

## THE HISTORY OF RAILWAY IN RIAU 1943-1945

**Ade Dewi Riyanty\***, **Prof. Dr. H. Isjoni, M.Si \*\***, **Drs. Kamaruddin, M.Si\*\*\***  
Email: adewiriyanty@yahoo.com(081365709204), isjoni@yahoo.com, kamaruddinoemar@gmail.com

**Social Science Departement  
History Education FKIP-University Of Riau**

**Abstract:** *The entry of Netherlands to Indonesia makes changes to transportation in Indonesia. Netherlands planned the development of transportation, especially train. The first railway was built during governor general Mr. L.A.J. Baron Sloet van den Beele era. This railway connects Kemijen village and Tanggung village (Semarang, Central Java). West Sumatera was also one of the Netherlands plans to develop their railway. This plan of making railway would connect the East coast and the West coast of Sumatra that eventually covers the entire island of Sumatra. The plan of making railway was in Sawahlunto and going through Muaro Sijunjung, gold mine Logas, Pekanbaru up to the Strait of Malacca. However, while the position changed from the Netherlands to Japan, those plans could not be realized by the Netherlands. Japan at the time was in the World War 2 felt they need to strengthen their defense, especially by building the railways, airfields and other development of their defense to face the second World War. In this case the construction of railways that will be discussed is in Riau. This study aims to determine (1) What factors are driving Netherlands made the planned to construct railways in West Sumatra. (2) The process of power shift in Indonesia from the Netherlands to Japan in 1943. (3) The Intention of Japan to build Railways that was planned by the Netherlands. (4) Japanese atrocities during the construction of Railways in Riau. (5) The fate of the Railway construction workers in Riau. This research was conducted by using Historocal Research. This method was systematically arranged every step in the sequential way: Heuristics, Interpretation and historiography. The results of this study indicate that the construction of railways in Riau is one of the people's struggle for the sake of Indonesia's Independence.*

**Keywords:** *Railway, The construction of railway, Riau*

## SEJARAH JALUR KERETA API DI RIAU PADA TAHUN 1943-1945

**Ade Dewi Riyanty\***, **Prof. Dr. H. Isjoni, M.Si \*\***, **Drs. Kamaruddin, M.Si\*\*\***  
Email: adewiriyanty@yahoo.com(081365709204), isjoni@yahoo.com, kamaruddinoemar@gmail.com

**Program Studi Pendidikan Sejarah  
Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan  
Universitas Riau**

**Abstrak:** Masuknya Belanda ke Indonesia, menimbulkan perubahan transportasi di Indonesia. Belanda banyak mencanangkan pembangunan alat transportasi terutama kereta api. Jalur kereta api pertama di Indonesia dibangun pada masa Gubernur Jenderal Mr. L.A.J. Baron Sloet van den Beele. Jalur tersebut menghubungkan desa Kemijen dengan desa Tanggung (Semarang, Jawa Tengah). Sumatera Barat ternyata juga menjadi salah satu rencana Belanda untuk membangun jalur kereta api. Rencana pembuatan rel kereta api ini akan menghubungkan pantai Timur dan pantai Barat Sumatera yang akhirnya meliputi seluruh pulau Sumatera. Rencana pembuatan jalur kereta api ini adalah didaerah Sawah Lunto yang akan melalui Muaro Sijunjung, tambang emas Logas, Pekanbaru hingga sampai ke Selat Malaka. Namun, saat pergantian kedudukan dari Belanda ke Jepang, hal ini tidak dapat direalisasikan oleh Belanda. Jepang yang pada saat itu sedang melaksanakan Perang Dunia 2, merasa perlu memperkuat pertahanan mereka. Terutama dengan membangun jalan rel kereta api, lapangan terbang dan juga pembangunan yang lain untuk kepentingan pertahanan mereka menghadapi Perang Dunia kedua itu. Adapun dalam hal ini pembangunan rel kereta api yang akan dibahas adalah di Riau. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui (1) Faktor apa yang mendorong Belanda merencanakan pembuatan Rel Kereta Api di Sumatera Barat. (2) Proses pergantian kekuasaan Indonesia dari Belanda ke Jepang pada tahun 1943. (3) Tujuan Jepang membangun Rel Kereta Api yang telah direncanakan Belanda. (4) Kekejaman Jepang saat pembangunan Rel Kereta Api di Riau. (5) Nasib para pekerja pembangunan Rel Kereta Api di Riau. Penelitian ini menggunakan metode Sejarah (*Historical Research*) metode tersebut di susun secara sistematis setiap langkahnya dengan cara berurutan: Heuristik, Interpretasi dan historiografi. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pembangunan rel kereta api di Riau merupakan salah satu perjuangan rakyat demi Kemerdekaan Indonesia.

**Kata kunci :** *Jalur Kereta Api, Pembangunan Jalur Rel Kereta Api, Riau*

## **PENDAHULUAN**

Indonesia adalah salah satu Negara di Asia Tenggara yang dilintasi garis khatulistiwa, berada diantara benua Asia dan Australia dan berada diantara Samudera Pasifik dan Samudera Hindia. Indonesia lebih dikenal dengan nama Nusantara. Alat transportasi yang ada di Indonesia beranekaragam. Mulai dari jalur darat, udara, maupun air. Jalur darat salah satunya adalah jalur kereta api. Kereta api mulai diperkenalkan di Indonesia pada tahun 1864. Dengan dibangunnya jalur yang menghubungkan desa Kemijen dengan desa Tanggung (Semarang, Jawa Tengah) sepanjang 25 km. Pembangunan berjalan semasa pemerintahan Gubernur Jenderal Mr. L.A.J. Baron Sloet van den Beele. Tak terpusat di pulau Jawa saja, Belanda juga merencanakan pembangunan jalur kereta api yang meliputi seluruh Sumatera. Sehingga ini menghubungkan antara pantai Timur dan pantai Barat Sumatera. Namun, hal ini tidak dapat direalisasikan oleh Belanda karena beratnya rintangan yang akan ditempuh. Pergantian kekuasaan Indonesia dari Belanda ke Jepang membuat Jepang mengetahui rencana Belanda. Jepang yang pada saat itu sedang melangsungkan Perang Asia Timur Raya menemukan jawaban atas segala kebutuhan perangnya. Jepang membangun jalur kereta api yang telah direncanakan oleh Belanda dengan mengambil resiko yang sangat tinggi. Pembangunan jalur kereta api ini berlangsung sejak tahun 1943 hingga tahun 1945.

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan metode sejarah (*Historical Research*) penulis menggunakan kaidah-kaidah yang telah disepakati oleh para ahli sesuai petunjuk teknis, metode tersebut di susun secara sistematis setiap langkahnya dengan cara berurutan: Heuristik, Interpretasi dan historiografi.

Penelitian yang dilakukan oleh penulis bertempat di Riau khususnya Taluk Kuantan dan Pekanbaru. Adapun tempat yang penulis kunjungi yaitu perpustakaan Soeman HS, Perpustakaan Universitas Riau, Perpustakaan FKIP, Perpustakaan Sejarah, dan tempat-tempat lain yang menurut penulis dapat memberikan informasi tentang sejarah jalur kereta api di Riau dengan teknik pengumpulan data kepustakaan, dokumentasi dan wawancara.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **A. Faktor Pendorong Belanda Merencanakan Pembangunan Rel Kereta Api Yang Meliputi Seluruh Sumatera**

Belanda telah merencanakan pembuatan rel kereta api baru yang akan menghubungkan pantai Timur dan pantai Barat Sumatera, yang akhirnya meliputi seluruh pulau Sumatera. Rencana pembuatan jalur kereta api ini adalah di daerah Sawah Lunto yang akan melalui Muaro Sijunjung, tambang emas Logas, Pekanbaru hingga

sampai ke Selat Malaka.<sup>1</sup> Rencana yang dilakukan oleh Belanda ini, tepatnya pada awal tahun 1920an supaya tambang batu bara Ombilin dari Sawah Lunto Sumatera Barat diangkut tidak melalui Samudera Hindia lagi<sup>2</sup>. Rencana ini mengingot, karena banyak rintangan perang yang akan dihadapi bila Belanda tetap melalui Samudera Hindia. Pada pertengahan tahun 1920, NIS (Nederlands Indische Staatsspoorwegen-Perusahaan Negara Kereta Api Hindia Belanda) melanjutkan kembali peninjauan yang telah dilakukan sebelumnya. NIS menugaskan Ir. W.J.M. Nivel untuk mengkaji dan meneliti kemungkinan dibangunnya jalur kereta api ke pantai timur Sumatera. Beliau menuliskan laporan penelitian dan pedoman teknis pembangunan jalur ini dalam dokumen Staatsspoorwegen no.19 tahun 1927. Tapi sayang seribu kali sayang rencana yang bagus ini tidak berhasil diwujudkan oleh Belanda. Karena hambatan yang dihadapi begitu berat, banyak terowongan, hutan-hutan dan sungai serta harus banyak membangun jembatan. Rencana ini terus terpendam hingga Belanda menyerah kepada Jepang pada tahun 1942.<sup>3</sup>

## **B. Proses Pergantian Kekuasaan Indonesia dari Belanda ke Jepang Pada Tahun 1943**

Masa kedudukan Belanda di Indonesia ternyata bisa digantikan oleh Jepang. Sebelum Jepang masuk ke Indonesia, Jepang telah terlebih dahulu mengirimkan spionase nya untuk memantau kondisi yang terjadi di Indonesia. Spionase ini juga mengambil hati rakyat Indonesia dengan menyebarkan bahwa Jepang akan datang dan memberikan kemerdekaan bagi rakyat Indonesia. Pada tanggal 10 Mei 1940 negeri Belanda diserang oleh Nazi Jerman dan tanggal 14 Mei 1940 didudukinya. Raja Belanda meraiikan diri ke Inggris untuk meminta perlindungan, meskipun Inggris sendiri masih ragu-ragu apakah mungkin dapat mengalahkan Jerman. Akibatnya hubungan negeri Belanda dan Hindia Belanda terputus dan Hindia Belanda berjalan sendiri. Peristiwa pendudukan Nazi Jerman ini tidak disarkan oleh Pemerintah Hindia Belanda. Tujuannya agar rakyat Indonesia tetap mengakui keunggulan Belanda dalam hal Belanda tidak terkalahkan. Rakyat Indonesia ternyata telah mengetahui bahwa Belanda telah diduduki Nazi Jerman, meskipun pemerintah Hindia Belanda merahasiakannya. Berita kekalahan Negeri Belanda itu sangat mempengaruhi Pemerintahan Hindia Belanda. Orang Belanda didaerah Riau terlihat panik dan lesu. Hal ini dapat dilihat dari raut muka orang Belanda. Pemerintah Hindia Belanda setelah terpisah dengan Negeri Belanda berusaha untuk mengumpulkan kekuatan sendiri. Kepercayaan rakyat Indonesia terhadap pemerintahan Belanda semakin berkurang, bahkan ada yang mengharap agar Jepang cepat datang. Rakyat ingin Belanda runtuh secepat mungkin.

Dengan menyerahnya Gubernur Jenderal Hindia Belanda Tjarda Van Stakenborg Stachower dan Letnan Jenderal Teer Poorten kepada bala tentara Jepang dibawah pimpinan Jenderal Imamura pada tanggal 8 Maret 1942 di Kalijati harus menyerah

<sup>1</sup>Suardi, dkk, *Sejarah Perlawanan Terhadap Imperialisme dan Kolonialisme di Riau*, Jakarta : Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional Proyek Inventarisasi dan Dokumen Sejarah Nasional, 1984, hal.78.

<sup>2</sup> Dalam Jurnal *Tsaqafy Mahasiswa Fakultas Adab IAIN IB Padang dalam karangan Dedy Arysa halaman 30* menjelaskan bahwa kandungan batu bara dibukit Sawah Lunto ditemukan Kolonial Belanda pada tahun 1868 oleh Gubernur De Greeve merupakan seorang insinyur berkebangsaan Belanda

<sup>3</sup> <http://pekanbaru.tribunnews.com/2013/06/10/menyusuri-bentangan-rel-kereta-api-di-riau>, Diunduh pada Tanggal 03 April 2016

tanpa syarat kepada Jepang melalui Perjanjian Kalijati (Subang Jawa barat) pada tanggal 8 Maret 1942. Perjanjian ini ditandatangani oleh Jenderal Teerporten selaku wakil Gubernur Jenderal Hindia Belanda di Indonesia (*Tjarda Van Stackenborg Stackhouwer*) dengan Jenderal Imamura sebagai Pimpinan Bala Tentara Jepang (*Dai Nippon*) di Indonesia.<sup>4</sup>

### **C. Tujuan Jepang Membangun Rel Kereta Api yang Telah di Rencanakan Belanda**

Tujuan pembangunan rel kereta api ini sama dengan tujuan Belanda sebelumnya, yaitu untuk keperluan perang dan pengangkutan barang.<sup>5</sup> Terutama batu bara Ombilin (Sawah Lunto) melalui Muaro Sijunjung yang akan melintasi Riau Daratan<sup>6</sup> hingga ke Siak agar mudah ke Selat Malaka. Dengan jalur 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 batu bara dari Ombilin ke Pekanbaru untuk selanjutnya dibawa ke Singapura.

“Jepang yakin rencana ini akan berhasil karena sebelumnya telah pernah membangun lintasan kereta api yang disebut Death Railways Burma-Siam dibangun dalam waktu singkat yakni kurang dari dua tahun”.<sup>7</sup> Jepang sangat optimis membangun jalur Muaro Sijunjung-Pekanbaru ini karena kebutuhan Jepang akan energi batubara untuk perang yang sangat mendesak. Lebih dari itu, Jepang memiliki sumber daya manusia yang banyak dan murah, yaitu Romusha dan tawanan perang. Tetapi jalan lintasan kereta api ini dimodifikasi oleh Jepang dibuat mengikuti tepi aliran sungai Kuantan sampai air terjun Lubuk Ambacang, kemudian membelok ke kawasan Logas terus ke Pekanbaru. Dari kondisi medan yang sulit tersebut dapat dibayangkan bagaimana kerasnya pekerjaan yang dilalui oleh Romusha dengan perlengkapan yang seadanya.

### **D. Kekejaman Jepang Saat Pembangunan Rel Kereta Api di Riau**

Pada penghujung tahun 1942 para pemuda Indonesia dikerahkan tenaganya untuk bekerja sukarela. Para pekerja ini dinamakan Romusha oleh Jepang. Romusha ini sendiri terdiri dari rakyat Indonesia, namun yang paling banyak adalah Romusha yang berasal dari Jawa, Riau, dan Sumatera Barat. Tak hanya orang Indonesia saja, tawanan perang pun ikut serta di pekerjakan oleh Jepang untuk menjadi Romusha. Romusha yang berasal dari Pulau Jawa, dijanjikan dan diiming-imingi oleh Jepang akan diberikan latihan basis kemiliteran selama beberapa bulan, sesudah itu dikembalikan ke daerah asal masing-masing dengan tugas sebagai sukarelawan keamanan didesa mereka dengan

<sup>4</sup> Sartono, Kartodiardjo, Nugroho Notosusanto, Marwati Poesponegoro. *Sejarah Nasional Indonesia V*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Hal 199

<sup>5</sup> Suwardi, dkk. *Sejarah Perlawanan Terhadap Imperialisme dan Kolonialisme di Riau*, Jakarta : Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional Proyek Inventarisasi dan Dokumen Sejarah Nasional, 1984, hal.88

<sup>6</sup> Ibid, hal 89

<sup>7</sup> Wawancara dengan Bapak Prof Suwardi pada tanggal 29 Maret 2016

diberi gaji dan pakaian seragam. Siapapun yang mendengar janji-janji tersebut pasti akan tertarik, karena hidup didesa pada zaman Jepang sangat sulit dalam segala hal.<sup>8</sup> Berbagai cara dan jalan telah dilakukan untuk menarik simpati para pemuda-pemuda menjadi Romusha. Jika cara halus tidak berhasil, maka Jepang tak segan-segan menggunakan cara paksa. Dibeberapa bioskop tahun 1943 itu dipertunjukkan film gratis memperlihatkan kehebatan dan keberanian tentara Kerajaan Dai Nippon dalam pertempuran. Kemudian setelah pertunjukan selesai bukannya berakhir dengan bahagia, tetapi pintu-pintu bioskop ditutup keseluruhan dan dijaga oleh serdadu-serdadu. Para pemuda itu disergap dan dihalau untuk menaiki truk yang sudah menunggu diluar bioskop. Dan pada malam itu juga pemuda-pemuda itu langsung diberangkatkan ke lokasi kerja paksa pembangunan jalan kereta api untuk dijadikan sukarelawan.<sup>9</sup>

#### **E. Nasib Para Pekerja Pembangunan Rel Kereta Api di Riau Pada Tahun 1943-1945**

Baru satu bulan pembangunan rel kereta api dimulai, sudah banyak kuli-kuli yang kurus karena beratnya pekerjaan yang harus dikerjakan. Ditambah lagi dengan kurangnya perbekalan bahan makananan yang memadai. Tidak hanya sebatas kekurangan makanan, para Romusha merasakan kekejaman yang dilakukan para tentara Jepang. Mereka sering dipukuli karena terlambat pergi ketempat kerja atau karena berhenti sebelum waktu yang ditentukan. Korban pembangunan Rel Kereta Api di Riau dan Sijunjung ini mencapai 280.000 korban dari 400.000 orang selama tahun 1943-1945. Jam kerja Romusha berlangsung antara pukul 06.30 sampai 16.30. Meskipun demikian, dalam praktiknya para Romusha harus sudah bangun mulai pukul 04.30 dan apel pukul 05.30. Pada tahun 1944, waktu kerja ditambah 2 jam pada malam hari. Kondisi ini membuat tenaga Romusha terkuras habis. Ditambah lagi dengan makanan yang masuk kedalam tubuh tidak sebanding dengan kerja yang dilakukan. Belum lagi kondisi daerah yang lembab, ditengah hutan lebat dan banyak nyamuk demam berdarah menyebabkan mereka banyak yang jatuh sakit serta meninggal dunia.

Para Romusha yang berasal dari penduduk pribumi ditempatkan dibedeng-bedeng. Ada sekitar 600 bedeng Romusha pribumi disepanjang pembangunan jalur kereta api Riau hingga Sijunjung ini. Rata-rata terdapat 5 bedeng setiap 2km, dan 13 kamp (kelompok bedeng) bagi tawanan perang. Bedeng-bedeng ini atapnya sangat sederhana, terbuat dari daun rumbia, ilalang, daun kelapa, dan daun rimba lebar lainnya. Dinding bedeng juga berasal dari bahan yang sama, bahkan kebanyakan tidak berdinding sama sekali. Sehingga apabila musim hujan, maka tergenang air karena tiris, dan menjadi becek. Para Romusha yang melarikan diri ini sebagian ada yang tertangkap oleh Jepang, dan kemudian dihajar habis-habisan. Yang tidak tertangkap berusaha bertahan hidup sampai dimana mereka menemukan tempat yang aman untuk bersembunyi. Tentara Jepang sangat malas untuk masuk kedalam hutan mencari Romusha yang melarikan diri. Ramly Bey mengatakan bahwa tempat mandi para Romusha sangatlah bau, seakan melebihi bangkai manusia lantaran air tidak mengalir. Sedangkan untuk membuang kotoran tidak jauh dari kamp yang mereka diamin. Hal inilah yang menyebabkan para Romusha diserang penyakit. Ditambah lagi dengan pengobatan yang sangat minim, sehingga banyak Romusha yang mati, baik itu karena

<sup>8</sup> Wawancara dengan Pak Hisron Kepala Desa Logas pada tanggal 6 Maret 2016

<sup>9</sup> Wawancara dengan Bapak Zulkandra di Taluk Kuantan pada tanggal 5 Maret 2016

penyakit malaria (nyamuk), kudis, gatal-gatal, paru-paru, busung lapar, dan lain sebagainya.<sup>10</sup>

## **SIMPULAN DAN REKOMENDASI**

### **A. Simpulan**

Pada masa pemerintahan Hindia Belanda, ternyata Belanda telah merencanakan pembangunan Rel Kereta Api yang akan menghubungkan seluruh Sumatera. Namun hal ini tidak dapat direalisasikan karena terlalu banyaknya rintangan yang akan dihadapi oleh Belanda, dan bersifat merugikan. Masa pemerintahan berganti, dari Belanda menjadi Jepang. Jepang berhasil meyakinkan penduduk Indonesia bahwa ia akan datang sebagai penyelamat rakyat dan menjanjikan bahwa akan memberikan Kemerdekaan kepada Indonesia. Jepang yang pada saat itu tengah mengalami Perang Asia Timur Raya, sangat beruntung karena menemukan sketsa yang telah direncanakan Belanda yakni Pembangunan Jalur Kereta Api untuk membawa batu bara. Jepang pun merealisasikannya dengan merekrut para pekerja dengan sebutan Romusha. Kerja paksa ini berlangsung selama dua tahun, terhitung sejak tahun 1943-1945 dengan jarak 220km dan telah menelan 285.000 korban jiwa. Jumlah korban tersebut setara dengan jumlah bantalan rel kereta api ini, bahkan lebih. Kejaman Jepang ini berakhir pada tahun 1945, dengan dibomnya kota Hiroshima dan Nagasaki oleh Sekutu, membuat Jepang pergi dari Indonesia. Dan pada tanggal 17 Agustus 1945 Indonesia memproklamkan kemerdekaannya.

### **B. Rekomendasi**

Dengan adanya tragedi pembangunan rel kereta api yang telah dijelaskan diatas, dapat terlihat dengan jelas betapa kejamnya penjajahan yang dilakukan oleh bangsa Jepang. Dengan bukti pembangunan rel kereta api tersebut, harusnya kita dapat mengenang. Bukan sekedar peninggalan semata, tetapi perjuangan rakyat Indonesia demi merebut kemerdekaan. Pembangunan Rel Kereta Api yang hampir meliputi seluruh Riau ini perlu diinformasikan kepada semua pihak agar tumbuh jiwa kebangsaan dan perlawanan, khususnya bagi generasi kini dan yang akan datang. Dan sebagai generasi penerus bangsa, harusnya kita menjaga dan melestarikan apa yang telah diperjuangkan oleh para pendahulu kita.

---

<sup>10</sup> Ramly Bey, *Sejarah Perjuangan Pemuda Kampar Dalam Merebut Kemerdekaan Republik Indonesia di Daerah Riau*. Kampar, 1997, hal 15-16.

**DAFTAR PUSTAKA**

- Abdullah Syafei. *Korban Pembangunan Jalan Kereta Api Maut Muaro Sijunjung-Pekanbaru Tahun 1943-1945*. 1985
- H.M Syafei Abdullah. *Korban Pembangunan Jalan Kereta Api Maut*. Pekanbaru. 1987
- HM. Syafei Abdullah. *Tragedi Pembangunan Rel Kereta Api*. Unri Press. 2002
- Ramly Bey. *Sejarah Perjuangan Pemuda Kampar Dalam Merebut Kemerdekaan Republik Indonesia di Daerah Riau*. Kampar. 1997
- Sartono. Kartodiardjo. Nugroho Notosusanto. Marwati Poesponegoro. *Sejarah Nasional Indoneisa V*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Suwardi. dkk. *Sejarah Perlawanan Terhadap Imperialisme dan Kolonialisme di Riau*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional Proyek Inventarilasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional. 1984
- Syafei Abdullah. *Korban Pembangunan Jalan Kereta Api Maut Muaro Sijunjung-Pekanbaru Tahun 1942-1945*