahun 1929-1941. *Historia*, 6 (8). <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.24127/hj.v6i2.1257>
- Sufyan, F. H., & Arsa, D. (2017). Kuda Bendi di Kota Payakumbuh , Sumatera Barat Hingga Akhir Abad Ke-20. *Mozaik Humaniora*, 17(1), 45–71.
- Sumatra Bode. (1922, January 4). *Priaman*.
- Sumatra Bode. (1923, May).
- Sumatra Bode. (1925, August).
- Sumatra Bode. (1926, April 19).
- Sumatra Bode. (1930, September 2).
- Tjiptono, F. (2014). *Pemasaran Jasa, Prinsip: Penerapan dan Penelitian*. Yogyakarta: Andi.
- Yasmansyah, & Iswantir. (2021). Modernisasi Pendidikan Islam Awal Abad Ke-20: Pergulatan Ilmiah Akademik Lembaga Pendidikan di Sumatera Barat. *Jurnal Pendidikan Agama Islam Al-Thariqah*, 6(2), 185–200. [https://doi.org/10.25299/al-thariqah.2021.vol6\(2\).7809](https://doi.org/10.25299/al-thariqah.2021.vol6(2).7809)
- Yunus, M. (1970). *Sejarah Pendidikan Islam di Indonesia*. Jakarta: Mutiara.

Zainimal. (2020). Pendidikan Surau: Karakteristik dan Literturnya. *Tarikhuna*, 2(2).  
<https://ejournal.uinib.ac.id/jurnal/index.php/tarikhuna/article/view/2707/1777>