

PEMANFAATAN TAMAN MAKAM PAHLAWAN KERJA SEBAGAI SIMBOL PEMBELAJARAN NILAI-NILAI PERJUANGAN

Hapidatul Zakiah¹, Khaila Anggita², Muhammad Aidil Fikri³, Najwa Ramadhani⁴, Suci Nurhidayah⁵, Hambali⁶

^{1,2,3,4,5,6}Universitas Riau

zakiyahhapizatul@gmail.com¹, kaylaanggita400@gmail.com², aidilfikri5678@gmail.com³, najwaramadhanimh@gmail.com⁴, sucinrhdyh@gmail.com⁵, hambali@lecturer.unri.ac.id⁶

ABSTRACT; *This article aims to connect historical objects in Pekanbaru, namely the Railway Monument to the Heroes of Work, with the values of the historical struggle contained in them. The method applied in this research is a qualitative approach involving observation, interviews and document study. This research uses analytical techniques developed by Miles and Huberman, namely: Data Collection; Data Reduction; Data Presentation; and Drawing Conclusions. The findings of this research indicate that the Railway Monument to the Working Heroes was established as a tribute to the victims of the brutal actions of the romusha during the Japanese occupation. The railway construction project from Muaro Sijunjung to Pekanbaru has claimed the lives of 300,000 people. Some of the relics that still exist today include locomotives and train carriages as well as train tracks that have maintained their authenticity. This historical site is very suitable for use as teaching material because it meets the eight ideal criteria for learning history.*

Keywords: *Railway Monument, Heroes of Work, History Learning, Japanese Occupation.*

ABSTRAK; Artikel ini bertujuan untuk menghubungkan benda-benda bersejarah yang ada di Pekanbaru, yaitu Monumen Kereta Api Pahlawan Kerja, dengan nilai perjuangan sejarah yang terdapat di dalamnya. Metode yang diterapkan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif yang melibatkan observasi, wawancara, dan studi dokumen. Penelitian ini menggunakan teknik analisis yang dikembangkan oleh Miles dan Huberman, yaitu: Pengumpulan Data; Pengurangan Data; Penyajian Data; dan Penarikan Kesimpulan. Temuan penelitian ini menunjukkan bahwa Monumen Kereta Api Pahlawan Kerja didirikan sebagai penghormatan kepada para korban tindakan brutal romusha selama pendudukan Jepang. Proyek pembangunan rel kereta api dari Muaro Sijunjung ke Pekanbaru telah merenggut nyawa sebanyak 300. 000 orang. Beberapa peninggalan yang masih ada hingga saat ini mencakup lokomotif dan gerbong kereta serta rel kereta yang tetap terjaga keasliannya. Situs bersejarah ini sangat cocok digunakan sebagai bahan ajar karena memenuhi delapan kriteria ideal untuk pembelajaran sejarah.

Kata Kunci: Monumen Kereta Api, Pahlawan Kerja, Pembelajaran Sejarah, Pendudukan Jepang.

PENDAHULUAN

Sejarah adalah penghubung antara masa kini dan masa lalu. Hubungan antara ruang dan waktu tidak akan pernah terpisahkan dari perjalanan umat manusia sebagai makhluk yang terus bergerak maju. Sejarah juga membawa umat manusia untuk selalu belajar dari apa yang telah terjadi guna melakukan perbaikan di masa yang akan datang. Hal ini sejalan dengan pernyataan sejarawan Belanda, Willem Bilderdijk, yang mengatakan "in het heden ligt het verleden, in het nu wat komen zal." (Di masa kini terdapat masa lalu, di masa kini juga terdapat masa depan) (Swantoro, 2016). Giambattista Vico, seorang sejarawan Italia, mengemukakan teori "Spiral Recycling" yang menyatakan bahwa manusia bergerak dalam sebuah gerak kemajuan yang ditandai oleh tiga fase, yaitu fase teologis, heroik, dan humanistik (Supardan, 2009). Ketiga fase ini menandai karakteristik manusia yang bergerak menuju kemajuan, dimulai dari fase teologis, yakni fase pencarian jati diri dan kebenaran hidup. Fase berikutnya adalah fase heroik, saat manusia mulai memperjuangkan hidupnya dengan atau tanpa memperhatikan hak dan kewajiban sebagai homo socius. Dalam fase ini, manusia cenderung menjadi homo economicus dan menghasilkan sifat homo homini lupus. Pada tahap akhir, ketika semua cita-cita telah tercapai, akan muncul fase humanistik, di mana manusia mencapai kedamaian dan menjadi lebih bersahabat dibanding sebelumnya.

Namun, sebagaimana diungkapkan oleh Giambattista Vico, alur tersebut akan berulang kembali di masa mendatang. Apa yang akan terjadi di masa depan tidak akan persis sama dengan yang telah terjadi, namun akan menyerupainya. Hal ini dapat dibuktikan dengan adanya kolonialisme yang dimulai sejak abad ke-16, mencapai puncaknya pada abad ke-19, dan berakhir pada pertengahan abad ke-20. Kolonialisme itu sendiri telah menunjukkan tanda-tandanya melalui berbagai peristiwa masa lalu, seperti masa kejayaan Kekaisaran Makedonia di bawah Alexander Agung, Kekaisaran Romawi Kuno di bawah Kaisar Trajan, dan Kekaisaran Bizantium di bawah Konstantinus Agung (Djaja, 2012).

Indonesia sebagai negara yang saat ini telah merdeka tidak dapat dilepaskan dari sejarah kolonialisme masa lalu. Tercatat ada enam negara di dunia yang pernah menjadikan Indonesia sebagai wilayah koloninya, yaitu Portugis, Spanyol, Belanda (baik saat masa VOC

maupun masa Kerajaan Belanda), Inggris, Prancis (saat Napoleon menguasai Belanda), dan Jepang (pada masa Perang Dunia II) (Ricklefs, 2022). Aktivitas kolonialisme ini meninggalkan jejak berupa peninggalan sejarah yang kini digunakan sebagai monumen, museum, atau telah berubah fungsi sehingga menghilangkan jejak historisnya (Surbakti, 2008).

Pekanbaru sebagai pelabuhan dagang yang telah ada sejak abad ke-18 berasal dari sebuah “pekan” (yang berarti pasar) yang dilintasi Sungai Siak, bernama Senapelan. Para pedagang dari Minangkabau saat itu menjadikan Senapelan sebagai tempat distribusi hasil bumi dari pedalaman Minangkabau ke jalur pelayaran internasional di Selat Malaka (Ghalib, 1980). Pekanbaru menjadi pusat pemerintahan Kerajaan Siak ketika Sultan Siak ke-4, Sultan Alamuddin Syah, memindahkan pusat kerajaan dari Mempura ke Senapelan pada tahun 1784. Keberadaan Pekanbaru sebagai pelabuhan dagang terus bertahan hingga periode berikutnya. Pada akhirnya, Jepang dalam kampanye Asia Raya turut melancarkan invasinya ke Hindia Belanda dan berhasil menguasainya pada tahun 1942, bertepatan dengan saat Belanda menyerah tanpa syarat melalui Perjanjian Kalijati pada 9 Maret 1942 (Yusuf et al., 2004). Sejak saat itu, Pekanbaru berfungsi sebagai kota distribusi hasil bumi seperti batu bara dari Sumatera Barat dan minyak bumi dari berbagai wilayah di Riau untuk dikirim ke Jepang melalui Selat Malaka.

Kedatangan Jepang juga membawa berbagai perubahan, terutama dalam sistem pemerintahan dan ekonomi di Pekanbaru saat itu. Salah satu perubahan yang menjadi sorotan sejarawan adalah pembangunan jalur kereta api yang menghubungkan Muaro Sijunjung ke Pekanbaru (Yusuf et al., 2004). Namun, setelah pendudukan Jepang berakhir atau pada masa kemerdekaan Indonesia, jalur kereta api ini tidak pernah dioperasikan karena pembangunannya tidak selesai akibat kekurangan sumber daya dan kekalahan Jepang di medan perang Pasifik (Yusuf et al., 2004).

Cerita perjuangan rakyat Indonesia selama pendudukan Jepang telah banyak ditulis oleh para sejarawan dari berbagai level, baik lokal maupun nasional. Cerita tersebut kemudian dikategorikan sebagai bagian dari sejarah kolonialisme Indonesia dan menjadi materi pelajaran di sekolah. Menurut Gredler (1994), belajar adalah proses di mana seseorang memperoleh berbagai keterampilan, kemampuan, dan sikap. Dalam masyarakat, belajar memainkan peran penting dalam mentransmisikan budaya berupa kumpulan

pengetahuan kepada generasi berikutnya. Hal ini memungkinkan terjadinya penemuan-penemuan baru yang dibangun di atas pengembangan sebelumnya.

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif dengan pendekatan sejarah. Menurut Bogdan dan Taylor, metodologi kualitatif didefinisikan sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati (Isjoni, 2010). Menurut mereka, pendekatan ini diarahkan pada latar belakang dan individu secara holistik (menyeluruh) dan tidak boleh mengisolasi individu atau organisasi ke dalam variabel atau hipotesis, tetapi harus memandang mereka sebagai bagian dari keseluruhan. Kirk dan Miller juga mendefinisikan penelitian kualitatif sebagai tradisi tertentu dalam ilmu sosial yang secara mendasar bergantung pada manusia di wilayahnya sendiri dan berhubungan dengan mereka dalam bahasa dan terminologi mereka sendiri (Isjoni, 2010).

Moleong (2017) berpendapat bahwa penelitian kualitatif adalah penelitian yang bertujuan untuk menafsirkan fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian secara menyeluruh dan dijelaskan dalam bentuk kata-kata. Data penelitian diperoleh melalui berbagai metode, seperti observasi, wawancara, dan studi dokumentasi sehingga akan menghasilkan hasil penelitian yang mendalam. Observasi dilakukan di Monumen Kereta Api Pahlawan Kerja di Pekanbaru. Kemudian untuk mendapatkan informasi lebih lanjut dan mendalam mengenai objek sejarah yang akan diteliti, peneliti melakukan wawancara dengan seorang pemandu objek sejarah yang secara resmi ditunjuk oleh Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Pekanbaru bernama Febri. Selanjutnya, peneliti melakukan studi dokumentasi terkait monumen ini, baik melalui penelitian yang mewawancarai informan kunci yang telah dilakukan oleh peneliti lain maupun sumber pustaka yang membahas monumen ini serta pembahasan objek sejarah yang berkaitan nilai-nilai perjuangan sejarah yang ada.

Penelitian ini dilakukan di Monumen Kereta Api Pahlawan Kerja yang terletak di Jl. Kaharuddin Nasution, Kelurahan Simpang Tiga, Kecamatan Bukit Raya, Kota Pekanbaru. Lokasi penelitian juga mencakup penggalian informasi ke di Dinas Kebudayaan Provinsi Riau sebagai pengelola cagar budaya. Waktu pelaksanaan penelitian dilakukan selama tiga hari, yaitu pada tanggal 20 April, 27 Mei, dan 3 Juni

Teknik analisis data yang digunakan adalah teknik analisis model Miles dan Huberman. Pertama, Pengumpulan Data. Peneliti mengumpulkan berbagai data yang diperoleh dari observasi lapangan, wawancara, dan dokumentasi terkait Monumen Kereta Api Pahlawan Kerja dan mengaitkan objek peninggalan sejarah tersebut dengan Kedua, Reduksi Data. Peneliti memilah berbagai informasi yang diperoleh sehingga informasi yang akan disajikan nantinya berkaitan dengan topik penelitian. Ketiga, Penyajian Data. Penyajian data dilakukan secara kronologis-naratif karena membahas sejarah dan keterkaitannya dengan pembelajaran nilai-nilai perjuangan. Terakhir, Kesimpulan. Peneliti akhirnya dapat menarik kesimpulan dan mencapai tujuan penelitian yang diinginkan, yaitu menghubungkan Monumen Kereta Api Pahlawan Kerja dengan nilai-nilai perjuangan sejarah yang ada.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil observasi di lapangan, Monumen Kereta Api Pahlawan Kerja yang terletak di Jalan Kaharuddin Nasution, Pekanbaru, merupakan kompleks bersejarah yang menyimpan makna mendalam dalam konteks perjuangan dan pengorbanan rakyat Indonesia selama masa penjajahan Jepang. Monumen ini tidak hanya menjadi saksi bisu penderitaan para romusha, tetapi juga merupakan simbol penghormatan negara kepada mereka yang gugur demi proyek pembangunan strategis yang tidak pernah selesai digunakan. Kompleks ini terdiri dari dua monumen utama yang memiliki nilai historis, simbolik, dan edukatif, serta menjadi titik penting dalam memahami babak kelam sejarah bangsa.

Monumen ini pertama kali diresmikan pada tanggal 17 Agustus 1958 oleh Gubernur Riau saat itu, Sutan Mohammad Amin Nasution, atau yang lebih dikenal sebagai SM. Amin. Tanggal peresmian ini bukan hanya dipilih secara kebetulan, tetapi memiliki makna simbolis yang kuat, bertepatan dengan Hari Kemerdekaan Republik Indonesia. Hal ini menegaskan bahwa perjuangan dan penderitaan para korban kerja paksa selama masa pendudukan Jepang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari sejarah panjang menuju kemerdekaan bangsa. Dalam peresmian, SM. Amin menekankan pentingnya menjaga memori kolektif bangsa dan menghormati jasa para pahlawan tak dikenal yang telah memberikan hidup mereka demi pembangunan yang pada akhirnya tidak dinikmati oleh siapapun.

Proyek pembangunan jalur kereta api Muaro Sijunjung–Pekanbaru sepanjang sekitar 220 kilometer yang dilakukan pada masa pendudukan Jepang antara tahun 1943 hingga 1945

merupakan bagian dari strategi militer dan logistik Jepang dalam Perang Dunia II. Jalur ini dirancang untuk menghubungkan tambang batu bara di Muaro Sijunjung dengan pelabuhan di Pekanbaru. Melalui Pekanbaru, hasil tambang akan dikirim melalui jalur air ke Dumai, lalu menyeberangi Selat Malaka untuk memenuhi kebutuhan industri dan militer Jepang di berbagai wilayah jajahan mereka di Asia Tenggara. Namun, pembangunan tersebut dilaksanakan tanpa memperhatikan aspek kemanusiaan dan melibatkan praktik kerja paksa yang kejam.

Sebagian besar tenaga kerja yang digunakan dalam proyek ini terdiri dari rakyat sipil Indonesia yang berasal dari Pulau Jawa dan Sumatra. Mereka dijanjikan pekerjaan dengan bayaran layak, namun kenyataannya mereka dipaksa bekerja dalam kondisi yang sangat buruk. Selain romusha lokal, proyek ini juga menggunakan tenaga kerja dari tawanan perang (jeepun) yang berasal dari negara-negara Sekutu seperti Inggris, Belanda, dan Australia. Para pekerja dipekerjakan tanpa istirahat memadai, makanan yang cukup, atau perawatan kesehatan yang layak. Banyak dari mereka yang meninggal karena kelaparan, penyakit, atau kekerasan fisik dari tentara Jepang.

Awalnya, monumen ini dibangun secara sederhana. Kompleks monumen hanya berupa sebuah bangunan berbentuk melingkar dengan tiang bendera di bagian tengah. Di badan bangunan tersebut, diukir tanggal peresmian yaitu 17 Agustus 1958, serta terdapat tulisan "Sabaja Yuda Gatra Buwana," yang secara filosofis dapat diterjemahkan menjadi "Hanya sebagian tubuh korban yang tersisa dari perang." Tulisan ini sangat menyentuh, menggambarkan kondisi mengenaskan para korban romusha yang ditemukan dalam penggalian tanah untuk pembangunan Bandara Simpang Tiga di Pekanbaru. Ketika jenazah-jenazah tersebut ditemukan, mereka telah dalam bentuk tulang belulang yang tidak dapat lagi diidentifikasi. Akhirnya, tulang-belulang ini dikuburkan secara massal, dan di atasnya dibangun monumen peringatan.

Dua dekade setelah peresmian awal, tepatnya pada tanggal 10 November 1978, Gubernur Riau yang saat itu dijabat oleh H.R. Soebrantas Siswanto memprakarsai restorasi monumen. Dalam restorasi tersebut, tiang bendera asli diganti dengan sebuah monumen batu besar yang diambil langsung dari Sungai Kampar. Monumen batu ini diukir dengan tulisan penghormatan terhadap para korban kerja paksa, yang meskipun tidak dikenal secara nama, namun jasa-jasanya diabadikan dan dikenang. Keputusan untuk tidak mengubah bentuk

bangunan asli mencerminkan komitmen terhadap pelestarian nilai autentik dari situs sejarah ini. Dengan demikian, pengunjung dapat menyaksikan secara langsung transformasi fisik dan simbolik dari tempat tersebut sejak tahun 1958 hingga restorasi tahun 1978.

Monumen ini juga memiliki dimensi sakral karena terdapat makam beberapa orang yang selamat dari masa romusha dan akhirnya wafat setelah kemerdekaan. Pemerintah daerah memutuskan untuk memakamkan mereka di dalam kompleks monumen sebagai bentuk penghargaan dan pengakuan atas pengalaman serta penderitaan yang telah mereka lalui. Keberadaan makam-makam ini memberikan nilai lebih bagi kompleks tersebut, tidak hanya sebagai tempat memorial, tetapi juga sebagai tempat perenungan dan penghormatan mendalam terhadap mereka yang masih hidup setelah melewati masa penderitaan yang panjang.

Salah satu elemen paling mencolok dalam kompleks ini adalah monumen lokomotif yang berdiri megah di atas rel buatan. Lokomotif dan gerbong tua yang digunakan sebagai monumen ini merupakan simbol dari jalur kereta api yang dibangun oleh romusha. Berdasarkan informasi dari Febri, pemandu wisata resmi dari Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Pekanbaru, lokomotif ini adalah buatan Jerman dari masa pemerintahan kolonial Hindia Belanda sebelum kedatangan Jepang. Lokomotif tersebut sempat digunakan untuk mengangkut batu bara dari Muaro Sijunjung menuju Pekanbaru, lalu diteruskan ke Dumai melalui Sungai Siak dengan kapal kecil. Setelah menyeberangi Selat Malaka, hasil tambang ini dikirim ke berbagai wilayah di Asia Tenggara.

Di gerbang masuk kawasan monumen, pengunjung akan menemukan papan besi yang memuat informasi terkait pembangunan jalur kereta api Muaro Sijunjung–Pekanbaru. Informasi ini menegaskan bahwa proyek tersebut menelan korban jiwa sangat besar. Abdullah (2002) mencatat bahwa jumlah korban jiwa mencapai sekitar 285.000 orang. Jika dikalkulasikan, jumlah ini hampir setara dengan jumlah bantalan rel yang dibangun, yaitu sekitar 1.270 korban per kilometer. Tragisnya, rel kereta api tersebut tidak pernah digunakan, karena Jepang menyerah kepada Sekutu sebelum proyek rampung. Yang tersisa kini hanyalah jejak berupa tumpukan batu dan monumen sebagai pengingat tragedi kemanusiaan tersebut.

Ukuran monumen lokomotif cukup besar, yaitu sekitar 15 meter panjang, 3 meter lebar, dan 1,8 meter tinggi. Pada dinding monumen terdapat relief dan ukiran yang

menggambarkan suasana kerja paksa yang dialami para romusha. Relief ini memperlihatkan proses penebangan pohon kulim yang keras untuk dijadikan bantalan rel, penggalian tanah, serta kekerasan fisik yang dilakukan oleh tentara Jepang. Sosok-sosok romusha digambarkan dalam kondisi tubuh kurus kering, tulang-belulang dibalut kulit, yang menunjukkan betapa buruk kondisi mereka saat itu. Gambar-gambar ini bukan hanya ornamen artistik, tetapi merupakan representasi visual dari penderitaan nyata yang dialami para korban.

Salah satu faktor utama yang menyebabkan banyaknya korban dalam proyek ini adalah kondisi geografis dan alam yang berat. Jalur kereta api melewati kawasan hutan tropis yang lembab dan penuh nyamuk penyebab penyakit seperti malaria dan demam berdarah. Selain itu, para pekerja diharuskan bekerja selama lebih dari 12 jam per hari tanpa istirahat memadai, dengan makanan yang sangat terbatas dan gizi buruk. Ketika sakit, mereka tidak mendapatkan perawatan, dan banyak yang akhirnya meninggal dunia tanpa pernah diketahui identitasnya. Tidak sedikit pula dari mereka yang mencoba melarikan diri dari kamp kerja paksa, namun berakhir tersesat di hutan atau menjadi mangsa binatang buas.

Pemerintah Jepang mendatangkan romusha dalam jumlah besar dari Pulau Jawa, karena pada masa itu kepadatan penduduk di wilayah Riau masih sangat rendah, yaitu sekitar 10 orang per kilometer persegi. Mayoritas romusha adalah rakyat sipil dari Jawa yang dijanjikan pekerjaan dan kehidupan yang lebih baik di luar daerah. Namun, kenyataan di lapangan sangat jauh dari janji tersebut. Selain dari Jawa, Jepang juga membawa tawanan perang dari negara-negara Barat seperti Inggris dan Belanda, yang diperlakukan tidak lebih baik dari pekerja romusha lokal. Dalam catatan sejarah, banyak dari mereka yang tidak pernah kembali ke tanah airnya.

Penemuan tulang-belulang saat pembangunan Bandara Simpang Tiga menjadi pemicu utama lahirnya monumen ini. Tulang-belulang tersebut, yang ditemukan dalam jumlah besar, dikuburkan secara massal. Di atas lokasi pemakaman massal inilah dibangun tugu peringatan yang kemudian menjadi pusat perhatian utama. Gubernur SM. Amin meresmikan tugu tersebut sebagai simbol peringatan kolektif, dan dua dekade kemudian Gubernur HR. Soebrantas memperkuat pesan simbolik tersebut melalui pembangunan ulang dengan batu dari Sungai Kampar. Di dinding monumen ini juga terdapat peta jalur rel dari Muaro

Sijunjung ke Pekanbaru, yang menunjukkan betapa beratnya rute yang harus ditempuh, melewati bukit-bukit curam dan hutan lebat.

Pusat perhatian visual utama dalam kompleks ini adalah lokomotif C3322, yang merupakan salah satu dari tiga unit tersisa dari total 23 unit yang pernah diproduksi antara tahun 1891 hingga 1904. Lokomotif uap ini berasal dari pabrik Esslingen di Jerman. Saat ini, C3322 berdiri di Pekanbaru sebagai bagian dari monumen, sementara dua unit lainnya yaitu C3318 disimpan di Museum Transportasi Taman Mini Indonesia Indah (TMII), Jakarta, dan C3325 berada di Kota Padang, Sumatera Barat. Keberadaan lokomotif ini menambah dimensi otentisitas pada kompleks monumen, karena merupakan artefak nyata dari masa lalu yang masih bertahan hingga kini.

Cerita yang terkandung dalam Monumen Kereta Api Pahlawan Kerja sangat layak untuk dijadikan sebagai media pembelajaran sejarah, khususnya bagi siswa SMA kelas XI dalam topik tentang pendudukan Jepang di Indonesia. Mengaitkan pembelajaran sejarah nasional dengan sejarah lokal memiliki manfaat pedagogis yang sangat besar. Pendekatan ini tidak hanya meningkatkan rasa ingin tahu siswa, tetapi juga memperkuat identitas lokal dan menumbuhkan apresiasi terhadap nilai-nilai perjuangan, pengorbanan, dan kemanusiaan dalam konteks sejarah bangsa.

Menurut Kamarga dan Yani (2012), terdapat delapan tujuan ideal dalam pembelajaran sejarah: (1) memahami masa lalu dalam konteks masa kini; (2) membangkitkan minat terhadap masa lalu yang bermakna; (3) membantu pemahaman identitas diri, keluarga, masyarakat, dan bangsa; (4) memahami akar budaya dan hubungannya dengan kehidupan nyata; (5) mengenalkan pengetahuan tentang negara dan budaya bangsa lain; (6) melatih penyelidikan dan pemecahan masalah; (7) mengenalkan pola pikir ilmiah sejarawan; dan (8) mempersiapkan siswa untuk melanjutkan pendidikan tinggi. Monumen ini, melalui narasi dan artefak yang dimilikinya, telah mampu memenuhi sebagian besar dari tujuan-tujuan tersebut.

Melalui kunjungan ke Monumen Kereta Api Pahlawan Kerja, siswa tidak hanya diajak untuk belajar melalui buku teks, tetapi juga diberi kesempatan untuk mengalami sejarah secara langsung. Objek-objek nyata seperti lokomotif, makam korban, relief, dan peta jalur rel menjadi media pembelajaran yang konkret dan kontekstual. Ini sejalan dengan

pendekatan pembelajaran kontekstual (contextual teaching and learning) yang menekankan pentingnya pengalaman langsung dalam proses belajar.

Lebih dari itu, monumen ini berfungsi sebagai pengingat bagi generasi muda bahwa kemerdekaan tidak diperoleh dengan mudah, melainkan melalui pengorbanan luar biasa dari rakyat biasa yang sering kali tidak dikenal namanya. Sejarah lokal seperti ini harus terus dijaga dan diwariskan, agar generasi penerus bangsa memiliki pemahaman yang utuh tentang sejarah perjuangan dan tidak melupakan akar-akar pengorbanan yang telah mengantarkan bangsa ini kepada kemerdekaan. Monumen ini bukan hanya simbol fisik, tetapi juga menjadi lambang memori kolektif bangsa akan penderitaan, keteguhan, dan semangat perjuangan untuk mencapai kemerdekaan sejati.

KESIMPULAN

Pembelajaran Sejarah Indonesia yang dikaitkan dengan sejarah lokal dan peninggalan yang ada di suatu daerah membuat siswa lebih memahami dan menghayati pelajaran sejarah yang diberikan. Salah satu contohnya adalah keterkaitan antara Monumen Pahlawan Kerja di Kota Pekanbaru dengan materi Sejarah Indonesia pada masa pendudukan Jepang tahun 1942–1945. Khusus bagi Monumen sejarah ini harus dilestarikan dan dikenang sebagai bagian dari masa lalu masyarakat Pekanbaru.

Pelajaran sejarah yang mencakup rentang waktu yang panjang telah menjadikan monumen ini sebagai bagian dari memori kolektif bangsa, karena dalam kasus kerja paksa untuk pembangunan jalur kereta api Muaro Sijunjung–Pekanbaru, bukan hanya masyarakat Riau yang menjadi korban, tetapi juga dari berbagai kalangan suku dan agama. Monumen ini juga menjadi memori kolektif bangsa bahwa perjuangan untuk meraih kemerdekaan Indonesia bukanlah perjuangan yang hanya sebatas teriakan “MERDEKA!”, tetapi bahwa nyawa rakyat Indonesia telah dikorbankan dalam penderitaan sebagai bangsa yang terjajah, dan kebebasan serta kehidupan mereka telah direnggut.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah, M. S. (2002). *Tragedi Pembangunan Rel Kereta Api Muarasijunjung–Pekanbaru (1943–1945)*. Pekanbaru: Unri Press.
- Azmi, M. (2018). Using Historical Sites in East Kalimantan for Education: Challenges and Opportunities. *Yupa: Historical Studies Journal*, 2(1), 71–80.

- Djaja, W. (2012). *Sejarah Eropa: Dari Eropa Kuno Hingga Eropa Modern*. Yogyakarta: Ombak.
- Far-Far, G. (2020). Pengembangan Model Pembelajaran Sejarah Berbasis Situs Sejarah Lokal di SMA Negeri 5 Kota Ternate. *PEDAGOGIKA: Jurnal Pedagogika dan Dinamika Pendidikan*, 8(1), 109–117. <https://doi.org/10.30598/pedagogikavol8issue1page109-117>
- Fikri, A. (2019). Sejarah Lokal Riau untuk Pengembangan Materi Ajar Sejarah Indonesia Kelas XI SMA. *Diakronika*, 19(1), 35. <https://doi.org/10.24036/diakronika/vol19-iss1/78>
- Fikri, A., Alfiani, F., Faujiyanto, A., & Pertiwi, E. P. (2021). Kolaborasi Metode Diskusi dan Tanya Jawab untuk Meningkatkan Keaktifan Peserta Didik pada Pembelajaran Sejarah di MA Bahrul Ulum Kecamatan Dayun. *Riau Education Journal (REJ)*, 1(1), 9–14. <https://jurnal.pgririau.or.id/index.php/rej/article/download/6/2>
- Ghalib, W. (1980). *Sejarah Kota Pekanbaru*. Pekanbaru: Pemerintah Daerah Kotamadya Tingkat II Pekanbaru.
- Gredler, M. E. B. (1994). *Belajar dan Membelajarkan* (2 ed.; Munandir, ed.). Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Isjoni. (2010). *Penelitian Kualitatif*. Pekanbaru: Cendikia Insani.
- Kamarga, H., & Kusmarni, Y. (2012). *Pendidikan Sejarah untuk Manusia dan Kemanusiaan: Refleksi Perjalanan Karir Akademik Prof. Dr. Said Hamid Hasan, MA*. Jakarta: Penerbit Bee Media Indonesia.
- Marfuah, S., Azmi, M., Nur, M. M. R., Yusran, Y., & Prameswara, A. P. (2020). Integrasi Situs Sejarah di Samarinda dan Balikpapan dalam Pembelajaran Sejarah Lokal. *Yupa: Historical Studies Journal*, 4(2), 73–81..
- Orza, F. (2019). Peningkatan Motivasi Siswa dalam Pembelajaran Sejarah melalui Pendekatan Kontekstual Sejarah Lokal. *Bakaba: Jurnal Sejarah Kebudayaan dan Kependidikan*, 8(1), 39–47. <https://doi.org/10.22202/bakaba.2019.v8i1.3456>
- Prayogo, Y. B., Spto, P. Y., & Radityo, D. (2017). *Kereta Api Indonesia: Sejarah Lokomotif di Indonesia*. Yogyakarta: Jogja Bangkit Publisher.
- Ricklefs, M. C. (2022). *Sejarah Indonesia Modern (1200–2008)*. Jakarta: Serambi Ilmu Semesta.

- Riyanty, A. D., Isjoni, & Kamaruddin. (2016). Sejarah Jalur Kereta Api di Riau pada Tahun 1943–1945. *Jurnal Online Mahasiswa Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Riau*, 3(2), 1–8.
- Spero, A., Baker, B., Spero, M., & Spero, D. (2014). *Sumatra's Fittest: An Inspiring Account of David Spero's Experiences As A POW in Java and Sumatra During World War II*. South Carolina: Createspace Independent Publishing Platform.
- Supardan, D. (2009). *Pengantar Ilmu Sosial*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Surbakti, A. (2008). Penghancuran Estetika Kota: Bangunan Bersejarah di Kota Medan. *Mudra Jurnal Seni Budaya*, 22(1), 1–13. <https://doi.org/10.31091/mudra.v22i1.1536>
- Swantoro, P. (2016). *Masalalu Selalu Aktual* (R. R. Setiawan, ed.). Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.
- Wijaya, A., & Syukur, A. (2020). Integrasi Sejarah Lokal sebagai Alternatif Pembelajaran Sejarah Nasional Indonesia. *Jurnal Imiah Pendidikan dan Pembelajaran*, 4, 345–355.
- Yusuf, A., Amin, U., Aziz, M., Saiman, M., Tambusai, U. A., & Zulfa. (2004). *Sejarah Perjuangan Rakyat Riau 1942–2002 (Buku I)*. Pekanbaru: Badan Kesejahteraan Sosial Provinsi Riau.
- Zahro, M., Sumardi, & Marjono. (2017). The Implementation of the Character Education in History Teaching. *Jurnal Historica*, 1(2252), 1–11. <https://jurnal.unej.ac.id/index.php/JHIS/article/view/5095/3760>
- Zuhdi, S. (2007). *Lawatan Sejarah: Sebuah Tawaran Metode Efektif untuk Pembelajaran Sejarah*. Makalah Seminar Nasional. Semarang: Unnes Press.