

067  
arah

**MENYINGKAP  
RIWAYAT DAN PESONA  
KOTA PADANG LAMA YANG TERSISA**



*Kawasan Kampung Cina*

Direktorat  
Budayaan  
13

**DEPARTEMEN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN  
MUSEUM NEGERI PROPINSI SUMATERA BARAT  
'ADHITYAWARMAN'**

**MENYINGKAP RIWAYAT DAN PESONA  
KOTA PADANG LAMA YANG TERSISA**

**Penyunting  
Dra. Usria Dhavida**

**Penyusun  
Drs. W. Anwar Falah ( Ketua )  
Dra. Riza Mutia ( Anggota )  
Dra. Lisa Sri Dwiyana ( Anggota )**

**Nara Sumber  
Drs. Adrial Adli M. Hum**

**Juru Foto  
N. H A F N I**

**Diupayakan Oleh :  
DEPARTEMEN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN  
MUSEUM NEGERI PROPINSI SUMATERA BARAT  
“ADHITYAWARMAN”  
TAHUN 1999 – 2000**

**CETAKAN PERTAMA TAHUN 2000  
Diterbitkan oleh Museum Negeri Propinsi  
Sumatera Barat “Adhityawarman”**

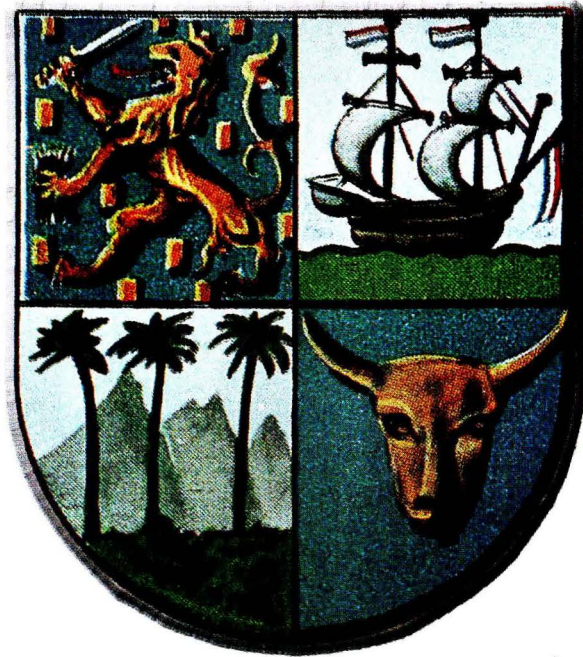
**UNTUK LINGKUNGAN TERBATAS  
TIDAK DIPERDAGANGKAN**



**PANJI GEMEENTE PADANG  
MASA HINDIA BELANDA**

# DAFTAR ISI

|                                                           |    |
|-----------------------------------------------------------|----|
| KATA PENGANTAR                                            | xi |
| I. PENDAHULUAN                                            | 1  |
| II. LINTASAN SEJARAH PESISIR BARAT SUMATERA               | 3  |
| III. PADANG DALAM SEJARAH MINANGKABAU                     | 6  |
| IV. KOTA PADANG LAMA                                      | 12 |
| Geografi dan Kewilayahan                                  | 12 |
| Heterogenitas Penduduk Kota                               | 18 |
| Selintas Tentang Sejarah Perkeretaapian di Sumatera Barat | 25 |
| Bangunan-bangunan Tua di Kota Padang Lama Yang Tersisa    | 28 |
| KEPUSTAKAAN                                               | 59 |



**PADANG**

**LAMBANG GEMEENTE PADANG  
MASA HINDIA BELANDA**

## = Kata Pengantar =

Alhamdulillah, upaya penyusunan dan penyuntingan naskah berjudul **Menyingkap Riwayat Dan Pesona Kota Padang Lama Yang Tersisa** ini dapat diselesaikan. Naskah ini diupayakan oleh Museum Propinsi Sumatera Barat "*Adhityawarman*" dalam rangka pendokumentasian dan apresiasi pelestarian peninggalan-peninggalan masa lalu yang memiliki nilai sejarah maupun budaya. Upaya itu dipandang perlu untuk mengingat dan atau mengendalikan berbagai rencana dan kegiatan pembangunan fisik Kota Padang agar tidak cenderung memusnahkan berbagai peninggalan masa lalu yang sesungguhnya memiliki nilai dan fungsi yang penting, baik sebagai objek-objek kesejarahan, kearkeologian maupun kepariwisataan.

Bagaimanapun, "*tak ada gading yang tak retak*" mungkin merupakan ungkapan yang bijak untuk menilai naskah ini. Sekalipun demikian kami masih berharap para pembaca dapat memetik manfaat dari isi naskah ini, khususnya dalam rangka memperkaya wawasan pengetahuan tentang masa lampau, demi masa kini dan masa depan.

Terima kasih untuk semua pihak yang telah mendukung hingga naskah ini dapat terwujud.

Padang, Januari 2000

**KEPALA MUSEUM NEGERI PROPINSI  
SUMATERABARAT "ADHITYAWARMAN"**

**Dra. USRIA DHAVIDA**

## MENYINGKAP RIWAYAT DAN PESONA KOTA PADANG LAMA YANG TERSISA

### I. PENDAHULUAN

Sudah menjadi pengetahuan sejarah umum bahwa kawasan-kawasan pesisir di Indonesia (baca : Nusantara), dalam konteks geografi kesejarahan, sejak awalnya merupakan kawasan-kawasan yang strategis serta telah berperan menentukan terhadap perubahan dan kesinambungan kehidupan serta proses budaya bangsa Indonesia dari masa ke masa. Peran besar kawasan pesisir dalam proses tersebut terutama dimulai saat kepulauan Nusantara, terutama bagian barat, mulai menjadi daerah tujuan serta kemudian menjadi bagian dari jaringan ekonomi perniagaan dunia yang dirintis oleh orang-orang India disekitar awal-awal abad Masehi ( Wolters, 1967:31;). Dapat dimaklumi bahwa sebagai akibat logis dari berlangsungnya kegiatan perniagaan yang memanfaatkan sarana perhubungan laut itu melahirkan pelabuhan-pelabuhan niaga di kawasan-kawasan pesisir. Pelabuhan-pelabuhan itu lajimmya berada disekitar muaramuara sungai besar, yang mana sungai-sungainya layak berfungsi sebagai prasarana transportasi barang-barang komoditi dari pedalaman ke pelabuhan. Mungkin saja pelabuhan-pelabuhan niaga itu semula merupakan pelabuhan nelayan lokal (native). Sepanjang potensi strategis dan juga politis dari pelabuhan dapat bertahan bagi aktifitas perniagaan, maka pelabuhan-pelabuhan semacam itu dapat berkembang menjadi sebuah kota pelabuhan (port city). Volume aktifitas perniagaan itu sendiri memungkinkan pula terjadinya jaringan pelabuhan domestik di sekitarnya, baik pada satu kawasan pesisir maupun antar kawaan pesisir. Sehingga di kawasan-kawasan pesisir dimasa perkembangan sejarah terdapat tiga tipe pelabuhan yaitu, pelabuhan nelayan biasa, pelabuhan niaga domestik, serta pelabuhan niaga internasional. Perubahan tipe dari pelabuhan nelayan menjadi pelabuhan niaga rupanya tidaklah bersifat berganti melainkan berkembang. Dalam pengertian perubahan tipe itu tidak selalu menghilangkan keberadaan tipe sebelumnya. Ada pendapat yang menyiratkan, bahwa karena barbagai faktor suatu pelabuhan mengalami pasang surut kejayaan. Sehingga dapat terjadi suatu pelabuhan yang sekarang nampak

merupakan pelabuhan nelayan biasa, dimasa lampau merupakan pelabuhan niaga yang ramai (cf. Benda, 1987:39).

Penting untuk dipahami bahwa ada "*fungsi diam*" (silent function) dari lahir dan berkembangnya pelabuhan-pelabuhan niaga, yaitu menjadi ruang atau media kontak budaya antara masyarakat pendatang dengan masyarakat pribumi. Masyarakat pendatang itu ialah para peniaga, penyebar agama, para imigran, dan lainnya, termasuk kaum kolonial. Kontak budaya itu kiranya memicu terjadinya perubahan-perubahan pada aspek-aspek tertentu dari kebudayaan masyarakat lokal. Dari gejala ini kiranya dapat dipahami bahwa adanya pelabuhan niaga pada pada suatu kawasan menjadi salah satu faktor penyebab atau variabel laten terjadinya perubahan-perubahan dalam kehidupan sosial budaya serta lingkungan fisik di kawasan itu. Dari pandangan ini kiranya dapat dipahami bahwa lingkungan fisik serta pola kebudayaan masyarakat disekitar kawasan pelabuhan niaga cenderung lebih dinamis atau mudah berubah dibandingkan dengan lingkungan fisik serta pola kebudayaan masyarakat di kawasan lainnya, terutama di kawasan pedalaman, yang cenderung statis, dimana masyarakatnya lebih kukuh mendukung adat budaya tradisi.



## **II. LINTAS SEJARAH PESISIR BARAT SUMATERA**

Berdasarkan keterangan sumber-sumber sejarah yang ada, diperkirakan hingga akhir abad 15 M pesisir barat Sumatera belum menjadi jalur petniagaan dan perhubungan bahari. Dengan kata lain hingga masa tersebut pesisir atau perairan barat Sumatera, yang merupakan bagian dari lautan lepas Samudera Hindia itu diperkirakan masih merupakan perairan alami yang bebas dari kegiatan perniagaan maupun perhubungan bahari. Para peniaga domestik maupun para peniaga antar negara/bangsa telah berabad-abad meramaikan perniagaan melalui Selat Malaka. Selain merupakan urat nadi pelayaran internasional yang menghubungkan bagian barat, tenggara dan timur benua Asia, Selat Malaka juga merupakan jalur pelayaran ke Pulau Jawa serta ke wilayah-wilayah lain kepulauan Nusantara melalui pesisir timur Sumatera. Jalur pelayaran melalui Selat Malaka diperkirakan telah dirintis oleh pelayar-pelayar bangsa India dan Cina sejak awal-awal masehi ( Wolters, 1967:353) dalam rangka eksplorasi sumber-sumber komoditi perniagaan (emas dan rempah-rempah) dan juga penyebaran agama (Hindu-Budha). Aktifitas perniagaan dunia itu membawa implikasi terjadinya kontak antar kebudayaan (cultural contact) yang intensif, terutama dengan India dan Cina. Hubungan ekonomi dan kebudayaan yang berlangsung berabad-abad itu pula yang mendorong lahirnya pelabuhan-pelabuhan dagang dan kerajaan-kerajaan bercorak Hindu – Budha, di pesisir timur Sumatera serta di pesisir utara Pulau Jawa. Sejak pertumbuhan dan perkembangan Islam di Semenanjung Melayu dan Nusantara, yang bersamaan pula dengan masa kegiatan pelayaran bangsa-bangsa Eropa ke kawasan Asia Tenggara, Selat Malaka menjadi semakin strategis posisi geografisnya bagi kepentingan perhubungan dan perniagaan dunia.

Posisi geografis Selat Malaka yang teramat strategis sebagai koridor jalur lintasan perhubungan dan perniagaan antar bangsa, membuat pesisir utara serta timur Sumatera jauh lebih dahulu menjadi jalur lalu lintas perhubungan dan perniagaan bahari dibandingkan dengan pesisir barat Sumatera. Demikian pula dimasa kerajaan Minangkabau yang didirikan oleh Raja Adhityawarman pada tahun 1347 M, pesisir barat Sumatera sebagai bagian dari wilayah politik kerajaan itu belum menjadi jalur perniagaan maupun perhubungan bahari. Baru

kemudian, yaitu sekitar awal abad ke 16 M pesisir barat Sumatera, yang dapat menghubungkan pelayaran ke perairan Laut Jawa melalui Selat Sunda, dijadikan sebagai jalur alternatif para peniaga Asia akibat langkah Portugis memblokade Selat Malaka, setelah mereka berhasil menguasai Malaka (1511 M). Tindakan Portugis tersebut pada dasarnya adalah untuk kepentingan melumpuhkan kekuasaan Kesultanan Aceh, yang sebelumnya mengendalikan aktifitas perniagaan bahari di kawasan Selat Malaka, serta lebih jauh adalah untuk menghambat kegiatan Islamisasi di kawasan Semenanjung Malaya dan Nusantara. Kesultanan Aceh hingga masa itu, telah memiliki pelabuhan-pelabuhan perniagaan dan perhubungan berskala internasional yang telah lama mapan dan berkembang, seperti Pidie, Pasai, serta Perelak, terutama untuk jaringan perhubungan dan perniagaan Asia. Pemblokade Selat Malaka selain merupakan bagian strategis Portugis untuk menguasai perniagaan di kawasan Selat Malak dan Nusantara, lebih jauh juga dalah sebagai upaya pengembangan agama nasrani di kawasan Semenanjung Malaya (Malay Peninsula) dan kepulauan Nusantara.

Ditempuhnya pesisir barat Sumatera sebagi jalur alternatif oleh para saudagar Asia itu memungkinkan kegiatan perhubungan dan perniagaan bahari ke kawasan Nusantara dapat berlanjut. Langkah alternatif para peniaga Asia yang difasilitasi oleh Kesultanan Aceh itu menandai dimulainya sejarah perniagaan dan perhubungan bahari pesisir barat Sumatera. Perkembangan baru itu kemudian diikuti dengan tumbuhnya pelabuhan-pelabuhan dagang baru di beberapa tempat disepanjang jalur itu.

Pelabuhan-pelabuhan di pesisir Minangkabau (Sumatera Barat sekarang), antara lain adalah Tiku dan Pariaman. Pelabuhan-pelabuhan itu merupakan pintu masuk (entrepots) untuk memperoleh komoditi perniagaan (emas dan rempah-rempah) dari kawasan pedalaman. Selain Tiku dan Pariaman, di pesisir barat Minangkabau tumbuh pula pelabuhan-pelabuhan lainnya yaitu Air Bangis, Painan serta Indrapura. Tumbuhnya pelabuhan-pelabuhan baru itu nampaknya merupakan konsekuensi logis, sejalan dengan dipilihnya pesisir barat Sumatera sebagai jalur pelayaran para peniaga Asia. Diblokadanya Selat Malaka oleh Portugis, sesuai tujuannya, secara langsung telah menyulitkan perhubungan para

peniaga Asia ke pelabuhan-pelabuhan yang ada di pesisir timur Sumatera, yang sebelumnya berfungsi sebagai pintu-pintu barang komoditi dari pedalaman Sumatera.

Berbeda dengan lima pelabuhan diatas, yang tumbuh dan berkembang sejalan dengan aktifitas perniagaan dan perhubungan jalur pesisir barat Sumatera, hingga pertengahan abad ke 17 M pesisir Padang belum berkembang sebagai sebuah pelabuhan dagang. Daerah pesisir itu masih merupakan kawasan pemukiman nelayan, para pembuat garam serta peniaga lokal. Mereka adalah kaum pedagang (migrants) yang datang dari pedalaman (Minangkabau) jauh sebelum datangnya orang-orang Aceh. Namun secara politis, sebagai bagian dari kawasan pesisir barat Sumatera, pesisir Padang sejak abad 16 M ada dibawah pengaruh kekuasaan Aceh, paralel dengan penguasaan Aceh atas pelabuhan-pelabuhan pesisir barat Sumatera lainnya. Hanya saja Aceh rupanya tidak tertarik untuk mengembangkan pesisir Padang sebagai pelabuhan penting. Akibatnya kontrol Aceh terhadap pesisir Padang tidak terlalu ketat. Keadaan ini dimanfaatkan oleh V.O.C yang memulai ekspansi dagangnya di pesisir barat Sumatera setelah mengetahui potensi komoditi emas dan rempah-rempah dari pedalaman Ranah Minangkabau. Namun V.O.C masih menghadapi kendala kekuasaan politis Aceh untuk kebebasannya berdagang di pesisir Padang. Atas dasar itu V.O.C mulai menghasut penduduk pribumi untuk melawan penguasaan Aceh. Rakyat Padang diadu domba dengan Aceh sehingga tanpa banyak kesulitan mereka bisa diajak bekerja sama mengusir kekuasaan Aceh. Maka setelah berakhir pengaruh Aceh melalui perjanjian Painan (1663), V.O.C mulai melaksanakan politik lain untuk mencapai tujuan utamanya yaitu memonopoli perdagangan. Untuk menjalankan kegiatan politik dalam rangka mendapatkan hak monopoli niaga tersebut, V.O.C sejak semula dibantu kekuatan militer armada tentara Belanda. Oleh pemerintah Belanda V.O.C bahkan diberi hak-hak yang bersifat kenegaraan seperti mempunyai wilayah, mengadakan perjanjian politik dan sebagainya.

### III PADANG DALAM SEJARAH MINANGKABAU

Konon Kota Padang Lama pada mulanya adalah sebuah kampung kecil di tepi Batang Arau bernama “Kampung Batuang” (Kampung Batang ?). daerah ini sekarang berada di antara Aur Duri dengan Seberang Padang. Menurut catatan Belanda, kawasan Kota Padang Lama pada mulanya dihuni oleh nelayan, pembuat garam dan peniaga yang datang dari daerah pedalaman ranah Minangkabau. Atas dasar itu maka untuk memahami sejarah Kota Padang Lama, kiranya perlu pula untuk lebih dahulu mengetahui sejarah Minangkabau yang melatar belakangnya, sebagai sejarah induk kelompok etnik mayoritas penduduk Kota Padang Lama itu. Secara tradisional daerah Minangkabau terdiri atas *luhak* dan *rantau*. Daerah *luhak* meliputi Tanah Datar, *luhak* Agam dan *luhak* 50 Koto, ketiga *luhak* ini dikenal dengan sebutan *Luhak Nan Tigo*. Daerah *rantau* meliputi *rantau* pedalaman atau *rantau* timur dan *rantau* pesisir di bagian barat. Daerah *luhak* dan *rantau* terdiri pula atas beberapa nagari yang merupakan suatu nagari kecil yang otonom. Di *luhak* yang berkuasa adalah penghulu sedangkan di *rantau* adalah raja. Daerah *rantau* Minangkabau yang mula-mula adalah Kubung Tigo Baleh atau Solok.

Penduduk Kota Padang Lama pada umumnya berasal dari Solok dan *Luhak Nan Tigo* yang datang secara bergelombang. Pemukiman pertama mereka menempati gurun sebelah kiri Batang Arau yaitu daerah sekitar Seberang Padang.

Akhir abad ke 16, datang rombongan dari Pagaruyung yang dipimpin oleh Sutan Sangguno Dirajo. Padang semakin ramai dan Sutan Sangguno Dirajo mengangkat 4 orang Penghulu yaitu : Datuk Gunung Padang dari suku Tanjung, Datuk Daripado dari suku Sumagek, Datuk Mangkuto Dirajo dari suku Mandaliko dan Datuk Sari Marajo dari suku Melayu. Akibat penambahan penduduk dan perluasan daerah Padang untuk mengepalai daerah baru tersebut maka diangkat lagi 4 orang penghulu yaitu : Datuk Rajo Marah dari Suku Melayu, Datuk Bagindo Sakti dari suku Jambak, Datuk Lelo Dirajo dari suku Jambak dan Datuk Panduko Amat dari suku Panyalai. Jadi daerah Padang diperintah oleh 8 penghulu dengan kepala nagarinya Sutan Sangguno Dirajo.

Hubungan antara pedalaman Minangkabau dengan Padang jauh sebelumnya telah terjadi, karena daerah pedalaman kaya akan hasil bumi dan sebagai pelabuhan tempat keluarnya hasil bumi tersebut adalah melalui pantai timur dan barat. Untuk dapat memahami sejarah hubungan antara pedalaman dan rantau Minangkabau, terlebih dahulu kita mengenal perkembangan kerajaan Minangkabau setelah Adhityawarman yaitu akhir abad 14.

Raja Adhityawarman dikenal sebagai raja Minangkabau disekitar abad ke 14 yang meninggalkan beberapa prasasti. Melalui peninggalan-peninggalannya itu dapat diketahui bahwa Adhityawarman adalah seorang penganut ajaran Siwa-Budha. Setelah Adhityawarman meninggal (1375 M) tidak diketahui lagi siapa penggantinya. Sejarah Minangkabau terputus hampir dua abad dan baru pada tahun 1560 muncul tokoh Sultan Muhammad Ali sebagai raja Minangkabau yang telah memeluk Islam. Jika ditinjau dari konteks waktu kemungkinan kuat adalah bahwa masa-masa setelah meninggalnya Adhityawarman hingga kemasa Sultan Muhammad Ali ranah Minangkabau mengalami proses Islamisasi. Hal itu sejalan dengan konteks waktu perkembangan Islamisasi di wilayah Asia Tenggara, khususnya wilayah Semenanjung Malaya serta Sumatera terutama bagian utara ( Aceh). Islamisasi ranah Minangkabau kemungkinan kuat dikendalikan dari Aceh. Dalam konteks sejarah Nusantara diketahui bahwa masa-masa antara abad ke 14 hingga abad 16 M merupakan masa-masa pertumbuhan dan perkembangan agama serta kerajaan-kerajaan bercorak Islam di satu pihak dan masa-masa keruntuhan kerajaan Hindu-Budha di pihak lain.

Setelah masa Sultan Muhammad Ali kerajaan Minangkabau bercorak desentralisasi yang berada dibawah kekuasaan 3 orang raja. Dasar pemerintahannya adalah perpaduan adat Minangkabau dan hukum Islam, yang tercermin dalam ungkapan "*Adat bersandi syarak, syarak bersandi kitabullah*". Ketiga raja yang memerintah itu antara lain adalah :

1. Yang Dipertuan Raja Alam Minangkabau sebagai koordinator pemerintahan, agama dan adat, berkedudukan di Pagaruyung.
2. Raja Adat di Buo, pemegang adat dan limbago yang memegang urusan undang-undang dan hukum.

### 3. Raja Ibadat di Sumpur Kudus, pemegang urusan keagamaan.

Para pembantu raja adalah yang terhimpun dalam Basa Ampek Balai yaitu sejenis dewan menteri dan langsung memegang bagian wilayah tertentu dari kerajaan. Basa Ampek Balai tersebut antara lain adalah :

1. Tuanku Bandaro (Tuan Titah) di Sungai Tarab dengan daerah rantaunya meliputi Bandar Nan Sepuluh (Pesisir Selatan).
2. Tuanku Indomo (Tuanku Panjang) di Saruaso dengan daerah rantaunya Pesisir Barat meliputi Pariaman dan Padang.
3. Tuanku Kadi di Padang Gantiang dengan daerah rantaunya Batanghari.
4. Tuanku Makhudum di Sumanik dengan daerah rantaunya Semenanjung Negeri Sembilan (Malaysia).

Disamping keempat Basa tersebut di atas ada pula tokoh Tuanku Gadang di Batipuh yang berkedudukan bukan sebagai pembantu raja melainkan berdiri sendiri, namun juga tunduk kepada Yang Dipertuan Raja Alam di Pagaruyung. Daerah-daerah lain yang juga tunduk dibawah kerajaan Minangkabau antara lain adalah Siak, Indragiri, Jambi, Batang Hari, Sungai Pagu, Pasaman dan Rao.

Hubungan antara Aceh dan Minangkabau menurut sejarah tradisi mulai terjalin setelah terjadinya perkawinan putri Raja Aceh dengan Putra Raja Minangkabau. Tetapi perkawinan ini tidak berlangsung lama/baik hingga berakibat terjadinya perceraian. Konon raja Aceh tidak merasa senang atas peristiwa perceraian itu dan sebagai akibatnya raja Minangkabau dituntut untuk menyerahkan pesisir barat mulai dari Barus hingga ke Indrapura kepada Aceh. Akhirnya seluruh bandar-bandar penting disepanjang pesisir barat Minangkabau dikuasai Aceh, yang mencapai puncak kejayaannya di masa pemerintahan Sultan Iskandar Muda. Sejak itu Aceh berusaha memisahkan hubungan daerah pesisir dengan daerah pedalaman Minangkabau dan melarang pendirian rumah bentuk bogonjong (arsitektur rumah khas Minangkabau) di kawasan pesisir. Kemudian jalur perniagaan secara praktis dikuasai oleh Aceh. Membeli dan menjual komoditi perdagangan hanya melalui saudagar Aceh dengan harga yang telah ditetapkan. Hal ini tentu mengakibatkan rasa tidak senang pada rakyat Minangkabau, yang akhirnya nanti menimbulkan perlawanan rakyat. Sementara itu Belanda (V.O.C) mulai ingin mendekati dan berniaga di pantai Sumatera.

Di masa pergantian raja-raja Aceh disekitar pertengahan abad ke 17 Kesultanan Aceh mulai melemah dan Belanda mulai merongrong kekuasaan Aceh dikawasan pesisir barat Minangkabau, hingga terjadi peperangan. Peperangan antara Belanda dengan Aceh berakhir dengan suatu perjanjian tahun 1660 yang isinya antara lain : Belanda diizinkan berniaga di pantai barat ; Belanda diizinkan mendirikan loji di Padang ; dan Inggris tidak diperbolehkan berniaga di pesisir barat. Isi perjanjian tersebut kemudian tidak dipenuhi oleh panglima Aceh yang berkuasa di Padang, tetapi Belanda mendapat sambutan di daerah Bandar Sepuluh dan kerajaan Indrapura. Belanda dapat mendirikan lojinya di Salido. Pengaruh Belanda cepat berkembang seiring dengan melemahnya kekuasaan Aceh. Daerah pesisir barat dapat dikuasai Belanda melalui *Perjanjian Painan tahun 1662* yang isinya antara lain : Tidak mengakui kerajaan Aceh. Mengakui Raja Minangkabau sebagai penguasa tertinggi, mengakui kompeni sebagai pelindung serta berniaga hanya dengan kompeni (Belanda).

Pada tahun 1666 Belanda, melalui V.O.C menjadikan Padang sebagai pusat perwakilan (headquarter) dagang untuk wilayah pesisir barat Sumatera. Sebagaimana pola pendudukan V.O.C diberbagai tempat (pesisir) di Nusantara selalu disertai/ditandai dengan pembangunan benteng/loji. Namun kebijakan Belanda yang dilaksanakan V.O.C di pesisir Padang itu tidak dapat berlangsung lancar begitu saja, melainkan memperoleh penentangan dari orang-orang Aceh dan penduduk pribumi. Mereka melakukan sabotase-sabotase terhadap rencana dan upaya pembangunan benteng/loji V.O.C itu. Menyiasati keadaan itu pihak Belanda melalui V.O.C mengukuhkan seorang tokoh Minangkabau untuk seolah-olah menjadi penguasa Padang dengan harapan dapat bekerjasama meredam perlawanan penduduk terhadap V.O.C dan memperlancar kegiatan monopoli perniagaan mereka. Siasat Belanda itu rupanya juga tidak berhasil mulus. Penduduk pribumi Padang dan sekitarnya (Koto Tanggah serta Pauh) dibantu oleh kekuatan Aceh kembali melakukan perlawanan terhadap V.O.C dengan mengepung Kota Padang serta membakar benteng V.O.C pada tanggal 7 Agustus 1668 (peristiwa ini ditetapkan sebagai hari jadi Kota Padang).

Peristiwa 7 Agustus 1669, sebagai peristiwa perlawanan heroik rakyat pribumi yang berhasil membakar benteng V.O.C itu bukanlah merupakan kemenangan politis rakyat pribumi, melainkan sebagai kemenangan sporadis emosional masyarakat pribumi. Bagaimanapun pihak pribumi telah terjerat oleh Perjanjian Painan (1663) yang melegitimasi V.O.C untuk tetap bercokol dan memonopoli perdagangan di Padang. Akhirnya pembangunan loji dilakukan lagi pada tahun 1670. Sebelumnya V.O.C telah menempatkan pejabat-pejabat niaganya serta membangun gudang-gudang untuk menumpuk barang-barang komoditi perniagaan sebelum dikapalkan melalui pelabuhan Muara Padang (kawasan muara sungai Batang Arau). Kapal-kapal niaga samudera saat itu sebetulnya tidak dapat berlabuh di kawasan muara sungai Batang Arau, yang merupakan kawasan awal pertumbuhan Kota Padang Lama. Kondisi geografis di kawasan pesisir muara sungai Batang Arau tidak memungkinkan bagi kapal-kapal besar untuk bisa merapat. Ombak disekitar gunung Padang (sebelah kiri muara sungai Batang Arau) cenderung besar yang membahayakan kapal besar untuk bisa merapat di kawasan muara sungai Batang Arau. Sebelum pelabuhan *Emma Haven* (Teluk Bayur) terbangun, kapal-kapal dagang V.O.C merapat serta membuang jangkar di pesisir timur Pulau Pisang Gadang.

Akibat kinerjanya yang buruk tahun 1795 izin dagang V.O.C dicabut oleh pemerintah Belanda dan tahun 1798 dibubarkan dengan saldo kerugian sebesar 134,7 juta gulden. Kemunduran, atau kebangkrutan V.O.C disebabkan berbagai faktor antara lain, pembukuan yang curang, pegawai yang tidak cakap, korupsi, serta hutang besar. Penilaian buruk terhadap kinerja V.O.C juga karena penerapan sistem monopoli serta cara pemaksaan yang dilakukan V.O.C dalam mengumpulkan barang-barang komoditi hasil penduduk. Akibat ulah V.O.C itu telah mengakibatkan kesengsaraan dan penderitaan dikalangan penduduk, yang menimbulkan citra kemerosotan moral bagi para pengusaha Belanda. Dengan bubarnya V.O.C maka pada pergantian abad ke 18 secara resmi wilayah V.O.C di Nusantara, termasuk Sumatera Barat yang berpusat kedudukan di Padang diambil alih oleh pemerintah Belanda.

Belanda memang pandai sekali menghidupkan api permusuhan dengan politik adu domba untuk menguntungkan politik mereka. Untuk melawan Aceh



mereka menghasut orang pribumi melawan Aceh. Setelah Aceh terusir, tokoh-tokoh lokal yang membantunya melawan Aceh juga diadu domba sehingga menimbulkan perlawanan rakyat di berbagai daerah. Karena tidak adanya kesatuan diantara orang pribumi akhirnya satu persatu daerah di Sumatera Barat/Minangkabau ini ditaklukkan oleh Belanda. Kedudukan Belanda di Padang semakin kuat, hingga pada tanggal 20 Mei 1784 Belanda menetapkan Padang sebagai pusat kedudukannya dan sekaligus sebagai pusat perniagaan di wilayah Sumatera.

#### **IV. KOTA PADANG LAMA**

##### **Geografi dan Kewilayahan**

Kota Padang Lama secara geografis terletak di kawasan pesisir barat Sumatera pada koordinat  $100^{\circ} 22'$  BT dan  $0^{\circ} 56'$  LS dengan kontur ketinggian rata-rata 2 M diatas permukaan laut. Iklimnya tergolong pada iklim hujan tropis dan basah, terutama karena posisi kota ini berada pada dataran yang berbatas kaki pegunungan bukit barisan,  $\pm 25$  km disebelah timurnya. Seakan-Akan pegunungan bukit barisan menjadi dinding yang melingkungi belakang kota. Suhu udara berkisar antara  $28,5^{\circ} - 31,5^{\circ}$  C disiang hari,  $24^{\circ} - 25,5^{\circ}$  C dimalam hari, dengan demikian suhu udara rata-rata berkisar antara  $24^{\circ} - 31,5^{\circ}$  C. perubahan suhu rata-rata mencapai  $2^{\circ}$  C. Musim-musim kering didaerah ini terjadi antara bulan Mei s/d September sedangkan musim-musim basah mulai bulan Oktober s/d Maret. Curah hujan pada bulan-bulan yang tergolong kering berkisar antara 147 mm s.d. 257 mm. Sedangkan curah hujan pada bulan-bulan basah berkisar anatara 295 mm s.d. 476 mm. Puncak dari bulan-bulan basah biasanya terjadi pada bulan Oktober dan November. Kota Padang dialiri oleh lima buah sungai (batang) yaitu Batang Arau, Batang Kuranji, Batang Tarung, Batang Tandis dan Batang Lagan yang mengairi daerah-daerah persawahan dan perladangan. Diantara kelima buah sungai tersebut satu diantaranya yang sangat penting yaitu sungai Batang Arau. Kawasan muara (muaro) dari sungai ini merupakan cikal bakal dari pertumbuhan dan perkembangan Kota Padang hingga dewasa ini, yang dimulai oleh tumbuhnya kegiatan perniagaan bahari di kawasan itu disekitar abad ke 17 M.

Sebagaimana sebagian besar sejarah pertumbuhan kota-kota kolonial pesisir lainnya, baik di Jawa, Sumatera dan pulau-pulau lainnya di Nusantara, pembangunan Loji / benteng V.O.C cenderung menandai awal dari rangkaian sejarah pertumbuhan fisik kota, sebagaimana juga yang terjadi untuk Kota Padang Lama. Tentu saja pertumbuhan fisik kota ini berjalan seiring dengan pertumbuhan atau perkembangan kehidupan politik, ekonomi serta sosial budaya pada ruang kota itu sendiri maupun akibat pengaruh atau tuntutan eksternal kota.

Berbeda dengan tempat-tempat pusat di pesisir barat Minangkabau lainnya, seperti Air Bangis, Tiku, Pariaman, Painan dan Indrapura, sejak kehadiran V.O.C serta para pendatang Cina, India, Tamil dan Eropa yang secara tidak langsung merintis pertumbuhan kota. Padang memiliki karakteristik-karakteristik *urban* tersendiri. Hal itu ditandai dengan adanya kegiatan perniagaan bahari jarak jauh (Internasional), diversifikasi kegiatan ekonomi, maraknya bangunan-bangunan tembok, dan masyarakatnya yang majemuk (*multi-ethnic*). Keadaan itu berbeda dengan keadaan dari model pusat nagari lainnya di ranah Minangkabau yang dicirikan oleh Masjid dan Balai Adat (politik dan budaya) sebagai pusat orientasi masyarakatnya. Sedangkan pusat nagari Padang dicirikan oleh benteng Belanda dan pasar (politik dan ekonomi). Pada dasarnya ciri ini adalah ciri umum dari kota-kota ciptaan kolonial di pesisir-pesisir Nusantara yang cenderung kuat dipengaruhi atau dilatar belakangi oleh pengalaman model tata kota Eropa yang sekaligus membedakannya dari model kota (pusat politik dan budaya) tradisional.

Membahas Kota Padang Lama adalah membahas sebuah model kota pelabuhan (port city), karena awal pertumbuhan kota masa Hindia Belanda itu bermula dari berkembangnya aktivitas perniagaan di pesisir barat kota, tepatnya disekitar kawasan muara sungai Batang Arau. Sungai ini berhulu di kawasan pegunungan Bukit Barisan, ± 25 KM dibelakangnya. Dalam kaitan aktivitas perniagaan dimasa lalu sungai ini merupakan prasarana lalu lintas pengangkutan komoditi perniagaan (rempah-rempah dan emas) dari kawasan pedalaman. Kawasan muara Batang Arau adalah saksi bisu yang tidak bisa dipisahkan dari riwayat pertumbuhan dan perkembangan Kota Padang Lama. Kawasan ini merupakan ruang awal dari pertumbuhan dan perkembangan Kota Padang.

Sampai akhir abad ke 18 wilayah Kota Padang masih hanya disekitar muara Batang Arau, Kampung Cina, Kampung Keling, Pasar Hilir, Pasar Mudik, Pulau Air, Ranah Binuang, Alang Lawas, dan Seberang Padang. Semasa pemerintahan Gubernur Stuers, Kota Padang diperluas kearah utara yaitu ke Nanggalo dan Ulak Karang, ke arah selatan hingga ke Teluk Bayur dan arah ke timur hingga Lubuk Begalung, Marapalam dan Andalas.

Kota yang pertumbuhannya dirintis sejak awal abad ke 17 M itu semakin berkembang terutama setelah terbangunnya pelabuhan *Emma Haven* (Teluk Bayur sekarang) disekitar akhir abad 19 M. Pembangunan pelabuhan tersebut merupakan gambaran semakin mapan dan berkembangnya Padang sebagai kota pelabuhan. Pelabuhan *Emma Haven* adalah fasilitas prasarana transportasi laut yang sengaja dibangun oleh pemerintah Hindia Belanda untuk memenuhi kebutuhan bongkar muat barang komoditi perniagaan yang kian berkembang, terutama setelah ditemukan dan ditambangnya batubara di Ombilin. Untuk kepentingan mengangkut batubara dibuatlah jalur Kereta Api dari Ombilin kekawasan pelabuhan. Pembangunan jalur Kereta Api itu sekaligus menandai dimulainya sejarah perkeretaapian di wilayah Sumatera Barat (lihat : *Selintas Sejarah Perkeretaapian di Sumatera Barat, dibelakang*).

Terbangunnya pelabuhan *Emma Haven* dapat dikatakan sebagai titik waktu yang menandai sejarah keberhasilan politik Hindia Belanda menguasai pesisir barat Sumatera secara penuh, dari rangkaian panjang peristiwa-peristiwa konflik perebutan kawasan itu dibelakangnya. Hingga akhir abad ke 19 M wilayah Kota Padang yang semula hanya sekitar kawasan muara telah berkembang kearah utara. Pada abad ke 19 sistem pemerintahan Kota Padang yang semula berada dibawah pengaruh Penghulu dirubah oleh Belanda menjadi sistem pemerintahan Wijk. Penghulu Wijk bukan lagi kepala pemerintahan atas nama kaum tetapi atas nama daerah/kampung (Wijk):

Di Padang terdapat 8 kampung (Wijk) yaitu :

1. Wijk I : *Kampung Mata Air dan Kampung Durian.*
2. Wijk II : *Kampung Purus, Damar, Olo, Ujung Pandan dan Rimbo Kaluang.*
3. Wijk III : *Kampung Jawa, Sawahan, Belantung, Tarandam dan Jati.*
4. Wijk IV : *Kampung Pondok, Kampung Sebelah, Berok, Kampung Cina, dan Belakang Tangsi.*
5. Wijk V : *Kampung Parak Gadang, Simpang Haru dan Andalas.*
6. Wijk VI : *Alang Lawas, Ganting, Ranah Bimuang, Pasar Gadang, Kampung Nias dan Palinggam.*
7. Wijk VII : *Teluk Bayur, Air Manis, Seberang Padang, dan Kampung Teleng.*
8. Wijk VIII : *Nanggalo dan Ulak Karang.*

Dalam pemekaran selanjutnya Kota Padang diperluas dengan membentuk Wijk IX yang daerahnya meliputi *Lubuk Begalung, Gaung, Sungai Beremas, Parak Laweh, dan Gurun Laweh*. Semua penghulu Wijk bergabung dalam satu dewan yang bernama dewan penghulu Wijk yang diketuai oleh seorang *Regent* yang diangkat oleh pemerintah Belanda. Dalam menjalankan pemerintahannya, *Regent* didampingi oleh seorang wakil yang mengetuai jabatan yang bernama *Bandaro, Kadi dan Imam*.

Pada tahun 1913, pemerintah Belanda mengatur pembagian daerah Padang dan sekitarnya yang terdiri dari 7 distrik yaitu : *Distrik Tanah Tinggi, Distrik Batang Arau, Distrik Bimuang, Distrik Koto Tanggah, Distrik Pauh IX, Distrik Sungkai, dan Distrik Lima Lurah (Pauh V)*. Ketujuh Distrik tersebut merupakan sebuah luhak yang dikepalai oleh seorang Asisten Residen yang dikenal dengan nama Tuanku Luak. Disamping itu ketujuh Distrik tersebut dapat dibedakan atas dua wilayah yaitu : Padang Kota, didalamnya termasuk *Distrik Tanah Tinggi, Distrik Batang Arau* serta *Distrik Bimuang*, dan Padang Luar kota, didalamnya termasuk distrik-distrik *Koto Tanggah, Distrik Pauh IX, Distrik Sungkai, dan Distrik Lima Lurah (Pauh V)*.

Pada tahun 1925, pemerintah Belanda mengangkat seorang *Burgermeester* Padang bernama Mr. Quwekerk dan pada tahun 1928, Gubernur Jenderal Belanda di Batavia berdasarkan *Staatblad No. 560 tahun 1916* menetapkan bahwa walikota juga diberi hak untuk bertindak sebagai Ketua Dewan *Gemeente*. Sebelumnya jabatan tersebut dirangkap oleh Asisten Residen dengan demang-demang sebagai bawahannya. *Burgermeester* atau Walikota bertugas khusus untuk urusan pembangunan dan pekerjaan umum lainnya. Hal ini berlangsung hingga tahun 1950.

Abad ke 18 Padang sudah menjadi kota pelabuhan niaga penting berskala internasional dan masyarakat yang tinggal disekitarnya banyak mencari kehidupan dari kegiatan perniagaan itu. Daerah sekitar Batang Arau semakin ramai dan mulai berdiri bangunan untuk kantor pemerintahan, kantor niaga, gudang senjata, tangsi/rumah tahanan dan tempat pemukiman penduduk. Dan yang terpenting dalam perkembangan Kota Padang Lama ini adalah berdirinya

pasar-pasar sebagai tempat jual beli seperti Pasar Gadang, Pasar Mudik, Pasar Batipuh, Pasar Tanah Kongsi, Pasar Jawa dan lain-lain.

Dilihat dari sudut aktivitas sosial ekonomi maka pasar merupakan kebutuhan penting bagi penduduk kota yang sekaligus menjadi ciri khas sebuah kota. Akan tetapi berbeda dengan sekarang, pada masa lalu pasar dikelola oleh swasta. Pasar pertama di Kota Padang Lama adalah Pasar Gadang yang terletak disisi kanan Batang Arau. Dalam perkembangannya disamping Pasar Gadang atau Pasar Hilir berdiri Pasar Mudik. Pasar ini pada pertengahan abad ke-19 sangat maju karena letaknya yang cukup strategis baik bagi calon pembeli maupun dilihat dari segi pengadaan barang niaganya. Pasar Mudik dikuasai oleh peniaga pribumi. Setelah beberapa peniaga Cina bersatu mendirikan pasar saingan dekat klenteng mereka. Pasar ini terletak arah barat dari Pasar Mudik dan Pasar Gadang. Pasar ini mulai berkembang dan menyaingi Pasar Mudik tapi sayang kemudian habis terbakar. Kemudian kantor niaga Badu Ata & Co di Pasar Mudik membuka pula sebuah pasar di sebidang tanah di Belakang Tangsi sebagai cabang dari Pasar Mudik. Usahanya ini berhasil namun sayang pasar ini dilalap api pada tahun 1882. Seorang Cina bernama Gho Lam San segera membuka pasar baru tidak jauh dari Pasar Badu Ata & Co yang terbakar itu. Usaha Gho Lam San berhasil karena letak Pasar Baru strategis. Usaha pendirian pasar juga dilakukan oleh Kapten Cina bernama Lie Saay. Letak pasar baru ini ditengah-tengah Kampung Jawa dan bertetangga dengan Pasar Baru. Maka terjadilah persaingan antar keempat pasar tersebut. Pasar Mudik dan Pasar Gadang sebagai pasar tertua tetap saja ramai dibawah pimpinan Badu Ata & Co dengan manager profesional bernama Nurut. Setelah Nurut diajak Lie Saay bekerjasama dibidang angkutan kopi maka lama-kelamaan Pasar Mudik dan Pasar Gadang makin mundur. Peniaga-peniaga yang meninggalkan Pasar Mudik dan Pasar Gadang ditampung Lie Saay di Pasar Jawa. Walaupun begitu Pasar Mudik dan Pasar Gadang masih tetap bertahan sebagai grosir kain (batik dan kain-kain lain-lainnya) serta barang kelontong. Keadaan surut ini juga dialami Pasar Tanah Kongsi sehingga sampai sekarang masih tetap merupakan pasar kecil yang menjual sayur, lauk pauk dan barang-barang kebutuhan sehari-hari. Pasar yang dimiliki oleh Gho Lam San merupakan saingan terakhir Pasar

Kampung Jawa milik Lie Saay sampai akhirnya pasar itu terbakar. Tempat bekas pasar Gho Lam San dibeli oleh Goen Hoat (dari keluarga Lie Saay) dan pasar pun dipusatkan hanya di Kampung Jawa. Pada tahap selanjutnya para peniaga mulai mengeluh karena sewa tempat kian meningkat. Mulai timbul kritik-kritik mengapa suatu pasar yang berperan begitu besar diizinkan berada ditangan swasta. Akhirnya pemerintah kota Padang mengambil alih pasar itu dari tangan Lie Saay dengan mengganti kerugian. Peristiwa ini terjadi pada bulan Maret 1919.

### ***Heterogenitas Penduduk Kota***

Selain pemukiman etnis lokal Minangkabau, dan orang-orang Eropa, dikawasan Kota Padang Lama juga terdapat pemukiman kelompok-kelompok etnis lain yang populasinya cukup besar antara lain Cina, Nias, Jawa, dan Keling/Tamil. Kampung pemukiman mereka disebut sesuai dengan kelompok etnisnya yaitu Kampung Nias, Kampung Cina, Kampung Keling dan Kampung Jawa. Nama-nama kampung masih digunakan/dikenal hingga sekarang. Sebagaimana dikebanyakan kota Nusantara masa pemerintahan Hindia Belanda kelompok-kelompok etnis itu dikendalikan untuk bermukim secara terpisah-pisah menurut kelompok etnisnya. Kepala kampung itu berperan keluar mewakili kelompok etnisnya dan kedalam melayani kepentingan pemerintah. Cara itu kiranya dapat dipahami sebagai strategi Pemerintah Hindia Belanda dalam mengendalikan penduduk serta untuk mencegah kemungkinan terjadinya integrasi masyarakat yang dianggap membahayakan kelangsungan penjajahan mereka. Dari pengalaman konflik sejak masa pendudukan awal (V.O.C) masalah penataan serta distribusi pemukiman rupanya menjadi masalah strategis bagi pemerintahan Hindia Belanda.

Orang-orang pribumi yang mendapat tempat istimewa pada masa pemerintahan Kolonial Belanda adalah orang-orang yang menyambut baik Belanda ketika pertama datang ke pesisir Padang dan orang-orang yang berjasa membantu Belanda melawan Aceh. Untuk memimpin kelompok ini dipilih seorang panglima yang bernama Orang Kayo Kaciak pada tanggal 18 Agustus 1667. Panglima ini pada masanya sangat terkenal dan sangat disayangi oleh Belanda. Segala sesuatu tentang adat istiadat setempat semua diurus oleh Panglima baru ini. Kepercayaan dan kekuasaan yang didapat itu dipakai secara maksimal. Kelompok yang berjasa pada pemerintahan Belanda ini sudah dianggap diri mereka "Bangsawan Kota Padang" yang mempunyai hak-hak istimewa dan berbeda dengan penduduk pribumi lainnya. Dengan mempergunakan adat sebagai penunjang dan mendapat macam-macam hak istimewa lainnya mereka juga memperoleh penghormatan dan tempat tersendiri pada setiap perayaan dan kenduri. Hak istimewa lainnya adalah kewenangan mengangkat Imam dan Khatib serta Penghulu Wijk. Kelompok lain yang juga



mendapat tempat istimewa pada masa pemerintahan kolonial Belanda adalah Penghulu Wijk yang jumlahnya 8 orang. Penghulu Wijk ini mengepalai setiap kampung. Pimpinan semua Penghulu ialah Regent (Tuanku Panglima/Regent).. Salah seorang penghulu disebut Bandaro/Wakil Regent. Pada masa itu Regent merupakan pangkat tertinggi yang pernah diberikan oleh pemerintah Hindia Belanda kepada pribumi. Pemakaian pangkat tertinggi ini dimulai pada masa pemerintahan Gubernur Ridder De Stuers. Kedua kelompok ini baik keluarga Penghulu Wijk maupun Regent selain mendapat hak-hak istimewa juga dibebaskan dari kerja rodi. Akan tetapi setelah kedudukan Penghulu Wijk dan Regent dihapuskan tahun 1914 maka kelompok ini diharuskan melaksanakan kerja rodi. Keputusan ini mengakibatkan protes bertubi-tubi dilontarkan mereka dan meminta hak-hak istimewa mereka itu dikembalikan lagi dan diangkat lagi lembaga "Penghulu Nan Salapan". Semua protes tersebut akhirnya ditolak.

Sekalipun untuk kepentingan politik dan keamanan, baik V.O.C maupun pemerintah Hindia Belanda banyak melakukan pendekatan kepada tokoh-tokoh pribumi terkemuka dengan mengistimewakan kedudukan dan kesejahteraan mereka, namun demikian secara faktual, sebagaimana juga yang terjadi di kota-kota masa penjajahan, di Kota Padang Lama pemerintah Hindia Belanda sesungguhnya lebih banyak menjalin hubungan dengan kelompok etnis Cina. Selain diantara mereka ada kesamaan sebagai masyarakat pendatang, kelompok etnis Cina umumnya adalah pelaku ekonomi sekaligus mampu menjadi perantara pihak pemerintah dengan masyarakat lokal. Dalam konteks ekonomi perdagangan bahkan orang-orang Cina merupakan partner atau relasi usaha dari para pengusaha Belanda dan pengusaha bangsa Eropa lainnya. Tentu saja masyarakat Cina ini karena keeratannya dengan pemerintah, memperoleh banyak keuntungan baik dari segi ekonomi maupun politik. Bahkan pemerintah Hindia Belanda menjadikan tokoh masyarakat Cina terkemuka sebagai kepanjangan militer Belanda dengan memberi pangkat Kapten atau Mayor. Demikianlah tercatat dalam sumber-sumber lokal, bahwa tokoh Cina terkemuka di Padang Lama bernama Lie Ma Saay, disekitar tahun 1860 – 1864 diberi pangkat *Kapitan* (Kapitan Cina) dan kemudian karena anaknya yang mulai dewasa juga harus diberi pangkat *Kapitan* maka Lie Ma

Saay senior diberi pangkat *Mayoor* (Mayor Cina). Atas dasar posisinya itu mereka secara praktis menjadi masyarakat kelas dua setelah orang-orang Belanda dan orang-orang Eropa lainnya.

Interaksi dan atau hubungan-hubungan sosial dalam kehidupan sehari-hari masyarakat Kota Padang Lama pada dasarnya tidak dapat bebas dari perbedaan-perbedaan sosial berdasarkan etnis. Perbedaan-perbedaan itu disamping secara alamiah dan secara historis telah tercipta juga dikondisikan oleh pemerintah Hindia Belanda. Bagi orang-orang Belanda khususnya atau bagi orang-orang Eropa umumnya, terutama sebelum dicetuskannya politik etnis disekitar akhir abad 19, orang-orang pribumi umumnya dipandang sebagai orang-orang bodoh serta terbelakang. Dalam berbagai pranata sosial mereka tidak pernah mau memperlakukan diri sejajar dengan orang-orang pribumi. Pada dasarnya dalam kehidupan sehari-hari orang-orang Eropa cenderung eksklusive dan sama sekali tidak mau berbaur dengan masyarakat pribumi. Mungkin secara individual ada orang-orang Eropa yang mau menghargai orang-orang pribumi, namun secara sosial, baik budaya terutama politik, mereka menjaga jarak dengan orang-orang pribumi. Masyarakat pribumi umumnya pada dasarnya adalah masyarakat kelas tiga dalam struktur sosial masa itu. Masyarakat kelas dua adalah mereka orang-orang yang memiliki potensi ekonomi, yaitu terutama orang-orang Cina dan orang-orang Tamil, karena pada umumnya mereka adalah kelompok pengusaha/peniaga, serta orang-orang Eurasia (Indo).

Pada umumnya interaksi antara orang-orang pribumi khususnya orang Padang dengan etnik lainnya berjalan dengan baik. Kerjasama antara mereka terutama dalam bidang perniagaan. Walaupun begitu ada kalanya timbul persaingan terutama dengan peniaga Cina. Peniaga-peniaga Padang kurang begitu senang terhadap mereka karena peniaga-peniaga Cina ini sering mendapat kemudahan dari pemerintah Belanda. Atau dengan kata lain orang Cina, khususnya peniaga-peniaga Cina merupakan "Anak Emas" kolonial Belanda.

Kelompok lain yang juga mendapat tempat cukup istimewa dan merupakan kekuatan tersendiri dalam masyarakat kota Padang kala itu adalah

kelompok orang-orang Indo (Eurasia). Yang dimaksud dengan istilah Indo disini bukan saja orang-orang berdarah campuran, biasanya ibu pribumi dan ayah Eropa, tetapi juga mereka yang langsung datang dari Eropa dan menetap di Kota ini. Oleh Belanda mereka disebut Indische Nederlanders. Dalam hal perkawinan golongan Indo bersifat endogam artinya kawin diantara mereka sendiri. Sebagian kecil kelompok ini berhasil menjadi pengusaha yang sukses dan bagian terbesar lainnya bekerja dibidang pemerintahan. Secara keseluruhan kekuatan kelompok ini terletak pada penguasaan mereka pada bidang media massa. Kelompok ini mendapat perlindungan dan dipisahkan dari kolompok pribumi sehingga terlihat eksklusive dibanding kelompok lainnya. Pada waktu dulu pemukiman mereka terdapat pada pinggiran kiri dan kanan Batang Arau yang sekarang dikenal dengan nama Kampung Muara Padang.

Disekitar pasar Tanah Kongsu sedikit ke hulu sungai terdapat Kampung Cina dan selanjutnya Kampung Keling yaitu bagian kota yang dihuni oleh pendatang-pendatang dari India. Di dekat Kampung Keling itu dulu bermukim saudagar-saudagar dari Arabia dan Persia. Lebih ke hulu lagi berdiam orang-orang Nias dan peniaga Melayu serta Bugis. Baru dibelakangnya terdapat rumah-rumah penduduk pribumi.

Selain kampung-kampung etnis yang telah disebutkan diatas, masih terdapat satu lagi perkampungan etnis yaitu Kampung Jawa. Sesuai dengan namanya pemukiman ini dihuni oleh pendatang-pendatang dari pulau Jawa. Seperti juga golongan minoritas lain (Cina, Keling, Nias dan Arab) masyarakat Jawa ini juga mempunyai seorang tokoh yang mewakili kelompoknya. Setelah pemukimannya dijadikan pasar maka berpencarlah mereka ke kampung-kampung lain yaitu ke Kampung Jawa Dalam, Sawahan (itu sebabnya dulu dinamakan Sawahan-Jawa), Ganting dan Kampung Tarandam. Satu keistimewaan orang Jawa di Padang yaitu diikutkannya mereka dalam Schutterij (semacam milisi) oleh Belanda. Mula-mula digunakan untuk menjaga keamanan dalam kota dan kemudian ada yang ditarik kembali ke Pulau Jawa sehubungan dengan berkecamuknya perang Diponegoro.

Konon kedatangan orang Jawa ke Minangkabau sudah dimulai sejak zaman Majapahit, yang datang berkelompok dan kemudian menetap. Pemerintah Hindia Belanda juga sempat membawa laskar Sentot dari Jawa ke Padang bersama keluarganya. Laskar yang datang dari Jawa ini kemudian dijadikan tentara yang akan menindas rakyat yang dulunya terkenal paling sulit diatur. Dimasa-masa selanjutnya keturunan Jawa berintegrasi dengan baik dengan masyarakat pribumi dan bahkan kemudian mereka merasa telah menjadi orang Minang. Kebanyakan mereka bekerja pada Dinas Perkopian. Turut pula menambah populasi masyarakat Jawa di Padang ialah mereka yang datang dalam rangka ikatan dinas tentara Belanda, Kepolisian, pekerja di Perkeretaapian, dan para pembantu rumah tangga yang dibawa majikannya masing-masing dari Jawa.

Sejarah awal kedatangan suku Nias ke Kota Padang dimulai ketika jaringan perniagaan pantai dan interinsuler Bandar Padang sampai ke Pulau Tello Kepulauan Nias. Kedatangan mereka ke Padang pada mula sebagai buruh, pengrajin/pembuat atap rumbia. Orang-orang Nias semakin banyak datang ke Padang setelah V.O.C dan pemerintah Belanda menjadikan Padang sebagai pusat kegiatan ekonomi dan pemerintahan. Mereka ini menetap dan mendiami daerah tertentu di Padang yang sekarang masih dikenal dengan nama Kampung Nias.

Menurut tradisi orang-orang imigran dari India yang sampai ke Padang mengatakan bahwa orang India pertama yang datang adalah tiga orang laki-laki bersaudara. Mereka berasal dari sebuah kampung di India selatan. Sekitar abad 18 mereka menetap di Padang sebagai saudagar dan disini menikah dengan wanita Nias, Minangkabau dan Melayu. Akhirnya lambat laun saudagar-saudagar dan pelaut India lain dari berbagai daerah India selatan juga ikut berdatangan.

Berbeda dengan orang Cina, imigran-imigran dari India ini telah beradaptasi baik dengan adat istiadat Minangkabau. Contohnya hampir semua perkawinan mengikuti pola matrilineal. Sedangkan dalam organisasi sosial masih mengikuti pola bilateral yang dibawa dari India dan istilah-istilah

orang yang sudah lanjut usia seringkali masih menggunakan bahasa Pidgin yaitu mencampurkan elemen-elemen bahasa Urdu dan Tamil (dua bahasa India) dengan bahasa Melayu dan bahasa Minangkabau.

Kota Padang Lama sebagai pelabuhan dan pusat perniagaan antar bangsa telah menyebabkan kebudayaan yang tumbuh di Kota ini beragam dan bercampur aduk dengan pengaruh luar seperti : Aceh, Melayu, Cina, Keling, Portugis dan Belanda. Namun kehadiran pengaruh luar ini semakin memperkaya kebudayaan yang ada. Pengaruh Aceh dan Melayu dominan pada kehidupan sosialnya, misalnya pada sistem pewarisan gelar turunan. Sistem pemerintahan otokrasi dan golongan pemerintah disebut bangsawan dengan memakai gelar Sultan dan Marah untuk laki-laki dan Puti untuk perempuan. Sistem kekerabatan yang dipakai adalah matrilineal sehingga bila anak lahir ia dengan sendirinya masuk pada suku ibunya.

Pengaruh Portugis terlihat pada pakaian kedua penganten, Marapulai dan Anak Daro berpakaian menurut mode “senor” dan “senorita”. Marapulai memakai baju yang berenda pada tepi baju dan ujung lengannya. Ujung celana sampai dibawah lutut dan kaki mengenakan kaus putih yang menutup sampai keatas lutut. Sedangkan Anak Daro memakai Sunting tinggi di atas kepalanya seperti hiasan kepala senorita dengan menjajarkan tusuk konde yang ramai. Di dadanya bersilang kain menurut mode penganten Aceh. Dan tak jarang disetiap kenduri menghidangkan ”kari” makanan India. Pelaminan tempat Anak Daro dan Marapulai bersanding memperlihatkan pengaruh Cina.

Dalam kesenian rakyat Padang lebih bergaya Melayu dan bersifat duniawi (Profane). Sehingga yang paling menonjol adalah joget Melayu yang diselingi oleh ciri Portugis yaitu “gamat”. Gamat terdiri dari sekumpulan pemain musik yang menggunakan instrumen musik Eropa dengan tingkahan gendang India membawakan lagu Melayu mengiringi tarian sambil berdendang.

Upacara tabut (yang kini hanya ada di daerah Pariaman) memperlihatkan pengaruh Islam Syiah dari India, lazimnya dilakukan pada bulan Muharam sebagai peringatan peristiwa perang Karbela yang menewaskan cucu Nabi Muhammad.

Untuk penduduk di daerah Padang luar kota terdapat permainan rakyat yang sejenis dengan yang ada di Pariaman dan bersumber dari Aceh seperti Indang, Salawat Dulang, Dabus dan sebagainya.

Pada masa pemerintahan Hindia Belanda dahulunya hanya ada dua agama yang paling banyak dianut penduduk kota Padang yaitu Islam dan Kristen. Agama Islam dianut sepenuhnya oleh penduduk pribumi asli, orang Keling serta Arab. Sedangkan agama Kristen dianut oleh orang-orang Eropa, Cina (selain penganut Budha-Tao-Kong Hu Cu) serta Nias.

Sekalipun orang Nias dewasa ini banyak pula yang memeluk agama Islam, rupanya agama Kristen telah lebih dahulu dipeluk oleh kebanyakan mereka. Hal ini wajar karena orang-orang Nias sebagai pekerja atau buruh di Kota Padang Lama lebih dahulu intensif bersosialisasi dengan orang-orang Belanda, yang diantaranya juga memiliki misi kristenisasi.

## *Selintas Tentang Sejarah Perkeretaapian di Sumatera Barat.*

Sekalipun dalam perkembangannya hingga dewasa ini kegunaan kereta api diketahui sebagai sarana kebutuhan pengangkutan orang dan barang, lahirnya perkeretaapian di Sumatera barat dilatar belakangi oleh ditemukannya kandungan batubara di Umbilin, yaitu didaerah Sawah Lunto Sijunjung menjelang perempat ketiga abad ke 19. Penemuan kandungan batubara tersebut tentu saja oleh pemerintah Hindia Belanda segera ditindak lanjuti dengan upaya penambangannya. Batu bara merupakan bahan bakar yang sangat dibutuhkan untuk kelangsungan kegiatan industri diberbagai tempat didunia, terutama di Eropa pada waktu itu. Upaya penambangan batu bara di Umbilin, yang berada di kawasan dataran tinggi, tentu saja menghadirkan masalah dalam kaitan pengangkutannya. Teknologi atau sarana pengangkutan yang dianggap paling efektif serta efisien adalah dengan menggunakan sarana angkutan kereta api. Disamping untuk memecahkan masalah untuk keperluan pengangkutan batubara, dari lokasi tambang Umbilin ke pelabuhan *Emma Haven*, sesungguhnya pada masa itu pemerintah Hindia Belanda juga tengah merencanakan pengembangan perkeretaapian di Sumatera barat sebagai bagian dari jaringan perkeretaapian Sumatera Barat dan Pulau Jawa. Atas dasar pertimbangan itu pemerintah Hindia Belanda dalam bulan Mei tahun 1873 memutuskan untuk menyelenggarakan penelitian dan penyelidikan bagi kelayakan pembuatan jalan kereta api, dengan prioritas untuk kepentingan pengangkutan batu bara dari lokasi tambang Umbilin di dataran tinggi Sawah Lunto Sijunjung ke Pulau Air, Padang. Penelitian dan penyelidikan itu dilaksanakan dan diketuai oleh Ir. Cluysenaer dibantu oleh rekan-rekannya, yaitu Ir. W. Verwey, JW Ijzerman, RAJ Snethkage, ANJ Van Hees, serta didampingi pula oleh delapan Opseter Belanda. Pekerjaan penelitian itu diselesaikan selama lima tahun, yaitu hingga tahun 1878, dengan menghasilkan ketetapan rencana pembuatan rentangan rel kereta api dimulai dari Pulau Air, Padang, melewati Kayu Tanam, Lembah Anai, Padang Panjang terus ke Sawah Lunto melewati Danau Singkarak. Pembuatan jalan kereta api itu diperkirakan akan menelan biaya sebesar F.19.400.000.

Oleh karena besarnya biaya yang dibutuhkan, pemerintah Hindia Belanda tidak dapat segera merealisasikan pembangunannya dan terpaksa harus menunda pelaksanaannya selama  $\pm$  sembilan tahun. Pelaksanaan pembuatan jalan kereta api itu baru dimulai dalam bulan Juli tahun 1887, yang dilakukan secara bertahap. Hingga bulan Juli 1891 dapat diselesaikan rentangan jalan kereta api tahap pertama, yaitu dari Pulau Air ke Padang Panjang. Stasiun Pulau Air sekaligus menjadi stasiun kereta api pertama yang dibangun di Sumatera Barat, sekalipun stasiun itu saat ini tidak difungsikan lagi dan menjadi terbengkalai. Dari Padang Panjang pembangunan jalur kereta api diteruskan kedua arah yaitu ke Bukittinggi hingga Payakumbuh dan ke Muaro Kelaban hingga ke Sawah Lunto.

Konon selama 22 tahun masa pembangunannya pemerintah Hindia Belanda berhasil membuat rentangan rel kereta api sepanjang 230 KM. Rentangan rel kereta itu terbagi atas lintasan utama dan lintasan-lintasan cabang. Lintas utama meliputi lintas *Teluk Bayur – Bukit Putus – Padang – Lubuk Alung – Kayu Tanam – Kandang Ampat – Padang Panjang – Batu Tebal – Solok – Muara Kalaban – Sawah Lunto*. Panjang lintas utama ini  $\pm$  156 KM. Yang terdiri dari rel gigi sepanjang  $\pm$  33.8 KM, terletak antara Kayu Tanam – Batu Tebal, dan rel adhesi sepanjang  $\pm$  122.2 KM. Lintas utama memiliki 20 stasiun, puluhan jembatan, 2 buah terowongan antara Kandang Ampat – Padang Panjang masing-masing sepanjang 38 meter dan 69 meter serta satu buah terowongan antara Muara Kalaban – Sawah Lunto sepanjang 827 meter.

Jalur kereta api lintas-lintas cabang antara lain adalah :

1. *Padang – Pulau Air*, sepanjang  $\pm$  4.7 KM berada dalam kota Padang yang dimasa lalu menghubungkan pusat kota dengan pelabuhan kapal kecil dikawasan Muaro (Batang Arau) pantai kota Padang. Lintasan ini dibangun antara tahun 1887 – 1888. Saat ini sudah tidak dioperasikan lagi.
2. *Lubuk Alung – Pariaman – Naras – Sungai Limau*, sepanjang  $\pm$  34.9 KM. Kecuali Naras – Sungai Limau ( $\pm$  7 KM), lintas tersebut masih dioperasikan hingga sekarang, terutama untuk mengangkut CPO rata-rata 50 ton sehari dari Naras ke Teluk Bayur.



3. *Padang Panjang – Bukittinggi – Payakumbuh – Limbanang*, sepanjang  $\pm$  62.2 KM. Kecuali lintas Payakumbuh – Limbanang ( $\pm$  20 KM) yang fisiknya sudah musnah, lintas lainnya, yaitu Padang Panjang – Bukittinggi – Payakumbuh, sekalipun sejak tahun 1985 tidak dioperasikan lagi namun stasiun-stasiun (halte-halte), bantalan-bantalan rel dan jembatan-jembatannya masih ada.
4. *Muara Kelaban – Padang Sibusuk – Muaro*, sepanjang  $\pm$  26 KM. Kecuali pada lintas Muaro – Padang Sibusuk, sekalipun sudah tidak dioperasikan lagi lintas Muara Kelaban – Padang Sibusuk masih memiliki stasiun-stasiun, bantalan-bantalan rel serta terowongan-terowongan.

Pembangunan jaringan perkeretaapian Sumatera Barat yang diselenggarakan oleh pemerintah Hindia Belanda berlangsung hingga tahun 1924 yaitu hingga diselesaikannya lintas Muara Kelaban – Muaro Sijunjung. Sementara itu disekitar tahun 1917 perkeretaapian (Staatspoorwegen biasa disingkat SS) Sumatera berhasil digabungkan dengan perkeretaapian Pulau Jawa (Sumber : Dokumentasi Perumka Padang, 1999).

Dari uraian selintas sejarah perkeretaapian Sumatera Barat di atas, cukup bisa diketahui kiranya, bahwa sekalipun pembangunan jaringan perkeretaapian di Sumatera Barat pada awalnya dilatar belakangi oleh kebutuhan pengangkutan batubara dari lokasi tambang Umbilin di Sawah Lunto/Sijunjung, dalam pelaksanaannya pembangunan jaringan jalur kereta api itu telah diintegrasikan kedalam perencanaan pembangunan perkeretaapian di Sumatera umumnya. Pembangunan serta operasionalisasi perkeretaapiar di Sumatera Barat itu jelas pada masanya telah berhasil membuka isolasi-isolasi dan menghubungkan-hubungkan satu daerah dengan daerah lainnya. Dalam perkembangannya dimasa lalu, perkeretaapian Sumatera Barat khususnya serta Sumatera umumnya berhasil memfasilitasi kepentingan-kepentingan mobilitas dan atau kegiatan-kegiatan masyarakat diberbagai sektor kehidupannya. Ironisnya justru dimasa sekarang perkeretaapian Sumatera Barat khususnya maupun Sumatera umumnya tidak mampu lagi berfungsi secara baik.

## ***Bangunan-Bangunan Tua di Kota Padang Lama Yang Tersisa***

Bangunan-bangunan tinggalan Kota Padang Lama yang masih ada atau tersisa dewasa ini umumnya adalah bangunan-bangunan yang berasal dari awal abad ke 20. Bangunan-bangunan dari masa sebelumnya itu sangat disayangkan sebagian besar sudah musnah. Konon tahun-tahun 1840, 1861 dan tahun 1897 adalah rangkaian tahun-tahun terjadinya peristiwa kebakaran-kebakaran hebat yang banyak memusnahkan bangunan-bangunan di Kota Padang Lama. Secara umum bangunan-bangunan di Kota Padang Lama yang tersisa, menurut fungsi masih bisa memperlihatkan konfigurasi aktifitas sosial, baik ekonomi, politik, maupun agama dan budaya pada masanya. Bangunan-bangunan lama yang masih tersisa itu antara lain terdiri dari bangunan-bangunan sarana administrasi pemerintahan, militer, perniagaan, pemukiman, perhubungan, keagamaan, serta pendidikan. Seperti halnya bangunan-bangunan lama yang masih bisa dijumpai dibekas kota-kota Hindia Belanda, ditinjau dari segi material serta teknik seni bangunan/arsitektur bangunan-bangunan lama yang masih tersisa umumnya adalah bangunan tembok serta sebagian lainnya setengah tembok setengah kayu. Sedangkan dari segi gaya seni bangunan nampak kuat pengaruh seni bangunan yang berkembang di Eropa pada zamannya, terutama untuk bangunan-bangunan kantor administrasi pemerintahan, militer, kantor-kantor dagang, gereja, sekolah-sekolah, stasiun-stasiun kereta api serta rumah-rumah tinggal orang-orang Eropa. Jika dipilah-pilah menurut gaya arsitekturnya bangunan-bangunan bergaya Eropa yang ada tersisa di Kota Padang Lama antara lain meliputi :

- |                                                             |                    |
|-------------------------------------------------------------|--------------------|
| A. Arsitektur Klasik                                        | sebelum tahun 1910 |
| B. Arsitektur Neo-Klasik                                    | sebelum tahun 1920 |
| C. Arsitektur Modern Fungsional<br>(Art Deco Geometrik)     | sebelum tahun 1935 |
| D. Arsitektur Modern (tropis) Indonesia                     | sebelum tahun 1940 |
| E. Arsitektur Modern Internasional<br>(Art Deco Streamline) | sebelum tahun 1940 |

(Sumber : Hartono, 1997:26—27).

Bangunan-bangunan lama lainnya, sekalipun juga menggunakan teknik seni bangunan tembok dan atau setengah tembok umumnya banyak dipengaruhi

oleh gaya seni bangunan etnik baik seni-seni bangunan etnik Cina, India seta tradisional daerah (Melayu). Gaya seni bangunan etnik itu terutama dapat diamati dari bentuk-bentuk atap/puncak bangunan serta unsur-unsur ornamen pada dinding, tiang, pintu, jendela, ventilasi bangunan. Gaya seni bangunan ini nampak pada bangunan-bangunan rumah tinggal yang juga berfungsi sebagai tempat berdagang orang-orang Cina serta India (Street settlement/ruko), rumah-rumah tinggal orang pribumi, mesjid serta kelenteng/ihara. Hal yang menarik adalah hampir tidak dijumpainya dikawasan Kota Padang Lama bentuk rumah bagonjong, yang merupakan rumah bergaya arsitektur tradisional Minangkabau, baik yang berasal dari masa sekitar akhir abad 19 ataupun dari awal abad ke 20. Mungkinkah kenyataan itu merupakan keadaan lanjut dari adanya larangan mendirikan bentuk rumah bagonjong didaerah pesisir barat Minangkabau dimasa kekuasaan Aceh ?



**Mesjid Ganting.** Mesjid tertua di Kota Padang. Pada tahun 1815 di Kampung Ganting timbul niat dari tiga pemuka masyarakat untuk mendirikan sebuah mesjid yang besar. Ketiga pemuka masyarakat tersebut yakni Angku Gapuak (seorang saudagar di Pasar Gadang), Angku Syekh Haji Uma (kepala/pemimpin Kampung Ganting) dan Angku Syekh Kapalo Koto (seorang ulama berpengaruh pada masa itu) semufakat untuk membangun mesjid karena di Kota Padang Lama ketika itu belum ada mesjid kecuali hanya surau-suru saja. Rencana ini mendapat dukungan berbagai pihak, sehingga pada tahun 1815 dimulai pembangunannya. Bangunan mesjid ini mengalami pengembangan-pengembangan bentuk. Pengembangan bentuk yang terakhir dilakukan di awal abad 20 M. hasilnya adalah paduan gaya arsitektur mesjid Nusantara (atap tumpang) dengan gaya arsitektur klasik Eropa (tampak luar dinding tembok depan). Satu bentuk gaya arsitektur mesjid yang tidak ada duanya di Indonesia.



**Mesjid Muhammadan.** Disamping mesjid Ganting terdapat sebuah lagi mesjid di kota Padang yang termasuk mesjid tertua yaitu Mesjid Muhammadan di kawasan Kampung Keling, yaitu kampung yang pada masa-masa awalnya menjadi kawasan pemukiman orang-orang yang berasal dari Keling (India) yang beragama Islam. Tentang pendirian mesjid ini diceritakan bahwa pada sekitar awal abad yang lalu salah seorang penduduk Kampung Keling ini mempunyai kebiasaan memancing di sungai Batang Arau dan pada saat-saat sembahyang dia memenuhi kewajibannya tepat pada lokasi tempat mesjid berdiri sekarang. Sebelum dijadikan lokasi mesjid dia sempat lebih dahulu membangun suatu bangunan peristirahatan kecil di lokasi itu dan seiring dengan perkembangan waktu tempat peristirahatan itu kemudian dibangun menjadi sebuah mesjid. Seorang peniaga kain yang kaya pada awal abad ke 19 bernama Muna Kadar menyumbangkan sejumlah uang yang dipergunakan untuk memperbaiki dan merehab mesjid Keling ini. Bersama rekan-rekannya mereka mengubah mesjid tersebut yang sebelumnya terbuat dari kayu menjadi bangunan tembok seperti yang terlihat sekarang. Gaya seni bangunan menampakkan pengaruh kuat seni bangunan India.

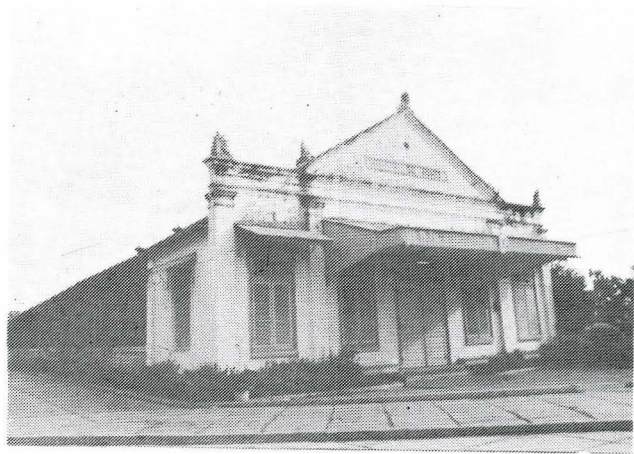


**Kelenteng See Hin Kiong.** Bangunan lama sarana keagamaan lainnya yang sangat penting baik fungsi maupun keberadaannya sebagai saksi sejarah Kota Padang Lama adalah bangunan Vihara (agama Tao-budhis) yang dimasa lalu dikenal sebagai Kelenteng See Hin Kiong, ada juga yang menyebut Kelenteng Hoet Tjo, dan nama sekarang adalah **Vihara Tri Dharma**. Menurut sumber prasasti yang ditulis pada dinding kanan depan dari arah masuk bangunan, kelenteng ini dibangun tahun 1861 yang merupakan bangunan pengganti bangunan lama yang terbakar. Bentuk bangunan sebelumnya hanyalah bangunan kayu sederhana beratap alang-alang, yang dibangun sebagai sarana peribadatan oleh masyarakat Cina generasi pertama yang bermukim dan berbiaga di Padang atau tepatnya dikawasan Muara Batang Arau. Konon bangunan yang berdiri dan terpelihara hingga sekarang itu sebagian besar meterial dan kelengkapannya didatangkan langsung dari Cina bahkan pelaksanaan pembangunannya juga dilaksanakan oleh arsitek ahli serta tukang-tukang dari Cina. Kelenteng ini sempat mengalami pemugaran tidak lama setelah peristiwa-peristiwa kebakaran yang melanda Kota Padang Lama tahun 1897 yang juga merusakkan sebagian bangunan. Peristiwa kebakaran serta pemugaran Kelenteng direkam dalam sebuah prasasti yang ditulis pada dinding kiri dalam kelenteng dari arah masuk.



**Gereja St. Leo.** Dibangun tahun 1903 ? dan merupakan bagian dari satu kompleks bangunan (Penginapan para Frater dan biara/susteran ?) dimana gereja ini berfungsi sebagai tempat ibadah (kebaktian) para suster/ biarawati. Lokasi di Jalan Gereja, Padang Barat. Dari segi gaya bangunan gereja ini memperlihatkan gaya arsitektur Art Deco Geometrik yang berkembang sebelum tahun 1935-an. Kemungkinan bangunan gereja lebih muda dari bangunan Susteran yang berdiri disebelah kirinya.

**Susteran** ? berdiri disamping Gereja St. Leo dalam satu area kompleks. Saat ini difungsikan sebagai sekolah SD Agnes. Gaya arsitektur memperlihatkan gaya arsitektur Neo-Klasik (art Deco Ornamental) yang berkembang di era sebelum tahun 1920-an.

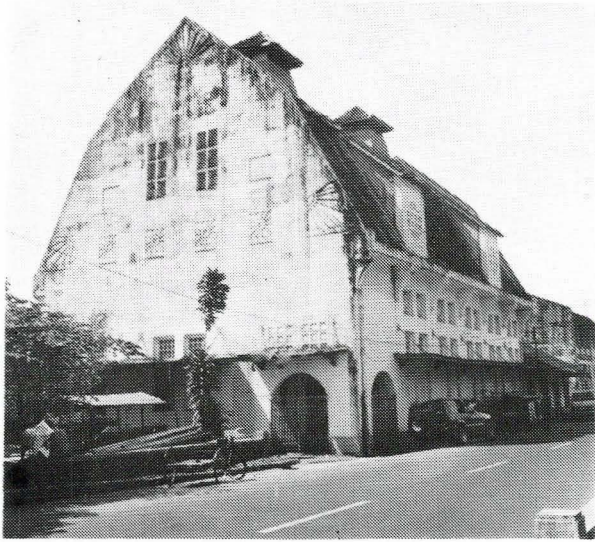


**Orenje Hotel** (foto dari foto) dibangun tahun 1930. Sebagian besar sudah dimusnahkan! Saat ini dimanfaatkan juga sebagai hotel **Hotel Natour Muara**. Lokasi di Jalan Gereja, Padang Barat. Gaya arsitektur modern fungsional (Art Deco Geometrik) era sebelum tahun 1935.

**Kantor Konsul Jerman.** Sekarang digunakan sebagai **Gedung Joang '45**, terletak di Jalan Samodra 8, Padang Barat. Gaya arsitektur modern (tropis) Indonesia, sebelum tahun 1940-an. Orang-orang Jerman sudah menjadi golongan pendatang di Padang sejak ± pertengahan abad ke 19 M, yang umumnya adalah para pengusaha dan para spesialis (arsitek, penerbit, dll). Keluarga Baumer adalah keluarga Jerman yang terkemuka di Kota Padang Lama hingga era kemerdekaan R.I.



Tipe Rumah Tinggal. Sekarang digunakan sebagai **Kantor Detasemen Peralatan Militer**, terletak di Jalan Muara 46, Padang Barat. Gaya Arsitektur Modern (tropis) Indonesia, sebelum tahun 1940-an diperkaya dengan menampilkan/koridor pintu masuk yang merupakan elemen Art Deco Geometrik gaya arsitektur sebelum 1935-an.



**Kantor Nederlanlandsche Handel-Maatschappij (NHM)**, perusahaan perdagangan Belanda yang menggantikan V.O.C dalam monopoli perdagangan luar negeri, yang diakhir abad ke 19 kemudian berkembang lembaga perbankan hingga tahun 1930. Sekarang berfungsi sebagai gudang **PT. Panca Niaga**, terletak di Jalan Batang Arau, Tanah Kongs, Padang Barat. Satu bentuk gaya arsitektur unik yang tidak ada duanya di Kota Padang. Satu bentuk bangunan yang dikamufase sehingga tidak terlihat sebagai bangunan bertingkat dua. Gaya arsitekturnya memperlihatkan gaya arsitektur Neo Klasik (Art Deco Ornamental) dari sekitar awal abad ke 20. Diperkirakan disamping sebagai kantor perdagangan sebelum menjadi lembaga perbankan, gedung ini juga berfungsi sebagai gudang kopi yang menjadi komoditi perdagangan dunia pada waktu itu.



**Kantor Nederlansch Indische Escomto My.**  
Kantor jasa keuangan milik Hindia Belanda di Jalan Batang Arau. Saat ini digunakan sebagai kantor **Bank Dagang Negara**. Gaya arsitekturnya memperlihatkan secara jelas gaya arsitektur Modern (tropis) Indonesia yang berkembang sekitar tahun 1930-1940 dengan model atap tumpang.





Satu bentuk bangunan kantor gudang di Jalan Batang Arau (1910) yang saat ini menjadi kantor Gudang **PT. Deli Agung Patria**. Gaya arsitekturnya unik memperlihatkan perpaduan gaya arsitektur tradisional daerah (rumah panggung Melayu) dengan gaya arsitektur Cina. Fungsi semula kemungkinan merupakan rumah tinggal dibagian atas dan gudang dibagian bawahnya.

**NV Internatio** (1910). Satu tipe bangunan kantor dari masa Hindia Belanda, yang terletak di Jalan Batang Arau 23. Saat ini juga digunakan sebagai kantor BUMN *PT. Cipta Niaga*. Gaya arsitektur bangunan memperlihatkan gaya Neo Klasik yang berkembang sebelum tahun 1920-an.





**Gereja Katolik.** Terletak di Jalan Gereja 43, Padang Barat. Gereja ini dibangun tahun 1933. Memperlihatkan gaya arsitektur Art Deco Geometrik yang segaya dengan Gereja St. Leo (Protestan?) yang berdiri dekat disekitarnya.

**Gedung Gemeente** (sekarang **Balai Kota Padang**). Gaya arsitektur dari kantor pusat pemerintahan Hindia Belanda di Kota Padang ini memperlihatkan gaya arsitektur modern fungsional (Art Deco Geometrik) yang berkembang sebelum tahun 1935-an. Bentuk atap yang memanjang mirip atap Gedung Sate Bandung yang dibangun tahun 1920.



**Kantor Borsumij Wehry.** Satu kantor perniagaan lainnya di Jalan Batang Arau, tanpa keterangan tahun pendirian. Saat ini digunakan sebagai kantor PT. Kerta Niaga. Gaya arsitekturnya memperlihatkan gaya arsitektur klasik sebelum tahun 1910.



**Gedung Padangsche Spaarbank (1908).** Saat ini dimanfaatkan menjadi hotel, **Hotel Batang Arau.** Terletak di Jalan Batang Arau 33. Satu model arsitektur bergaya Neo Klasik (Art Deco Ornamental) yang nyaris sempurna dan megah dengan berbagai unsur arnamental art deco avantgardis yang mungkin terbangun di Kota Padang Lama pada masanya.



Sebuah kantor lainnya dari masa Hindia Belanda (1933) yang terletak di Jalan Batang Arau. Saat ini digunakan sebagai kantor **PT. Pataka Karya Sentosa**, milik perorangan. Gaya arsitektur modern (tropis) Indonesia dengan model atap tumpang.

Bangunan Gedung kantor berprasasti "**De Eerste Steen Geleid J.C. J. Staal Aud 4 Jaar Dato 20 April 1929 Geopend 7 Dec 1929**" ditulis pada bagian dinding depan bangunan. Gaya arsitekturnya bergaya arsitektur modern fungsional (art deco geometrik) terletak di Jalan Batang Arau 78. Saat ini dipergunakan sebagai kantor **PT. Hiswana Migas/Pertamina**.



**Gedung Okupasi/  
WNA Tionghoa** di  
Jalan Batang Arau  
76. Sebuah  
bangunan yang  
memperlihatkan  
gaya arsitektur  
modern fungsional  
yang berkembang  
sebelum tahun  
1935. Saat ini  
digunakan sebagai  
kantor Detasemen  
Pembekalan AD.



**Kantor Maskapai Hong  
Jang Hoo** (1921) di  
Jalan Batang Arau. Gaya  
arsitekturnya masih  
dipengaruhi oleh gaya  
arsitektur Neo-Klasik.



**De Javasche Bank**, saat ini **Bank Indonesia** Padang, terletak di Jalan Batang Arau No. 60

Gaya arsitektur bangunan ini memperlihatkan gaya arsitektur modern (tropis) Indonesia, yang berkembang sekitar tahun 1930-1940.

Kemungkinannya pada bagian atap dan puncak atap bangunan yang menyerupai mesjid serta adanya bangunan penampil yang berfungsi meneduhi ruang luar didepan pintu masuk.

Kondisi bangunan nampak masih kokoh serta terawat.

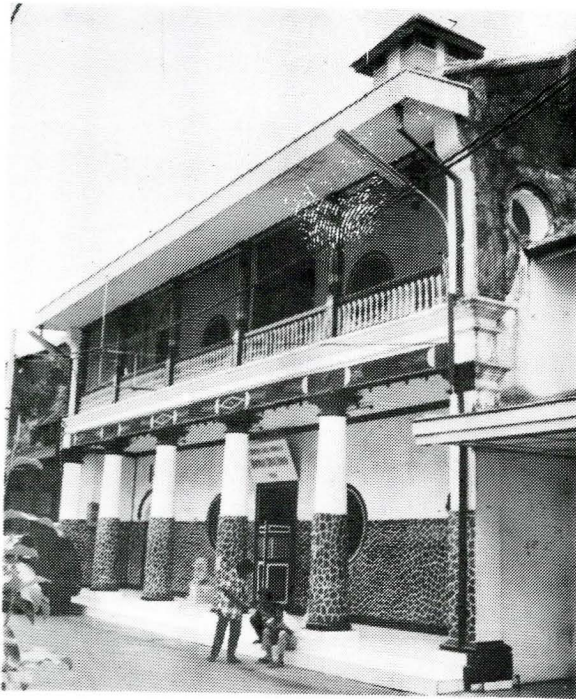
Sebuah bangunan kantor di Jalan Batang Arau yang memperlihatkan gaya arsitektur Neo Klasik Eropa (art Deco Ornamental) yang berkembang di Indonesia disekitar awal abad ke 20. Kemungkinan merupakan salah satu bangunan tertua yang tersisa di Kawasan Muara Jalan Batang Arau. Saat sekarang bangunan yang nampak megah ini kurang begitu terawat dan digunakan sebagai gedung kantor **PT. Surya Sakti**.



Bangunan-  
bangunan tua  
perkantoran/perd  
agangan di  
kawasan Muara  
Batang Arau dari  
masa Hindia  
Belanda awal-  
awal abad ke 20  
Asli, kumuh, tak  
terawat.



Sebuah bangunan  
disudut jalan  
bergaya peralihan  
Klasik ke Art Deco  
Ornamental (Neo  
Klasik) di Jalan  
Kelenteng. Saat ini  
dipergunakan  
sebagai kantor  
**Firma Belita.**



**Gedung Hok Teng Tong.**  
 (sekarang Gedung Himpunan Tjinta Teman), terletak di Jalan Kelenteng 331 dekat dengan bangunan Kelenteng See Hin Kiong. Bangunan yang berfungsi sebagai gedung pertemuan masyarakat Cina ini konon dibangun pada tahun 1880. Ornamen-ornamen bangunan dan pemakaian warna merah untuk bagian pintu, jendela, tiang-tiang serta lis-lis bangunan memperlihatkan upaya mengekspresikan gaya arsitektur Cina Klasik.

Dimasa lalu berfungsi sebagai **Toko Grosir**, saat ini digunakan sebagai kantor distributor semen/gudang. Bangunan yang konon dibangun tahun 1913 yang terletak di kawasan Pasar Gadang ini memiliki gaya arsitektur unik yang amat berbeda dengan bangunan-bangunan tua disekitarnya. Bangunan berciri gaya arsitektur neo klasik ((art Deco ornamental) yang masih memuat elemen gaya arsitektur klasik, terutama pada bagian ornemental atap serta pilar-pilar bangunan.





**Kawasan Pasar  
Gadang**, dewasa  
ini (1998). Hampir  
keseluruhan adalah  
bangunan-  
bangunan tua dari  
masa Hindia  
Belanda.



**Kawasan Pasar Mudik**,  
dewasa ini (1998).  
Hampir keseluruhan  
adalah bangunan-  
bangunan tua dari masa  
Hindia Belanda.



**Kawasan Pasar Tanah Kongsu, dewasa ini (1998).**



**Kawasan Kampung Keling, dewasa ini (1998).**



**Kawasan Kampung Nias, dewasa ini (1998).**



Rumah tinggal tokoh masyarakat pribumi dari tahun 1800 (?), terletak di Jalan Ranah Minang Binuang 20. Bangunan bergaya seni bangunan etnik Melayu yang mengadopsi/mengkreasikan konstruksi tembok untuk bagian teras bawah dan tangga masuk. Terkesan janggal namun unik.



Satu sisi arsitektural berkonsep 'Street settlement' (semacam rumah toko sekarang) di Kawasan Pasar Gadang. Sebagian besar memiliki gaya arsitektur tradisional Melayu dari masa dekade pertama abad ke 20 M. lorong dibawah yang menghubungkan antara teras bangunan lajimmya berukuran lebar lima kaki, sehingga kemudian melahirkan istilah "kaki lima" yang juga lajimm digunakan sebagai tempat berdagang.



**Buffet** (1913) Bangunan unik dan sangat langka, bahkan di kota-kota lain di Indonesia. Masyarakat Kota Padang Lama menyebutnya "Bopet Bulek". Bangunan berdenah segi delapan yang terletak di kawasan Pasar Gadang ini mungkin satu-satunya jenis bangunan rumah makan minum swalayan/toko makanan (Buffet) tradisi Eropa di Kota Padang Lama yang masih tersisa. Dibayangkan sinyo-sinyo atau noni-noni Belanda/Eropa beristirahat makan minum di buffet ini, sementara menunggu para pelayannya (bedeinde) yang kebanyakan orang pribumi berbelanja kebutuhan sehari-hari. Bangunan memiliki dua pintu masuk dan hingga saat ini masih digunakan sebagai makan dan minum. Jangan sampai terlewat untuk dilestarikan.

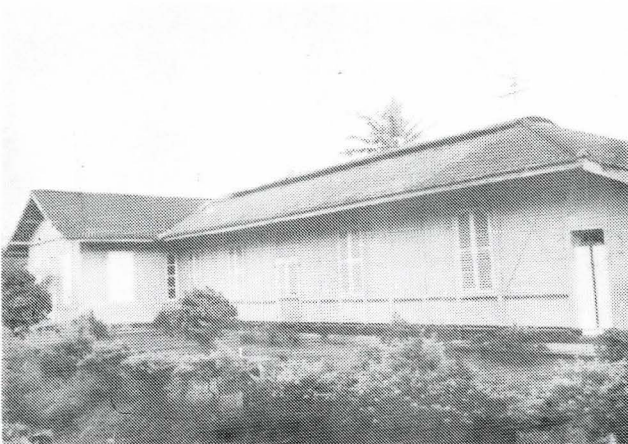
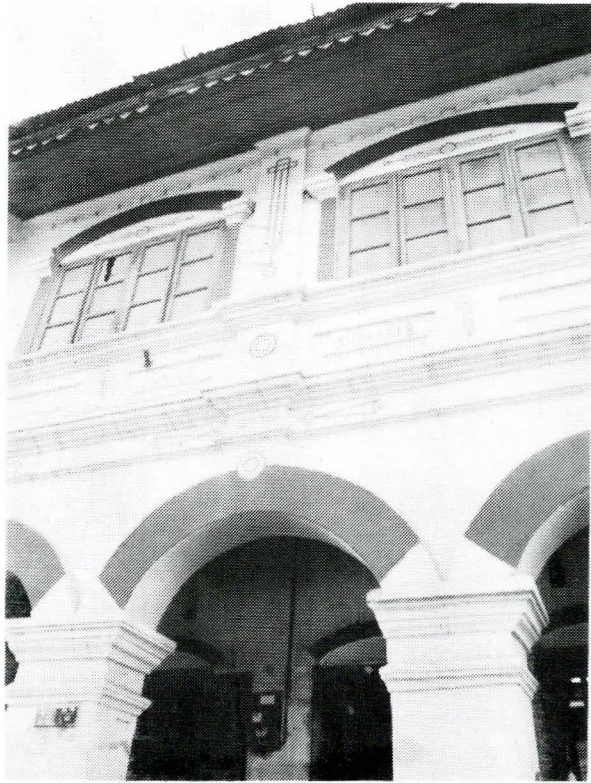


Kawasan Kampung Cina, dewasa ini (1998).



Rumah bergaya seni bangunan etnik Melayu yang mengadopsi konstruksi tembok untuk kai dan tangga masuk. Bekas rumah tinggal masinis kereta api yang terletak didaerah Palinggam. Dibangun tahun 1915.

Tampak depan sebuah rumah tinggal bergaya arsitektur Neo-Klasik berangkat tahun 'Anno 5-2-1918' yang masih kokoh dan terawat, terletak di Jalan Pasar Mudik.



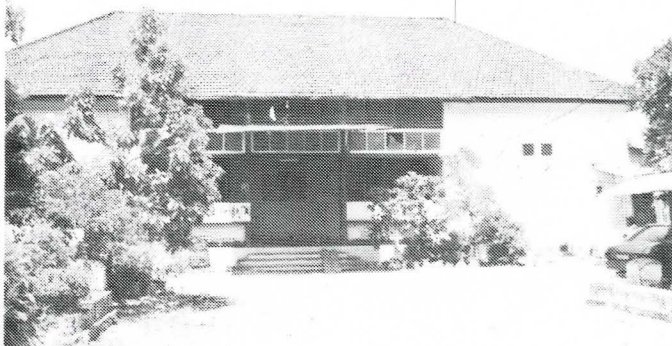
Satu bagian dari bangunan kompleks bangunan **Rumah Sakit Tentara Belanda** ( saat ini RSU DR. Reksodiwiryo), terletak di Jalan Dr. Wahidin No. 1. Dibangun diakhir abad ke 19 M (1878). Bangunan lama yang tersisa ini masih menggunakan konstruksi kayu dengan lantai tembok yang ditinggikan. Bangunan ini memiliki sistem ventilasi atap yang khas untuk mengendalikan sirkulasi udara ruang dalam bangunan yang berfungsi sebagai ruang rawat inap.

Tipe arsitektur bangunan kantor militer **Zeni Bangunan** masa Hindia Belanda dari masa menjelang akhir abad ke 19 M (1878). Terletak di Jalan Ksatria No. 1. Saat ini juga digunakan sebagai kantor Detasemen Zeni Bangunan 5/1 Bukit Barisan. Gaya bangunan yang kaku serta warna hijau yang dominan nampaknya menjadi ciri khas bangunan-bangunan militer sejak masa Hindia Belanda.



**Asrama Tentara Belanda**, dibangun tahun 1878. Terletak di Jalan Dr. Wahidin. Saat ini juga masih digunakan sebagai asrama tentara. Keadaan bangunan nampak kurang terawat baik.

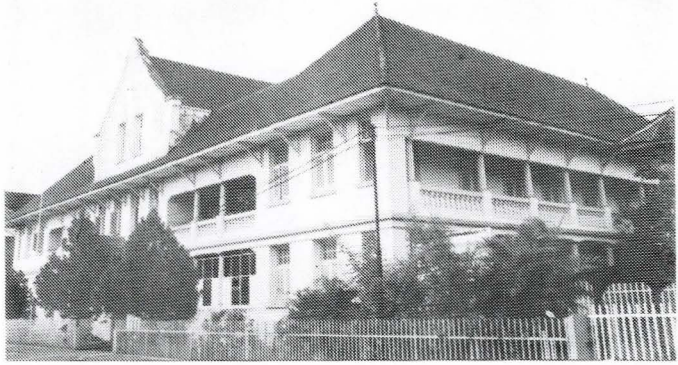
**Mess Tentara Belanda**, dari masa menjelang akhir abad ke 19 M (1883). Terletak di Jalan Ksatria No. 2. Saat ini dimanfaatkan sebagai tempat penginapan yang dikelola oleh Wisma Kuera.



**Gedung Landraad** dari masa menjelang akhir abad ke 19 M yang terletak di Jalan Diponegoro No. 8. Pada awalnya adalah Gedung Raad Yustisi, kemudian menjadi gedung Landraad (pengadilan) di masa Hindia Belanda. Tahun 1951 diambil alih oleh pemerintah RI dan digunakan sebagai Gedung Pengadilan Negeri. Tahun 1990/1991 bangunan direnovasi tanpa mengubah bentuk aslinya. Sejak tahun 1992 digunakan sebagai Kantor PTUN Padang.



**Gedung Frater  
HWIS (1923).**  
Saat ini disebut  
Gedung  
Keuskupan dan  
Kantor Wali  
Gereja, terletak  
di Jalan Khairil  
Anwar No. 12  
dengan gaya  
arsitektur  
peralihan dari  
gaya Neo-Klasik  
(Art Ornamental)  
kegaya Modern  
Fungsional (Art  
Deco  
Geometrik).



**Tipe Rumah Tinggal  
Pejabat Belanda  
(1930?) di Jalan  
Sudirman (halaman  
kantor BI). Pernah  
digunakan sebagai  
kantor Brimob. Saat  
ini dilestarikan  
dibawah  
pengelolaan Bank  
Indonesia. Bangunan  
memperlihatkan  
gaya arsitektur  
modern (tropis)  
Indonesia.**



Tipe rumah tinggal masyarakat pribumi (pribayi) lainnya bergaya seni bangunan etnik Melayu. Terletak di daerah Palinggam dan dibangun tahun 1917.



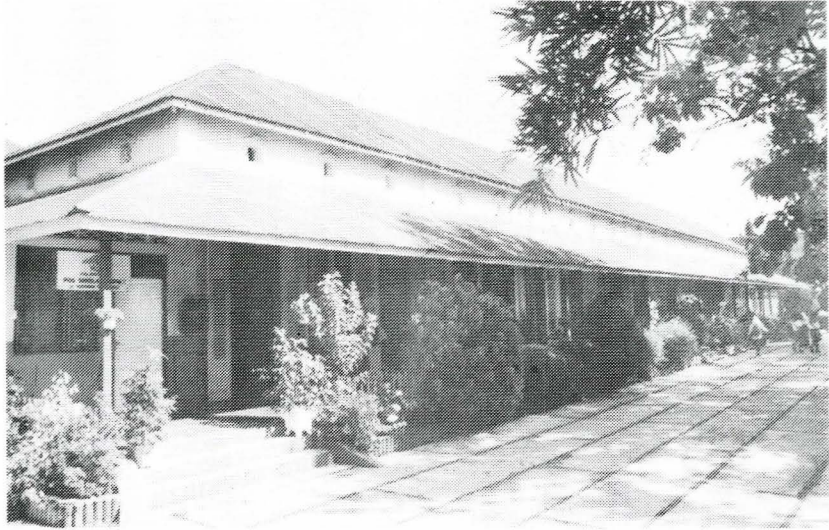
Satu tipe bangunan pemukiman pinggir jalan (Street settlement) yang sangat elok, terletak di Jalan Pasar Melintang. Gaya arsitekturnya memiliki ciri arsitektur klasik (sebelum tahun 1910-an) yang kaya dengan ornamen-ornamen timur (India/Tamil?), terutama pada bagian kaki dan hiasan atap bangunan. Tinggalan arsitektur yang sangat layak untuk dilindungi dan dilestarikan karena keelokan dan kelangkaannya. Konon bangunan ini dibangun tahun 1902 dan saat ini menjadi rumah tinggal beberapa keluarga dengan kondisi fisik bangunan yang kurang terpelihara.



**Rumah Tahanan Militer**, dari masa menjelang akhir abad ke 19 M (1883). Terletak di Jalan Sisingamangaraja 47. Saat ini juga masih digunakan sebagai rumah tahanan militer (RPT). Salah satu jenis bangunan yang penting untuk dilestarikan.

Bekas kompleks rumah serdadu Belanda di Jalan Sudirman. Saat ini digunakan sebagai kantor Mahkamah Militer dan Oditur Militer. Gaya arsitekturnya mengesankan **gaya Neo-klasik** yang berkembang sebelum tahun 1920.





Bekas gedung sekolah **Meer Uitgeried Lager Onderwijs** (MULO), terletak di Jalan Sudirman No. 2. Saat ini digunakan juga sebagai gedung sekolah SLTPN 1 Padang. MULO yang mulanya dibuka di Padang pada tahun 1914 adalah jenjang pendidikan lanjutan setingkat SLTP. Ciri gedung sekolah dari masa Hindia Belanda memiliki ruang-ruang kelas yang luas serta langit-langit ruang kelas yang tinggi, sehingga menciptakan sirkulasi udara sehat untuk suasana belajar.

Bekas gedung sekolah **Hoogere Burger School** (HBS) yang dibangun tahun 1917, terletak berdampingan dengan bekas gedung sekolah MULO (SLTPN 1 Padang). Sekarang digunakan sebagai gedung sekolah SMU Negeri 1 Padang.



**Stasiun Pulau Air** ketinggian 2 meter diatas permukaan laut. Stasiun pertama di Sumatera Barat yang dibangun tahun 1887. Saat ini sudah tidak difungsikan lagi. Saksi bisu awal sejarah perkeretaapian Sumatera Barat.



Suasana **Stasiun Simpanang Harau** dewasa ini (1998). Dibangun satu abad yang lalu.

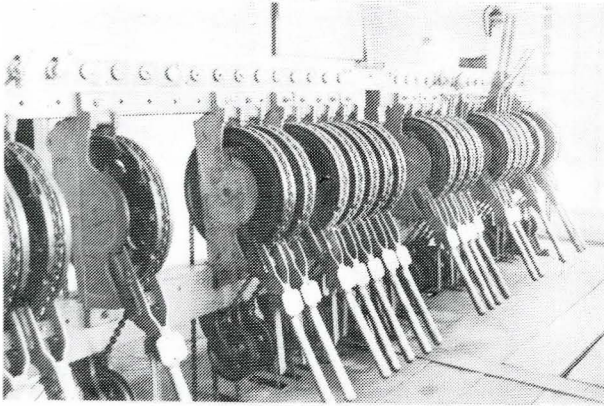
Suasan diluar kelas SLTPN 1 Padang bekas gedung sekolah *MULO*.



Suasana diluar kelas SMUN 1 Padang bekas gedung sekolah *HBS*.

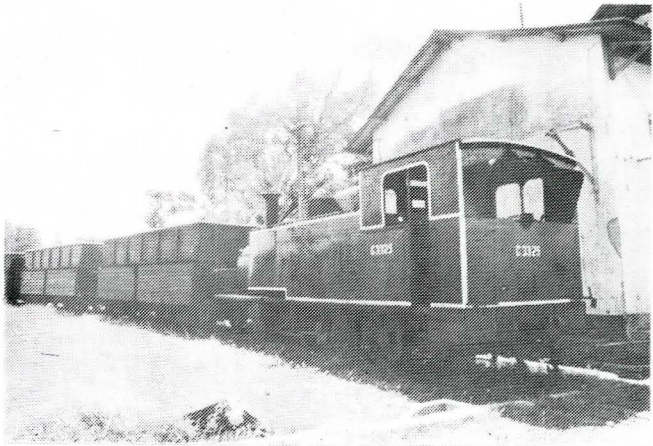
Suasana didalam stasiun mati *Setasiun Pulau Air* dewasa ini (1998). Tempat bermain anak-anak dan tidak dirawat.





Wesel kereta api  
*Setasiun Simpang Haru.*

Lokomotif tua tenaga  
uap dengan rangkaian  
gerbong-gerbongnya  
disimpan di kompleks  
*Setasiun Simpang  
Haru.*





## KEPUSTAKAAN

- Adli, adrial. PERDAGANGAN HASIL BUMI SUMATERA BARAT DI KOTA PADANG PADA MASA KOLONIAL (1900-1930), Naskah Publikasi Program Studi Sejarah Jurusan Ilmu-ilmu Humaniora, Program Pasca Sarjana Universitas Gajah Mada, Yogyakarta, 1994.
- Adli, Adrial DINAMIKA PERDAGANGAN HASIL BUMI DI PESISIR BARAT SUMATERA MASA KOLONIAL (1870-1942), Jurusan Sejarah Fakultas Sastra Universitas Andalas, Padang, 1997.
- Amran, Rusli. PADANG RIWAYATMU DULU, Cetakan Ke II (diperlengkap), CV. Yasaguna Anggota IKAPI, Jakarta, 1988.
- Amran, Rusli SUMATERA BARAT PLAKAT PANJANG, Sinar Harapan, Jakarta, 1985.
- Colombijn, Freek. **PATCHES OF PADANG, THE HISTORY OF AN INDONESIA TOWN IN THE TWENTIETH CENTURY AND THE USE OF URBAN SPACE**, Research School CNWS Leiden, The Netherlands, 1994.
- Daldjoeni, Drs. N. GEOGRAFI KESEJAHTERAAN INDONESIA, JILID II, Alumni, 1984. Bandung.

- Falah, W. Anwar. "Prospeksi Umum Kajian Arkeologi Pesisir Jawa Barat, DKI Jakarta dan Lampung (Melalui Pendekatan Sejarah)" Makalah disampaikan pada EVALUASI HASIL PENELITIAN ARKEOLOGI (EHPA) PUSLITARKENAS di Ujung Pandang, 1996.
- Falah, W. Anwar "Identifikasi Beberapa Situs Arkeologi Di Kawasan Pesisir Timur Lampung (Bagian Selatan) Propinsi Lampung" Makalah disampaikan pada EVALUASI HASIL PENELITIAN ARKEOLOGI (EHPA) PUSLITARKENAS di Cisarua, Bogor, 1998.
- Hamry dkk. 326 TAHUN PADANG KOTA TERCINTA, Pemda Tk. II Kotamadya Padang & PT. Buana Lestari, 1995.
- Hartono, Dibyو. DATA BANGUNAN BERSEJARAH KOTA BANDUNG Panguyuban Pelestarian Budaya Bandung & Bappeda Daerah Tingkat II Kotamadya Bandung, 1997.
- Mansoer, M.D. Drs. Dkk. SEDJARAH MINANGKABAU, Bhratara, Djakarta, 1970.
- Pemda Tk. II Padang. PENDATAAN BANGUNAN KUNO DAN KOLONIAL SERTA KAWASAN BERSEJARAH DI KOTAMADYA PADANG, (Laporan Hasil) Dinas Perizinan dan Pengawasan Pembangunan Kota (DP3K), 1997.
- Sofwan, Mardanas, Drs. Dkk. SEJARAH KOTA PADANG, Depdikbud, Dit. Jarahnitra, Proyek IDSN, Jakarta, 1987.

## KEPUSTAKAAN

- Colombijn, Freek. **PATCHES OF PADANG, THE HISTORY OF AN INDONESIA TOWN IN THE TWENTIETH CENTURY AND THE USE OF URBAN SPACE,** Research School CNWS Leiden, The Netherlands, 1994.
- Daldjoeni, Drs. N. **GEOGRAFI KESEJAHTERAAN INDONESIA, JILID II,** Alumni, 1984. Bandung.
- Falah, W. Anwar. "Prospeksi Umum Kajian Arkeologi Pesisir Jawa Barat, DKI Jakarta dan Lampung (Melalui Pendekatan Sejarah)" Makalah disampaikan pada **EVALUASI HASIL PENELITIAN ARKEOLOGI (EHPA) PUSLITARKENAS** di Ujung Padang, 1996.
- Mansoer, M.D. Drs. Dkk. **SEDJARAH MINANGKABAU,** Bhratara, Djakarta, 1970.
- Pemda Tk. II Padang. **PENDATAAN BANGUNAN KUNO DAN KOLONIAL SERTA KAWASAN BERSEJARAH DI KOTAMADYA PADANG, (Laporan Hasil) Dinas Perizinan dan Pengawasan Pembangunan Kota (DP3K),** 1997.
- Sofwan, Mardanas, Drs. Dkk. **SEJARAH KOTA PADANG,** Depdikbud, Dit. Jarahnitra, Proyek IDSN, Ja' arta, 1987.

00  
00

**Perpustakaan  
Jenderal K**

959.8  
AN  
n