

Volume 14 No. 18, Juni 2014

ISSN 1412-1689

Suluah

Media Komunikasi Kesejarahan, Kemasyarakatan dan Kebudayaan
Balai Pelestarian Nilai Budaya Padang

LINGKUNGAN SOSIAL

**PEMILIKAN DAN PENGUASAAN LAHAN
MASYARAKAT MENTAWAI**

**AN KEBUDAYAAN
PADANG**

**PERUBAHAN KEMANUSIAAN YANG TERKANDUNG
DARI RITUAL PACARA "PASAMBAHAN KAMATIAN"
KE RITUAL KURANJI PADANG SUMATERA BARAT**

**PERAN LINGKUNGAN SOSIAL BUDAYA DALAM UPAYA PENINGKATAN
CAKUPAN PENEMUAN PENYAKIT TUBERKULOSIS
DI KABUPATEN TANAH DATAR**

DAFTAR ISI

Pemilikan dan Penguasaan Lahan Pada Orang Mentawai: Studi Etnografi Pada Masyarakat Dusun Madobag Kecamatan Siberut Selatan Kabupaten Mentawai

Adri Febrianto dan Erda Fitriani (1)

Nilai-Nilai Kemanusiaan Yang Terkandung Dalam Upacara "*Pasambahan Kamatian*" Di Kecamatan Kuranji Padang Sumatera Barat

Arfinal (15)

Orang Minangkabau dan Budaya Berdemokrasi

Undri (29)

Wisata Ziarah: Potensi Ekonomi Umat di Lokasi Makam Syekh Moehammad Yoesoef Tilatang Kamang Kabupaten Agam

Gazali (42)

Seni Dendang Bengkulu Selatan : Menelisis Sistem Nilai Budaya dan Dampak Sosial Ekonomi Seniman Tradisional

Hasanadi (49)

Gadged : Budaya Konsumen Masyarakat Modern

Silvia Devi (64)

Pasang Surut Perusahaan Kereta Api Tahun 1963-2010

Aulia Rahman (72)

Pola Hubungan Dalam Keluarga Luas Di Nagari Salayo Kabupaten Solok

Witrianto (78)

Penguyuban Jawa di Halaban, Kabupaten Lima Puluh Kota (1958-1966)

Dedi Asmara (89)

Aspek Sosial Budaya Dalam Upaya Peningkatan Cakupan Penemuan Penyakit Tuberkulosis di Kabupaten Tanah Datar

Nilda Elfemi dan Dian Kurnia Anggreta (101)

Revitalisasi Nilai-Nilai Kearifan Lokal Dalam Penyelesaian Sengketa Tanah Ulayat di Kerapatan Adat Nagari (KAN) Pauh IX Kecamatan Kuranji Kota Padang

Kadril (111)

Pembangunan Rel Kereta Api Muaro Sijunjung-Pekanbaru 1942-1945

Gimin Saputra (128)

"Entertainment" Pada Masa Revolusi Di Sumatera Barat, 1945-1949

Nopriyasman (142)

Emosi Dari Tumpukan Sampah Enschede-Belanda Masihkah Nasionalisme?

Ferawati (151)

Resensi Buku

Firdaus Marbun (160)

PEMBANGUNAN REL KERETA API MUARO SIJUNJUNG-PEKANBARU 1942-1945

Oleh Gimin Saputra¹

Abstark

Muaro Sijunjung adalah salah satu kota penghasil batu bara saat itu. Pemerintah Jepang perlu membangun sarana transportasi yang handal dari Muaro Sijunjung ke Pekanbaru untuk mengangkut batu bara. Batu bara tersebut sangat diperlukan untuk kepentingan perang penjajah Jepang.

Karena itulah Jepang mengirim ribuan romusha untuk membuat jalur kereta api Muaro Sijunjung- Pekanbaru. Pembangunan ini dimulai tahun 1942. Di samping medan yang susah, kerja di luar batas kemanusiaan ditambah siksaan tentara Jepang menyebabkan banyak romusha yang tewas mengenaskan.

Kata Kunci: Pembangunan, Rel Kereta Api dan Muaro Sijunjung-Pekanbaru

¹Gimin Saputra adalah seorang anak gembala kerbau yang hidup di sebuah desa berudaranya sejuk laksana hembusan salju menyapa tubuh. Hamparan padang rumput hijau menjadi tempat bermain sehari-hari dengan seuntai tali yang berikat dengan seekor kerbau. Tanah yang subur penduduk yang ramah tamah, disanalah aku di lahirkan tepatnya pada tanggal 11 Maret 1989. Dalam jiwa ku mengalir darah seorang yang ku banggakan. Sebab tanpa aku sadari engkau telah membuka mataku melihat dan belajar tentang hidup. Dia adalah seorang ayah ku yang bernama Nurin. Dalam batin dan raga yang berjalan dengan penuh kesengsaraan dalam menjalani hidup yang tidak tahu kapan akan berakhir. Tercipta lewat tetes air susu yang suci, dari seorang anak yang berwajah mungil hingga menjadi seorang anak remaja. Beliau adalah ibu saya yang bernama Juli.

Meski kehidupan kedua orang tua saya sebagai petani yang penghasilannya tidak seberapa yang hanya cukup untuk makan sehari-hari. Sehingga untuk membantu meringankan beban orang tua di waktu kecil saya sering gembala kerbau dan memotong karet habis pulang sekolah. Jenjang pendidikan saya adalah SD Negeri 014 TelukBeringin, MTS Muhammadiyah di Pasar Gunung, dan MA Pondok Pasantren Nurul Islam Kp. Baru Kec.Gunung Toar. Sedangkan sekarang aktif sebagai seorang mahasiswa di sebuah perguruan tinggi agama yaitu IAIN Imam Bonjol Padang dengan jurusan Sejarah Kebudayaan Islam.

Pendahuluan

Sebelum Perang Dunia II pemerintah kolonial Belanda telah membuat rencana pembangunan jaringan jalan rel kereta api yang menghubungkan pantai timur dan pantai barat Sumatera, yang akhirnya akan meliputi seluruh pulau Sumatera. Jalur Muaro ke Pekanbaru adalah bagian dari rencana itu. Tapi hambatan yang dihadapi begitu berat, banyak terowongan, hutan-hutan dan sungai serta harus banyak membangun jembatan. Karena belum dianggap layak, rencana itu tersimpan saja di arsip *Nederlands-Indische Staatsspoorwegen* (Perusahaan Negara Kereta Api Hindia Belanda).²

Jepang yang mengetahui rencana tersebut merealisasikannya dengan pertimbangan pada saat itu, banyak kapal-kapal Jepang yang berhasil ditenggelamkan oleh kapal selam sekutu. Dengan jalur kereta ini, Jepang ingin menghubungkan antara Samudera Hindia dan Selat Malaka, sehingga pengangkutan logistik dan tentara melalui laut dapat diminimalisir. Selain itu, Jepang perlu angkutan yang efektif dan efisien untuk mengangkut batubara dari ombilin ke Pekanbaru untuk selanjutnya di bawa ke Singapura. Pengalaman Jepang dalam proyek *Death Railways Burma-Siam* yang dapat selesai dalam 18 bulan membuat Jepang optimis atas pembangunan serupa di Pekanbaru. Masa Jepang jalur MuaroSijunjung-Pakanbaru menjadi prioritas utama karena kebutuhan energi batubara untuk perang yang amat mendesak. Lebih dari itu, Jepang memiliki sumber daya manusia yang banyak dan murah, yaitu Romusha dan tawanan perang.

Walaupun Jepang telah berhasil dalam tahun 1942 menguasai beberapa negara di kawasan pasifik, namun mereka menyadari bahwa kemenangan belumlah berarti sudah

² Muhammad Hasbi, Surat Kabar Kampus Universitas Riau Bahana Mahasiswa, *Setelah Rel Kereta Api Dibuat*, (Edisi Akhir Tahun 2012 No.270), hal. 29.

ada dipihak mereka. Oleh karena itu tahun 1942 Jepang mulai memperkuat pertahanan mereka di negara-negara yang sudah dikuasai, di antaranya adalah dengan membangun jalan kereta api, lapangan terbang dan lain-lain.³ Pembangunan jalan kereta api Muaro Sijunjung-Pekanbaru⁴ misalnya, yang merupakan perhitungan ahli militer Jepang yang termasuk mempunyai arti penting dan jangkauan strategis dalam rangkaian usaha memperkuat kedudukan di negara-negara yang sudah dikuasainya itu.

Syafei Abdullah mengatakan latar belakang dibangunnya jalan kereta api Muaro Sijunjung-Pekanbaru ini adalah karena daerah Sumatera Barat dan Riau memiliki potensial jika ditinjau dari aspek militer dan ekonomi dalam memenangkan perang Asia Timur Raya kala itu. Ahmad Yunus mengatakan bahwa pada saat itu di daerah Sumatera Barat merupakan hasil tambang batu bara dan merupakan juga sebagai lubang padi di Sumatera Tengah.⁵ Di samping itu pembangunan ini juga bertujuan untuk memindahkan pasukan dan alat perlengkapan perang dalam rencana mempertahankan Sumatera.⁶

Suwardi juga menyebutkan bahwa pembangunan ini digunakan untuk keperluan perang para tentara Jepang yang dimulai dari Pekanbaru melalui tambang emas Logas terus ke Sijunjung (Tambang Batu Bara Ombilin).⁷

³Syafei Abdullah, *Korban Pembangunan Jalan Kereta Api Maut Muaro Sijunjung-Pekanbaru Tahun 1942-1945*, (Pekanbaru: Unri Press, 1987), hal. 6.

⁴Pembangunan jalan kereta api ini dimulai pada bulan April 1943 dan selesai pada 15 Agustus 1945. Lihat Ahmad Yunus, (dkk), *Sejarah Perjuangan Rakyat Riau 1942-1958*, hal. 100.

⁵*Ibid*, hal. 89.

⁶Ahmat Husein, (dkk), *Sejarah Perjuangan Kemerdekaan RI Minangkabau/Riau 1945-1950*, (Jakarta: PT New Aqua Prees, 1978), hal. 67.

⁷Suwardi, (dkk), *Sejarah Perlawanan Terhadap Imperialisme dan Kolonialisme di Riau*, (Jakarta: Depertemen Pendidikan dan Kebudayaan Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional Proyek

Artinya pada saat itu pembuatan jalan kereta api adalah untuk membawa hasil tambang batu bara Sawah Lunto Sijunjung ke pantai Timur Sumatera dan selanjutnya akan dikirim ke luar negeri. Hasil tambang itu kemudian dikapalkan di Pelabuhan Sungai Siak. Karena saat itu juga Pelabuhan Dumai adalah pelabuhan Samudera yang bisa disinggahi kapal-kapal besar dan kecil dari luar negeri.⁸

Disini dapat kita lihat bagaimana pihak Jepang untuk membangun jalur kereta api Muaro Sijunjung-Pekanbaru, yang nantinya akan menguntungkan bagi Jepang. Karena selama perang berkecamuk, Jepang membutuhkan logistik dalam jumlah sangat besar dan bisa dikirim dalam waktu cepat untuk memenuhi kebutuhan serdadunya. Batu bara dan minyak juga merupakan komoditas amat penting untuk mendukung perang. Juga dari sanalah dapat kita lihat bahwa pembangunan rel kereta api ini bukan tanpa alasan, di lihat dari potensi ekonomi, dua kawasan ini penting untuk dilengkapi infrastruktur, apalagi potensi dan letaknya yang strategis. Sumatera Barat kaya sebagai lumbung beras dan bahan bakar, sementara Riau kaya akan minyak bumi yang saat itu sudah mulai produksi. Di Riau terdapat dua pelabuhan besar yaitu pelabuhan Sungai Siak dan pelabuhan Dumai. Sungai Siak mampu dilayari kapal besar karena kedalamannya, sementara pelabuhan Dumai letaknya strategis bersebelahan dengan Selat Malaka.

Di sisi lain pembangunan kereta api ini juga merupakan suatu inisiatif untuk menghubungkan daerah perdalaman dengan daerah pesisir. Hal ini disebabkan karena pada masa Jepang ini daerah perdalaman sudah mulai menghasilkan bahan yang waktu itu dibutuhkan oleh Jepang. Sementara di daerah pesisir seperti Pelabuhan Teluk Bayur sudah mulai meredup aktivitasnya. Maka dengan adanya pembangunan rel kereta ini akan

mudah membawa barang dari daerah perdalaman ke daerah pesisir dengan jumlah yang lebih besar. Disamping itu pembangunan rel kereta api ini juga nantinya akan bisa menghubungkan daerah di Sumatera dengan jalur darat. Dengan demikian maka pembangunan rel kereta api ini mulai dilaksanakan pada tahun 1943.

Untuk pembangunan jalan kereta api Muaro Sijunjung-Pekanbaru ini memakan tenaga manusia yang cukup banyak. Sebagaimana Muchtar Lufi menyebutkan bahwa Romusha dalam pembangunan jalan kereta api Muaro Sijunjung-Pekanbaru ini terdiri dari rakyat Indonesia, namun paling banyak adalah para romusha yang didatangkan dari JawaRiau dan Sumatera Barat.⁹

Selain dari orang-orang Indonesia yang dikerahkan kerja paksa membangun jalan kereta api Muaro Sijunjung-pekanbaru ini, juga tawanan perang yang terdiri dari orang-orang Belanda, Inggris, Amerika Serikat, Australia dan lain-lain.¹⁰

Proses Pembangunan Rel Kereta Api Muaro Sijunjung-Pekanbaru

Mengenai proses pembuatan jalan kereta api tersebut dimulai dari dua arah dalam waktu bersamaan yaitu dari Pekanbaru dan Muaro Sijunjung. Keduanya kemudian bertemu di Lubuk Ambacang. Sedangkan alat yang digunakan adalah seperti cangkul, tambilang, pisau, sekop, dan lain-lain. Selama pekerjaan ini para Romusha memang memeras tenaga dengan bersimbah keringat hingga nyawa pun berpisah dari badan. Mereka mengali tanah merah yang terdapat di kiri kanan jalan kemudian menimbunya ke jalan yang sedang dikerjakan. Di samping itu ada pula yang membuat jembatan seperti, Rakit

Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional, 1984), hal. 91.

⁸Ahmad Yunus, (dkk), *op, cit*, hal. 89.

⁹ Muchtar Lufi, (dkk), *Sejarah Riau*, (Pekanbaru: Percetakan Riau, 1998), hal. 413.

¹⁰ Henk Hovinga, *The Sumatra Railroad: Final Destination Pakan Baroe 1943-1945* (5th rev. ed & 1st English ed.); Leiden: KITLV Press, 2010), hal.11.

Gadang, Lipat kain, Libuk Ambacang, Taratak Buluh, dan lainnya.¹¹

Di sungai Kampar jembatan yang dibuat Romusha sekitar 200 M. Kemudian jembatan ini dinamakan “Jembatan Maut”. Sedangkan para Romusha mengatakan jembatan ini adalah “*Jembatan Kereta Api Maut*”.¹² Nama jembatan ini didasarkan kenyataan yang besarnya korban jiwa selama mengerjakannya. Jembatan ini sungai Kampar ini terdiri atas empat buah. Keempat jembatan ini terbuat dari kayu, beserta tiang-tiangnya sehingga daya tahannya diragukan.¹³ Syafei Abdullah mengatakan jembatan ini tentunya tidak akan mampu menahan arus air ketika banjir melanda. Karena jembatan ini hanya dibuat dari kayu, seperti kayu karet, kayu manti, dan kayu apa saja yang ada disekitar pembangunan tersebut. Dari muaro Sijunjung ke Pekanbaru ada empat jembatan yang daya tahannya diragukan. Jembatan ini adalah jembatan Sungai Kampar Kiri dan sungai Kampar Kanan, jembatan Kebun Durian dan jembatan Batang Kuantan dekat Muaro. Keempat jembatan ini terbuat dari kayu juga tiang-tiangnya tidak begitu dalam di tanamkan ke dasar tanah, karena alat-alat yang dipergunakan membangunnya cukup sederhana sekali.¹⁴

Selama bekerja tidak ada istilah teriknya panas atau hujan. Mereka harus bekerja keras. Apa lagi saat rel kereta api ini melewati rawa-rawa. Untuk menimbun rawa-rawa ini mereka bekerja tanpa ada istirahat. Karena rel kereta api ini harus dapat disiapkan. Ahmad Yusuf mengatakan pekerjaan berat saat pembuatan jalan kereta api ini adalah sebagai berikut: *Pertama*, menggali tanah untuk menimbun bahagian jalan rel yang berawa-rawa dari tempat yang rendah dari ujung jalan atau di pangkal jalan. *Kedua*, mengangkat kayu-kayu untuk bantalan

rel dan jembatan. *Ketiga*, adalah mengangkat besi-besi yang hanya menggunakan bahu saja.¹⁵

Sementaraitudari berbagai sumber yang didapatkan ada beberapa stasiun yang dibangun pada masa ini. Adapun stasiun adalah sebagai berikut:

1. Kamp Muaro
2. Kamp Kuantan1
3. Kamp Kuantan2
4. Kamp Lubukambacang
5. Kamp Logas
6. Kamp Kotabaru
7. Kamp Lipatkain
8. Kamp Sungaipagar
9. Kamp Lubuksakat
10. Kamp Taratakbuluh
11. Kamp Kubang
12. Kamp Tengkirang
13. Kamp Pekanbaru

Pembangunan stasiun ini juga alatnya terbuat dari kayu. Terutama untuk tiang dan dinding-dindingnya. Meskipun saat itu sudah ada semen namun itu hanya digunakan saja untuk lantainya. Datuk, Sutraman, Datuk Su’a, Datuk Turijan dan Datuk badu Hasan bahwa selama pembangunan ini berlangsung alat yang digunakan juga cukup sederhana. Seperti skop dan cangkul digunakan untuk mengalih tanah dan mengaduk semen dengan batu atau pasir. Sedangkan ember digunakan untuk memngangkut pasir, air, batu dan semen yang sudah di aduk. Lain pula halnya dengan kapak yang saat pembangunan ini digunakan untuk memekukan (mamokukan) paku terhadap kayu-kayu yang akan disambungkan, supaya kayu itu bisa kokoh. Pembanguna stasiun ini juga dikerjakan bersama oleh para Romusha seiring juga dengan pembangunan rel kereta api ini.¹⁶

Pembangunan jalan kereta api ini dilaksanakan oleh beberapa perusahaan Jepang, di antaranya perusahaan bernama Obayasyi Gumi KK (Kobusyiki Kaisha), Nichi

¹¹Ahmad Yunus, (dkk), *op. cit*, hal. 97.

¹²Syafei Abdullah, *op. cit*, hal. 85.

¹³Ahmad Yunus, (dkk), *op. cit*, hal. 97.

¹⁴Syafei Abdullah, *op. cit*, hal. 86.

¹⁵*Ibid*, hal. 98

¹⁶Hasil *Wawancara*, 2014.

Matsu Gumi KK, Kazima Gumi KK, dan Hayasyi Gumi KK. Perusahaan tersebut dipimpin oleh orang-orang militer Jepang (Gunzoku). Semua perusahaan ini bertanggung jawab kepada TETSUDO TAI yaitu satu baada atau grup yang meneruskan pembangunan jalan kereta api di bawah kekuasaan militer.¹⁷ Berbagai macam lokomotif dan gerbong dari Jawa dan Sumatera dibawa ke tengah-tengah hutan ini. Jepang sendiri juga mengirimkan beberapa truk-rel ke jalur ini. Sekitar 20 lokomotif dibawa ke jalur ini, yaitu empat lok 2C dari SCS (C54), tiga lok 1C1 dari SS (C30), satu lok 2B (B51) dan lok nomor 7, 30, 56, 60 dan 66 dari DSM. Lok milik SSS juga dipergunakan di jalur ini.

Selama berlangsungnya kerja paksa pembangunan jalan kereta api Muaro Sijunjung-Pekanbaru sudah cukup banyak memakan korban. Menurut perkiraan angka kematian rata-rata sehari satu orang dalam satu bedeng. Jumlah bedeng seluruhnya lebih kurang 600 buah atau tiap-tiap 2 Km terdapat 5 buah bedeng dari jalan sepanjang 220 Km tersebut. Sehingga lebih kurang 25 bulan kerja paksa pembangunan jalan kereta api itu telah menelan korban 280.000 jiwa atau kira-kira 0,4% dari 70 juta penduduk Indonesia ditahun 1945 itu, termasuk korban dua buah kapal yang tenggelam diserang sekutu dalam pelayaran menuju Teluk Bayur dan Pekanbaru. Kalau dilihat korban ini lebih besar jumlahnya dari penduduk sebuah negara seperti Brunai Darussalam dan Bahrain yang hanya berpendudukan masing-masing 210.000 dan 220.000 jiwa atau hampir sama dengan Comoros Island yang berpendudukan 285.000 Jiwa. (Menurut catatan tahun 1982).¹⁸

Jalan rel ini selesai akhirnya pada 15 Agustus 1945, bersamaan dengan penyerahan Jepang pada Sekutu. Jalan kereta api ini tidak pernah digunakan untuk tujuannya semula, membawa batu bara dari Sawahlunto,

Sumatera Barat, ke Pekanbaru. Kereta api yang melalui jalan rel ini hanya kereta api pengangkut tawanan perang yang telah dibebaskan. Tidak lama setelah itu jalan rel ini ditinggalkan begitu saja. Romusha dan tawanan perang yang mengorbankan nyawa untuk pembangunan jalan rel ini mati sia-sia.

Dari uraian di atas bisa diambil suatu kesimpulan, bahwa pembangunan rel kereta api Muaro Sijunjung-Pekanbaru merupakan sebuah proyek berkala besar. Proyek tersebut tidak dilaksanakan dengan alat-alat berat melainkan hanya dengan tenaga dan tangan-tangan manusia. Pembangunan ini dilakukan dengan alat seadanya diantaranya:

1. Menebas (menebang) semak-semak belukar sesuai ukuran tersebut
2. Menebang kayu-kayu besar
3. Menimbun rawa-rawa
4. Memotong kayu besar yang kemudian digunakan untuk bantalan rel tersebut¹⁹
5. Meruntuhkan bukit-bukit
6. Mengangkut batu atau pasir dengan gerobak dan ember
7. Memikul rel kreta dengan bahu saja
8. Untuk mengali tanahnya menggunakan cangkul, tambilang, dan skop.

Rekrueitmen Tenaga Kerja

Jika dilihat pekerjaan ini akan menuntut tenaga yang banyak, perlunya tenaga ahli dan tersedianya peralatan. Hal inilah yang menjadi masalah bagi Jepang. Penduduk Riau sangat kurang. Diperkirakan penduduk Riau tahun 1942-1945 rata-rata 10 jiwa per km².²⁰ Sementara itu daerah yang akan dilewati rel kereta api itu berpenduduk yang jarang. Bila dikerjakan oleh penduduk daerah dari Lubuk Ambacang ke Pekanbaru, maka akan mewajibkan seluruh penduduk laki-laki antara umur 16-45 tahun dan tenaga kerja dari tempat inipun jauh dari mencukupi kebutuhan. Sedangkan Jepang mengintensifkan

¹⁷Syafei Abdullah, *op, cit.* hal. 19.

¹⁸Syafei Abdullah, *op, cit.* hal. 93-94.

¹⁹Alat untuk menebag kayu ini adalah seperti pisau, kapak, baliwung, dan gergaji.

²⁰Ahmad Yunus, (dkk), *op, cit.* hal. 90.

penanaman bahan makanan. Bila penduduk harus mengerjakan jalan, maka pertanian tidak dapat dilaksanakan. Untuk mengatasi itu maka didatangkan tenaga dari Jawa.²¹

Berbagai langkah yang dilakukan Jepang untuk mendapat tenaga kerja supaya dapat menyelesaikan rencana kerja dalam waktu yang secepat-cepatnya. Ahmad Yunus menceritakan bahwa tentara Jepang mempropagandakan kepada pemuda di Jawa dan Sumatera. Bagi yang berminat akan disediakan lapangan pekerjaan, yaitu dengan gaji sebesar Rp, 3 perhari. Di samping itu, juga disediakan makanan secukupnya dan sekaligus dengan pakain kerjanya. Hal inilah yang mendorong banyak pemuda yang mendaftar dengan usia 18-25 tahun. Karena di daerah mereka kala itu memanglah sulit mendapatkan pekerjaan dan kurangnya makanan. Mereka mendaftar ini supaya dengan adanya pekerjaan yang ditawarkan oleh Jepang bisa memperbaiki nasibnya di hari kemudian.

Did daerah Jawa misalnya yang memerintahkan para pemuda yang berumur 18-36 tahun untuk datang ke kantor Lurah dengan alasan urusan penting. Setelah dicatat nama dan alamat para pemuda ini. Kemudian para pemuda ini tidak diperkenankan lagi untuk pulang ke rumahnya masing-masing. Pendaftar terhadap pemuda di Jawa ini juga dilakukan di jalan, pasar, sawah atau di mana saja berada. Bahkan juga di beberapa bioskop pertunjukkan yang gratis oleh pemerintahan Jepang.²² Setelah pertunjukkan selesai, di depan pintu bioskop telah menanti truk-truk yang dijaga Serdadu Jepang. Setelah keluar dari bioskop para pemuda langsung dimaksukan ke dalam truk dan tidak kembali lagi. Cara paksa seperti ini tidak saja terjadi di bioskop di daerah Jawa, tetapi juga terjadi di bioskop di daerah Pekanbaru, Bukittinggi, dan Padang.²³ Janji lain yang juga diungkapkan

oleh tentara Jepang terhadap pemuda di Jawa kala itu adalah untuk menyekolahkan mereka.

Sebagaimana Datuk Sutarman menyebutkan:

Saat itu saya berumur 18 tahun, bahwa saya dijanjikan untuk di sekolahkan oleh Jepang dan kemudian diiming-imingi jadi anggota *Heiho*. Tentu saja menarik hati saya, lantaran saya kala itu memang ingin sekali mengenyam pendidikan. Bersama seorang kawan saya bernama Dullah yang berusia dua tahun lebih muda dari saja meninggalkan desa dan pekerjaan sebagai petani. Saya dan Dullah diangkut ke Ambarawa bersama rombongan dari desa-desa lainnya. Dari Ambarawa, kami diangkut dengan kereta api ke Jakarta. Janji untuk bersekolah ternyata cuma bujuk rayu tentara Jepang. Sesampai di Jakarta, Saya dan rombongan dari Ambarawa langsung digiring ke Pelabuhan Tanjung Priok. Di sana, saya bergabung dengan ribuan Romusha dari berbagai daerah di Jawa yang siap diberangkatkan dengan kapal laut. Tujuannya Sumatera yang ternyata akan dipekerjakan sebagai Romusha.²⁴

Turijan juga mengatakan bahwa:

Saat itu saya berumur 12 tahu, bahwa hampir 20 hari berlayar di bawah pengawasan ketat tentara kolonial Jepang, sampailah rombongan kami di Pelabuhan Teluk Bayur, Padang. Tidak berhenti sampai di situ, kami ini lalu dibagi lagi dalam kelompok-kelompok. Sebagian dinaikkan ke kereta api yang membawa mereka ke Muaro Sijunjung termasuk saya dalam kelompok ini. Di Muaro, saya lalu disatukan dengan ribuan orang yang dikerahkan untuk membangun jalur rel kereta api di ruas Silokek sampai Silukah. Kami dipaksa menebas hutan dan mengikis

²¹*Ibid*, hal. 90

²²*Ibid*. hal. 91.

²³Syafei Abdullah, *op, cit*, hal. 14.

²⁴ Datuk Sutarman, *Wawancara*, Silukah, Nagari Durian Gadang (Sijunjung), 9 Januari 2014.

Bukit Cadas dengan bekal alat seadanya.²⁵

Di samping kerja paksa dari Jawa juga ada tenaga kerja paksa dari Riau dan Sumatera Barat sendiri. Menurut Jepang masyarakat Riau dan Sumatera Barat juga harus menyumbangkan tenaga kerja untuk kepentingan pekerjaan besar itu. Karena merakalah yang langsung mendapat manfaat dari jalan kereta api tersebut.

Di Tembilahan pengambilan tenaga kerja dilakukan secara paksa oleh Jepang.²⁶ Para pemuda yang ditunjuk sebagai tenaga kerja kasar itu diambil dari desa-desa dan didasarkan umur dan tenaganya. Seperti pemuda yang berbadan kekar akan dikerjakan untuk membuat jalan kereta api Muaro Sijunjung-Pekanbaru. Sebelum para pekerja paksa ini diberangkatkan ketempat kerja, terlebih dahulu diadakan acara pasar malam secara besar-besaran. Tujuannya untuk membujuk hati para pemuda, mereka diajak berpesta pora, bersenang-senang mereka lupa diri. Sehingga selesai pasar malam, para pemuda tadi kemudian baru dibawa ke Logas lokasi pembangunan jalan kereta api yang dibangun tersebut.²⁷

Hal serupa juga dialami oleh daerah-daerah lain yang ada di Riau²⁸, kecuali Kepulauan Riau yang tidak ada mengirinkan tenaga kerja dalam pembangunan jalan kereta api Muaro Sijunjung-Pekanbaru. Ini mungkin disebabkan ada hubungannya dengan dengan kebijakan Residen G. Yogi yang mengkhususkan tenaga untuk menyediakan *Heiho*. Karena Jepang merasa perlu

membentuk pasukan militer dalam melawan Perang Asia Timur Jaya.²⁹

Alasan Jepang untuk merekrutmen tenaga kerja yang banyak dari Jawa adalah karena pemuda Sumatera Barat sudah merasakan pahitnya jadi kerja paksa terutama pada masa Belanda (Rodi). Sehingga rayuan dan bujuk dari Jepang tidak lagi mampu untuk memikat sebagian pemuda yang ada di Sumatera Barat. Satu-satunya cara supaya pemuda Sumatera Barat bisa bekerja untuk Jepang dalam membangun rel kereta api ini adalah dengan cara yang keras dan kasar. Syafei Abdullah mengatakan bahwa pada saat itu Jepang menyuruh kepala kampung (*Suncho*) untuk mengirim pemuda-pemudanya walau harus dengan cara kasar. Namun cara inipun tidak begitu berhasil, karena beberapa hari saja berada di lokasi kerja. Mereka sudah banyak yang melarikan diri kedaerah asal mereka.³⁰

Memang umumnya kuli-kuli Romusha dari Sumatera Barat telah mengetahui keadaan alam daerah sekitar pembangunan rel kereta api tersebut, sehingga tidak terlalu sulit untuk mereka melarikan diri. Sedangkan kalau dari Jawa itu sangat sulit untuk melarikan diri apa lagi untuk sampai ke daerah asalnya. Karena para Romusha Jawa ini tidak mengetahui keadaan alam dan begitu juga jarak yang ditempuh juga sangat jauh. Ditambah lagi dengan dipisahkan oleh dua pulau yang menjadi penghalang bagi Romusha Jawa untuk melarikan diri. Namun di antara Romusha yang berasal dari Jawa banyak pula yang berhasil melarikan diri ke kampung-kampung seperti Kampar, Inderagiri, dan lain-lain.³¹

Baru satu bulan pembangunan jalan kereta api tersebut dimulai, sudah banyak para Romusha yang kurus karena beratnya pekerjaan dan ditambah pula dengan kekurangan makanan yang jauh dari memadai. Di samping itu yang sangat menyedihkan

²⁵ Datuk Turijan, *Wawancara*, Nagari Paru (Sijunjung), 10 Januari 2014.

²⁶ Ahmad Yunus, (dkk), *Sejarah Kesultanan Inderagiri*, (Pekanbaru: Pemerintahan Daerah Provinsi Riau Pekanbaru, 1994), hal. 143.

²⁷ Ahmad Yunus, (dkk), *Sejarah Perjuangan Rakyat Riau 1942-1958*, hal. 92.

²⁸ Daerahnya seperti Siak, Kampar, Kuantan (Kuasing), Inderagiri. dll.

²⁹ *Ibid*, hal. 93.

³⁰ Syafei Abdullah, *op, cit*, hal. 18

³¹ *Ibid*, hal. 18

adalah perlakuan kejam terhadap para Romusha yang terjadi di semua lokasi kerja. Salah satu bukti kekajam Jepang adalah pada bulan Mei 1943 ketika seorang Jepang marah kepada seorang Romusha yang kedapatan mencuri ubi kayu (*Singkong*) di belakang rumah tempat tinggal orang Jepang di sebuah kampung yang tidak jauh dari Muaralembu (Kuantan Singingi). Romusha ini dihujam tinju kemukanya beberapa kali sehingga tersungkur tak berdaya lagi.³² Muhammad Amin mengatakan bahwa setiap hari kena tempelng, di tampar, ditendang, diukili, dan ditinju dengan kedua tangan sepuas-sepuas hati Jepang.³³

Kekejaman yang terjadi pada waktu itu adalah saat membuat terowongan di desa Padang Sawah yang tidak jauh dari Muaro Sijunjung (Sumatera Barat). Karena para Romusha yang sakit dipaksa bekerja, jika tidak mau bekerja dengan alasan sakit, Romusha tersebut dipukuli oleh polisi Jepang dengan menggunakan rotan, manau dan bahkan ditusuk dengan puntung kayu yang berapi.³⁴ Datuk Sutarman juga menceritakan bahwa kekejaman Jepang saat itu terlihat jelas ketika mereka menghancurkan tebing di malam hari dengan menggunakan dinamit. Pada saat dinamit meletus, sedangkan ratusan Romusha masih bekerja di kaki tebing. Hanya dalam hitungan detik, tebing di atas mereka runtuh. Beruntung saya berhasil menyelamatkan diri, sedangkan banyak sekali romusha lain yang tidak sempat menghindar sehingga mereka tertimpa reruntuhan tebing. Pada malam itu juga, saya hanya dapat mendengar teriakan dan rintihan memilukan rekannya senasib sepenanggungan.³⁵

³²*Ibid.*, hal. 23.

³³ Muhammad Amin, (dkk), *Sejarah Perjuangan Rakyat Kampar*, (Kampar: Pemerintahan Kabupaten Kampar Dinas Pendidikan Pemuda dan Olahraga, 2006), hal. 46.

³⁴*Ibid.* 25.

³⁵Datuk Sutarman, *op, cit.*

Keesokan paginya, saya menyaksikan mayat berserakan. Sebagian ada yang tewas tertimpa pohon dan tanah. Bau anyir mayat merebak di sana-sini. Sebagian korban ledakan ada yang dikubur, sebagian lagi dihanyutkan begitu saja ke Sungai Kuantan yang merentang di dekat lokasi tersebut. Hingga bau anyir bangkai tidak hilang selama dua bulan.³⁶

Datuk Turijan menceritakan wajar saja kalau kondisi seperti itu, banyak Romusha yang berusaha kabur. Meskipun risikonya harus kehilangan nyawa bila ketahuan. Romusha yang lainnya melarikan diri juga banyak yang selamat. Namun tidak pula sedikit yang mati dalam pelarian ini, karena banyak yang tersesat di hutan dan susahnyanya makanan. Romusha yang banyak meninggal pada masa perlawanan ini adalah orang Jawa yang tidak tahu dengan hutan tersebut. Tapi Romusha yang banyak selamat adalah orang yang tahu daerah tersebut seperti Riau dan Sumatera. Kekejaman Jepang terhadap para Romusha yang mencoba melarikan diri, apabila tertangkap oleh Jepang Romusha yang melarikan diri ini akan diberikan hukuman dengan dipertontonkan di hadapan romusha lain. Bahkan saya sendiri sempat tidak diberi makan selama beberapa hari.³⁷

Di sisi lain kekejaman ini juga dirasakan dalam masalah keyakinan yang meraka anut. Baik itu para Romusha yang berkeyakinan Kristen, Hindhu-Budha, Islam dan agama lainnya. Sebagaimana yang diceritakan oleh Syafei Abdullah bahwa pada umumnya para Romusha ini terdiri dari orang-orang beragama atau orang-orang yang percaya kepada Tuhan (bertuhan), bahkan di antara mereka ada yang taat melaksanakan ajaran agama mereka. Akan tetapi setelah berada di daerah kerja paksa itu boleh dikatakan semua mereka tidak lagi melakukan ajaran agama mereka masing-masing. Misalnya mereka yang beragama Islam,

³⁶*Ibid.*

³⁷Datuk Turijan, *op, cit.*

janganakan sembahyang Jum'at, hari Jum'atpun mereka tidak ingat lagi. Begitu pula halnya dengan mereka yang beragama Kristen, Hindhu-Budha dan agama lainnya.³⁸

Kalau ditanyakan kepada mereka yang beragama Islam, kenapa kalian tidak sembahyang Jum'at? Jawabnya adalah waktu untuk ibadah sudah habis disita oleh Jepang untuk bekerja paksa. Selain itu tidak memiliki pakain yang bersih untuk dijadikan penutup aurat kalau ingin sembahyang. Di tambah lagi dengan kondisi yang sudah berpenyakit, kotor, dan pikiranpun kacau. Bagaimana kami akan sembahyang dengan keadaan yang demikian? Kalaupun kami sembahyang akankah Tuhan menerima ibadah kami dengan keadaan yang demikian ini?. Itulah jawaban yang dilontarkan para Romusha baik yang beragama Islam maupun agama lainnya.³⁹

Pada saat itu wajar saja para Romusha tidak lagi melaksanakan ajaran mereka masing-masing. Sebagaimana yang dikatakan oleh Datuk Su'a, Datuk Sutarman, Datuk dan Datuk Turijan, janganakan untuk membeli pakaian sembahyang makan saja susah apalagi untuk beribadah kepada Tuhan. Hal ini bisa terjadi karena keadanlah yang menjadikan kami tidak bisa melaksanakan perintah Tuhan. Ditambah lagi orang Jepang yang tidak mau tahu kami ini beragama apa?. Tidak ada pikiran orang Jepang terhadap demikian. Bahkan kami malahan diperintahkan oleh tentara Jepang untuk hormat saat mati hari terbit.⁴⁰

Tidak hanya itu selama 2 tahun bekerja sebagai Romusha Datuk Su'a, Datuk Turijan, Datuk Sutarman dan bahkan Romusha lainnya tidak mengetahui dan bahkan tidak merasakan apa itu Hari Raya dan Puasa di bulan Ramadhan. Begitu juga halnya jika para Romusha yang mati tidak lagi ada upacara agama saat mau dikuburkan. Sehingga diantara yang beragama Islam dan yang bukan Islam

disamakan saja. Bahkan lebih ironisnya lagi para Romusha yang sakit dikubur hidup-hidup, juga banyak pula Romusha yang mati tidak dikuburkan.

Kekajaman ini mulai dari segi makanan, pakaian, upah, tempat tinggal, daerah tempat bekerja, kesehatan dan lain sebagainya. Sebagaimana dikatan oleh Muchtar Lufi para Romusha bekerja melampaui kesanggupan manusia dan sebagai imbalan hanya mendapatkan nasi bercampur sagu, terkadang pakai garam atau ikan asin. Hingga untuk mengisi perut ada Romusha yang memakan bangkai tikus.⁴¹ Hal ini juga dikatakan oleh Syafei Abdullah bahwa ada seorang Romusha yang bernama A. Roni dari Jepara (Jawa Tengah) yang karena lapar harus memakan daging tapir (cipan) di Pematang Kering demi bertahan hidup.⁴² Akibatnya hampir seluruh Romusha terserang penyakit. Nyoto mengatakan para Romusha yang tinggal di kamp-kamp disemak belukar, terbuka tiada pintu, tidak pakai jendela dan mereka banyak yang telanjang bulat.⁴³ Meskipun ada yang berpakaian itu hanya baju yang dibuat dari *goni* (karung) dan celana dari kulit *tarok*.

Ramly Bey juga mengatakan bahwa tempat mandi para Romusha sangatlah bau, seakan melebihi bangkai manusia lantaran air tidak mengalir. Sedangkan untuk buang kotaran tidak jauh dari kamp yang mereka diami. Hal inilah yang menyebabkan para Romusha diserang penyakit. Ditambah lagi pengobatan jang sangat minim sehingga banyak Romusha yang mati, baik itu karena penyakit malaria (nyamuk), kudis, gatal-gatal, paru-paru, busung lapar, dan lain sebagainya.⁴⁴

⁴¹Muchtar Lufi, (dkk), *op, cit*, hal. 413.

⁴²Syafei Abdullah, *op,cit*, hal. 131.

⁴³Nyoto, Kim Teng: *Dari Perjuangan Hingga Kedai kopi Status Biografi*, (Pekanbaru: UNRI Press, 2002), hal. 59.

⁴⁴ Ramly Bey, *Sejarah Perjuangan Pemuda Kampar Dalam Merebut Kemerdekaan Republik Indonesia Di Daerah Riau*, (Kampar: Pemerintahan Kabupaten Kampar Dinas Pendidikan Pemuda Dan Olahraga, 1997), hal. 15-16.

³⁸Syafei Abdullah, *op, cit*, hal. 34

³⁹*Ibid*, hlm. 34.

⁴⁰Hasil Wawancara, 2014.

Meskipun pada masa itu sudah ada rumah Sakit Darurat menampung orang-orang yang sakitnya sudah parah. Rumah sakit ini terdapat di beberapa kampung, di antaranya Muaro, Lubuk Ambacang, Logas, Kebun Lada, Muaralembu, Kotobaru, Sungai Bawang, Lipatkain, Taratakbuluh, dan Pekanbaru. Sebagian besar Romusha yang di bawah ke rumah sakit ini tidak ada yang sembuh, malahan bertambah parah karena tidak pernah mendapat perawatan dan pengobatan. Rumah sakit darurat ini merupakan Sekolah Rakyat atau Madrasah yang tidak berfungsi lagi selama pendudukan Jepang, karena orang-orang kampung setempat sebagian besar telah mengungsi ke dalam hutan. Sedangkan lokasi yang tidak ada bangunan sekolah dan madrasah atau rumah kosong dibangun penampungan darurat yang mirip bangunannya dengan tempat-tempat tinggal para Romusha. Oleh karena itu tidaklah heran jika para Romusha banyak yang mati, karena hanya namanya saja rumah sakit, tetapi tidak ada perawatan.

Menurut keterangan dan catatan Bapak Bedjo salah seorang Romusha yang pernah bertugas sebagai pembantu perawat di rumah sakit darurat Muaralembu tahun 1943-1944, penyakit yang diderita oleh para Romusha adalah seperti tercatat pada tabel dibawah ini:

Tabel I
Nama-Nama Penyakit dan Jumlah Penderitanya⁴⁵

Tahun	Busung Lapar (H.O)	Sakit Perut (Disentris)	Malaria (Demam)	Penyakit Paru-Paru	Tuberculosis
1943	2820	3265	1978	627	100%
1944	4075	608	2954	812	100%
Jumlah	6895	9333	4932	1439	100%

Berdasarkan jumlah angka diatas, dapat dilihat kalau penderita penyakit perut

⁴⁵Syafei Abdullah, *op, cit*, hal. 47-48.

menempati urutan teratas, kemudian disusul penderita penyakit busung lapar, malaria, dan paru-paru. Sedangkan penderita penyakit tukak atau kudis seluruh Romusha menderita penyakit tersebut termasuk juga Hancho dan Dancho. Hanya ada yang parah dan ada yang ringan. Jumlah yang tercantum di atas hanya sebagian kecil saja, karena umumnya para penderita banyak yang tidak mau berobat ke rumah sakit darurat.

Romusha yang merasakan kekejaman Jepang adalah para wanita yang ada dilintasan pembangunan rel kereta api tersebut. Sebagaimana Syafei Abdullah mengatakan bahwa pada umumnya nafsu seks serdadu Jepang ini luar biasa, bila melihat wanita yang mereka senangi dengan berbagai cara mereka melakukan untuk mendapatkannya. Bagi mereka tidak masalah apakah wanita itu gadis, janda atau istiri orang, yang penting wanita tersebut dapat melampiaskan nafsu mereka. Bahkan wanita yang sedang hamilpun mereka gauli.⁴⁶

Di daerah Singingi misalnya saat seorang wanita yang berumur sekitar 30 tahun yang sedang mandi disungai kecil didatangi dua orang serdadu Jepang membujuk wanita tersebut untuk melakukan hubungan kamin. Namun wanita tersebut menolaknya karena ia bersuami. Maka dengan berbagai cara dilakukan oleh kedua serdadu tersebut supaya wanita ini mau berhubungan kelamin. Karena cara halus tidak juga berhasil, sedangkan kedua serdadu itu tidak sabar lagi, lalu tangan wanita itu ditarik dan dibawa kesemak-semak. Setelah semua ditelanjangi mulailah keduanya berpacu melampiaskan nasfunya dengan cara bergantian. Setelah puas dalam keadaan telanjang dan tubuh lemah wanita yang diperkosa tadi ditinggalkan begitu saja.

Kendala Tidak Beroperasinya Rel Kereta Api Muaro Sijunjung-Pekanbaru

⁴⁶*Ibid*, hal. 58.

Kekalahan Jepang terhadap Sekutu disambut baik oleh bangsa Indonesia untuk mengatakan kemerdekaan. Sehingga pada tanggal 17 Agustus 1945 Indonesia merdeka dan Jepang pun angkat kaki dari bangsa ini. Akan tetapi kepergian Penjajah Jepang ini juga menyebabkan berakhirnya kereta api untuk beroperasi selama-lamanya.

Kendalanya tidak beroperasinya kereta api Muaro Sijunjung-Pekanbaru ini adalah karena berbagai alasan. Di antaranya, saat masih dalam pembangunan jalan rel dibangun secara asal-asalan karena masing-masing Tentara Jepang dan Romusha tidak mengerti bagaimana cara membangun jalan rel yang baik. Bantalan rel dibuat dari kayu apa saja yang ada di hutan, sehingga bantalan-bantalan tersebut pecah saat rel ditancapkan pada kayu tersebut. Sehingga apabila jalan rel melintasi rawa-rawa tersebut hanya ditimbun alakadarnya tanpa dipadatkan, sehingga tanah ini sangat rawan ambles apabila dilewati kereta api.

Jembatan rel yang dibangun pun dibuat seadanya sehingga konstruksi jembatan amat rapuh dan bisa saja ambruk sewaktu-waktu. Di daerah Logas misalnya, sebagaimana menurut para insinyur SS seharusnya dibangun terowongan menembus Bukit Barisan. Tetapi tentara Jepang tidak mengindahkan pendapat para Insinyur Staatsspoorwegen dan sebaliknya membuat jalur memutar di samping jurang dan membuat tanggul yang konstruksinya amat buruk.⁴⁷

Di samping itu ada jembatan yang telah runtuh karena beban kereta api tersebut. Juga ada jembatan yang runtuh karena air sungai yang besar (banjir). Meskipun ada niat kala itu dari Jepang untuk memperbaiki namun itu tidak terlaksanakan lagi, karena Jepang telah mengalami kekalahan dari sekutu. Kekalahan ini disebabkan hancurnya 2 kota besar di Jepang (Hiroshima dan Nagasaki) yang dibom

Atom oleh sekutu. Maka dapat dikatakan Jepang kalah jalan kereta apipun hancur.⁴⁸

Jalan kereta api yang telah mengorbankan ratusan ribu jiwa itu, sampai sekarang tidak ada gunanya bagi bangsa Indonesia. Karena di atas jalan kereta api itu sudah kembali menjadi semak belukar, sedang sebahagian lagi telah menjadi lahan pertanian dan perkebunan masyarakat setempat. Rel-relnya sudah menjadi besi tua yang diperjual belikan orang. Sehingga tidak ada lagi kelihatan tanda-tanda bekas jalan kereta api, kecuali tulang-tulang manusia saat masyarakat mengelolah tanah untuk dijadikan kebun. Penemuan tulang-tulang ini menjadi saksi bahwa puluhan tahun yang silam banyak kuli-kuli Romusha yang terkubur di sepanjang jalan kereta api maut tersebut.⁴⁹

Terhadap korban yang sedemikian besarnya patutlah kiranya kita yang masih hidup untuk mengenang sambil menundukan kepala. Hal ini pulalah yang mendorong Bapak R. H. Soebrantas Siswanto, Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Riau pada tahun 1978 meresmikan sebuah bangunan batu sebagai peringatan yang terletak didesa Simpang Tiga, Jl. Kaharuddin Nasutiaon, Kec. Bukit Raya Pekanbaru. Batu peringatan itu beliau beri nama "Pahlawan Kerja". Letak batuk ini memang tepat sekali, karena pada tahun 1944 silam telah dikuburkan secara masal 150 orang Romusha di tempat itu. Bahkan diantara Romusha yang ditumpuk dalam kuburan massal tersebut ada yang masih hidup. Karena bagi serdadu Jepang Romusha yang masih hidup tidak akan bertahan lama karena mereka sudah sakit parah.

Pembangunan batu peringatan ini sudah dimulai pada tanggal 17 Agustus 1958 atas anjuran Bung Karno (Presiden Pertama RI) yang sangat besar perhatiannya terhadap nasib bangsa Indonesia yang menjadi korban keganasan Jepang dalam pembangunan jalan

⁴⁷<http://www.japansekrijgsgevangenkampen.nl>. Diunduh Pada Tanggal 23 Desember 2013.

⁴⁸Syafei Abdullah, *op, cit*, hal, 101.

⁴⁹Syafei Abdullah, *op, cit*, hal. 102.

kereta api Muaro Sijunjung-Pekanbaru. Hal inilah yang kemudian oleh Bapak R. H. Soebrantas Siswanto selaku Gubernur Riau bertepatan dengan hari Pahlawan 10 November 1978 disempurnakan bangunannya dan langsung diresmikan.⁵⁰

Batu peringatan sederhana ini tertulis ungkapan kata-kata dari Bapak R. H. Soebrantas Iswanto. Sebagaimana bait syairnya itu yang sudah mulai tampak kusam bagian cat putihnya dengan kepala lokomotif kereta api tua yang tampak 10 meter dibelakangnya dengan posisi ditinggikan. Untuk itu marilah kita simak syairnya dibawah ini:

*Pahlawan kerja. Bekerja, bekerja,
bekerja.
Nasibmu dihina papa.
Jasamu tak kulit terurai tulang.
Disini Anda rehat bersama.
Tanpa tahu keluarga.
Tak ada nama dan upacara.
Namun jasamu dikenang bangsa.
Andalah pahlawan kerja.
Ya Allah, keharibaan Mu kami
persembahkan mereka.
Ampuni mereka. Rahmatilah mereka.*

Simpang Tiga, 10 November
1978
Gubernur Kepala Daerah TK.
I. Riau
T.t.d
R.H. Soebarantas Siswanto

Dari syair ini digambarkan bagaimana sejarah kelam kekejaman jepang dalam pembangunan rel kereta api Muara Sijunjung-Pekanbaru yang menggunakan darah manusia Indonesia tersebut, yang patut terus dikenang. Sebab bukan hanya berupa kisah kekejaman belaka tapi juga saksi sejarah merdekanya Indonesia.

Tetapi ironisnya, rel kereta yang dibangun oleh nenek moyang kita dengan sepenuh jiwa dan raga, tetapi ujung-ujungnya jadi jalur kereta api mati. Sungguh durhaka generasi setelah keerdekaan yang membiarkan jalur kereta api ini untuk punah. Untuk itu marilah hargaai sejarah pembangunan jalur kereta api di Indonesia dan Muaro Sijunjung khususnya dengan mendo'akan para pendahulu kita yang telah berjuang menciptakan jalur kereta ini.

Untuk mengnang Romusha yang telah rela mati dmi kemerdekaan bangsa ini. Oleh karena itu saya pribadi selaku penulis memberikan sebuah puisi yang dipersembahkan kpada mereka yang telah tiada. Ungkapan puisi ini adalah salah satu bentuk untuk mngenang jasa mereka. Lebih jelasnya lihat syair puisi di bawah ini:

MUARU SIJUNJUNG-PEKANBARU

*Para Romushamatiterkubur
AntaraMuaroSijunjung-Pekanbaru
Takberkatadantakbisaberteriak*

*Meraka yang kiniterkubur
AntaraMuaroSijunjung-Pekanbaru
Takbisaberucap "MERDEKA"
Takbisaangkatsenjata
Dan besirelkeretaapilagi*

*Merekamatimenderita
Dalamhutanbelantara
Ditengahdaerah malaria
Kerjapaksatampaupa*

*Kenang....
Kenanglahmereka
Para Romusha yang telahberjuang
Para Romusha yang
nyawanyamelayang
Dari kebiadapanpenjajahJepang*

*Merekasekaranghanyalahmayat
Gambarandarikerasnyaperjuangan*

⁵⁰*Ibid*, hal. 96.

Melukiskan perjalanan kelim republik ini

Dari kejamnyasejarahkaumpenjajah

Kenang....

Kenanglah mereka

Yang tinggaltulang dilulut lumpur

Karenaribuanmerakatelahterkubur

Antara Muaro Sijunjung-Pekanbaru

Penutup

Secara historis semenjak Pemerintah kolonial Belanda telah mempunyai rencana tepatnya pada tahun 1920an untuk membangun jalan kereta api dari Muaro (yang merupakan ujung Selatan jaringan jalan kereta api Sumatera Barat) ke Pekanbaru. Karena medan yang sulit, jalan kereta api ini belum sempat dibangun sampai pecahnya Perang Dunia kedua. Tentara kekaisaran Jepang mengetahui adanya rencana ini, dan tertarik untuk membangunnya berdasarkan kebutuhan strategis mereka.

Jalur kereta api ini menghubungkan Muaro Sijunjung dengan Pekanbaru, sebuah kota pelabuhan di sungai Siak. Jalur sepanjang 220 km ini dibangun antara 1943-1945. Alasan pertama dan utama untuk pembangunan jalur ini adalah untuk mengangkut batu bara dari Tapui, yang terletak di cabang dari jalur ini. Alasan kedua adalah alasan strategis menghubungkan Samudera Hindia dengan Selat Malaka.

Selama pembangunan ini berlangsung berbagai macam siksaan yang dirasakan para Romusha. Baik itu Romusha dari Australia,

Belanda, Amerika, Inggris dan bahkan dari Indonesia sendiri. Kekajaman ini juga terjadi terhadap keyakianan yang mereka anut, baik itu agama Islam, Kristen, dan agama lainnya. Mereka semua tidak dapat melaksanakan ibadah sesuai dengan agama mereka masing-masing, karena waktu ibadah mereka sudah disita untuk bekerja oleh tentara Jepang. Padahal mereka ini adalah dahulunya sebelum menjadi Romusha merupakan orang yang taat beragama. Bahkan rakyat kita mengatakan bahwa kekejaman seburuk ini belum dirasakan selain masa Penjajahan Jepang.

Dari pembangunan rel kereta api yang telah dikemukakan dalam uraian terdahulu jelas kepada kita bahwa betapa kejamnya penjajah Jepang terhadap rakyat bangsa ini. Dengan sejarah kelim kekejaman pembangunan rel kereta api Muaro Sijunjung-Pekanbaru yang menggunakan tenaga manusia Indonesia tersebut, patut terus dikenang. Sebab bukan hanya berupa kisah kelim kekejaman tetapi juga saksi sejarah merdekanya Indonesia.

Pembangunan rel kereta api ini perlu diinformasikan kepada semua pihak agar tumbuh jiwa kebangsaan dan keberlawanan, khususnya bagi generasi kini dan yang akan datang.

Jejak rel kereta api Muaro Sijunjung-Pekanbaru memang tidak lagi utuh. Hanya sepenggal sejarah yang tersisa namun cukup menggambarkan betapa keras perjuangan kaum pribumi melepas belenggu kolonialisasi. Dari belantara Sumatera di ketinggian 400 kaki ini sekelumit perjalanan kelim republik dilukiskan.

Daftar Pustaka

A. Buku

Abdullah, Syafei, *Korban Pembangunan Jalan Kereta Api Maut Muaro Sijunjung-Pekanbaru Tahun 1942-1945*, Pekanbaru: Unri Press, 1987

- Amin, Muhammad, (dkk), *Sejarah Perjuangan Rakyat Kampar*, Kampar: Pemerintahan Kabupaten Kampar Dinas Pendidikan Pemuda dan Olahraga, 2006
- Bey, Ramly, *Sejarah Perjuangan Pemuda Kampar Dalam Merebut Kemerdekaan Republik Indonesia Di Daerah Riau*, Kampar: Pemerintahan Kabupaten Kampar Dinas Pendidikan Pemuda Dan Olahraga, 1997
- Husein, Ahmat, (dkk), *Sejarah Perjuangan Kemerdekaan RI Minangkabau/Riau 1945-1950*, Jakarta: PT New Aqua Prees, 1978
- Hovinga, Henk, *The Sumatra Railroad: Final Destination Pakan Baroe 1943-1945* (5th rev. ed& 1st English ed.); Leiden: KITLV Press, 2010
- Kato, Tsuyoshi, *Adat Minangkabau dan Merantau Dalam Persfktif Sejarah*, Jakarta: Balai Pustaka, 2005
- Lufi, Mughtar, (dkk), *Sejarah Riau*, Pekanbaru: Percetakan Riau, 1998
- Nyoto Kim, Teng, *Dari Perjuangan Hingga Kedai Kopi Status Biografi/Penulis*, Pekanbaru: UNRI Press, 2002
- Suwardi, (dkk), *Sejarah Perlawanan Terhadap Imperialisme dan Kolonialisme di Riau*, Jakarta: Depertemen Pendidikan dan Kebudayaan Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional Proyek Inventarilasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional, 1984
- Yunus, Ahmad, (dkk), *Sejarah Perjuangan Rakyat Riau 1942-1958*, Pekanbaru: Unri Press, 2004
- , (dkk), *Sejarah Kesultanan Inderagiri*, Pekanbaru: Pemerintahan Daerah Provinsi Riau Pekanbaru, 1994

B. Majalah, Jurnal dan Karya Ilmiah

- Hasbi, Muhammad, Surat Kabar Kampus Universitas Riau Bahana Mahasiswa, *Setelah Rel Kereta Api Dibuat*, Edisi Akhir Tahun 2012 No.270

C. Situs-Situs Internet

- [Http://www.japansekrijsgevangenkampen.nl](http://www.japansekrijsgevangenkampen.nl). Diunduh Pada Tanggal 23 Desember 2013

D. Hasil Wawancara

- Badu Hasan, *Wawancara*, Logas (Kuansing Riau), 12 Januari 2014
- Su'a, *Wawancara*, Koto Baru (Kuansing), 14 Januari 2014
- Sukirman, *Wawancara*, Logas (Kuansing), 13 Januari 2014
- Sutarman, *Wawancara*, Silukah, Nagari Durian Gadang (Sijunjung), 9 Januari 2014
- Turijan, *Wawancara*, Nagari Paru (Sijunjung), 10 Januari 2014