



Artikel

Dampak Tragedi Mina Tahun 1990 Terhadap Kebijakan Penyelenggaraan Haji Indonesia

Imam Assodiq^{1*} dan M. Dien Madjid²

¹ Program Studi Sejarah dan Peradaban Islam, Fakultas Adab dan Humaniora, Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta

² Program Studi Sejarah dan Peradaban Islam, Fakultas Adab dan Humaniora, Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta

* E-mail: imamassodiq.09@gmail.com

Citation: Assodiq, I. & Madjid M, D. "Dampak Tragedi Mina Tahun 1990 Terhadap Kebijakan Penyelenggaraan Haji Indonesia". *Socio Historica* 2024, Vol. 3, No. 1. DOI <https://doi.org/10.15408/sc.v3i1.38340>

Publisher's Note: Socio Historica stays neutral with regard to jurisdictional claims in published maps and institutional affiliations.



Copyright: © 2024 by the authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

Abstract: *This research aims to describe the impact of the 1990 Mina tragedy on Indonesia's Hajj organizing policy in the following Hajj season. The author uses the historical method with a cultural and structural approach, which is a method of approaching problems through the perspective of culture and the structures attached to it. The results of this study show that there was an impact arising from the 1990 Mina tragedy. These impacts are the birth of Siskohat as an administrative system that is faster than the manual data collection system in 1990, the birth of Law No. 17 of 1999 concerning the Implementation of Hajj which was proposed by the PBNU after the 1990 Mina tragedy, the birth of the construction of Hajj Hospitals in four embarkations; Jakarta, Medan, Surabaya, and Ujung Pandang initiated by President Soeharto with financial support from the people of Indonesia and the Government of Saudi Arabia, and the improvement of pilgrims' facilities in Mina, including the construction of a new tunnel and improvement of pilgrims' camp facilities in Mina. The conclusion of this research shows that there is an impact of the 1990 Mina tragedy on Indonesia's Hajj organizing policy in the following Hajj season. This impact can be seen from the improvement of the administrative system, legislation, health facilities in Indonesia and public facilities in Mina.*

Keywords: Hajj, Mina Tragedy, Al-Muaishim Tunnel.

Abstrak: Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan dampak tragedi Mina tahun 1990 terhadap kebijakan penyelenggaraan haji Indonesia pada musim haji berikutnya. Penulis menggunakan metode historis dengan pendekatan kultural dan struktural, yaitu sebuah metode mendekati permasalahan melalui perspektif kebudayaan serta struktur yang melekat padanya. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa ada dampak yang muncul dari tragedi Mina tahun 1990. Dampak tersebut adalah lahirnya Siskohat sebagai sistem administrasi yang lebih cepat dibanding sistem pendataan manual tahun 1990, lahirnya Undang-undang No. 17 tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Ibadah Haji yang menjadi usulan PBNU pasca tragedi Mina tahun 1990, lahirnya pembangunan RS Haji di empat embarkasi, Jakarta, Medan, Surabaya, dan Ujung Pandang yang diinisiasi oleh Presiden Soeharto dengan dukungan dana dari rakyat dan Arab Saudi, serta perbaikan fasilitas jemaah haji di Mina, termasuk pembangunan terowongan baru serta perbaikan fasilitas perkemahan jemaah haji di Mina. Adapun kesimpulan dari penelitian ini menunjukkan bahwa ada dampak tragedi Mina tahun 1990 terhadap kebijakan penyelenggaraan haji Indonesia pada musim haji setelahnya. Dampak ini terlihat dari perbaikan sistem administrasi, perundang-undangan, fasilitas kesehatan dan fasilitas umum yang ada di Mina.

Kata Kunci: Haji, Tragedi Mina, Terowongan Al-Muhaisin.

1. Pendahuluan

Haji merupakan salah satu rukun Islam yang wajib dilakukan oleh seorang Muslim yang memiliki kemampuan, baik kemampuan secara fisik maupun materi, maupun kemampuan jasadiyah serta ruhiyah. Karena pada dasarnya berhaji merupakan ibadah yang tidak hanya dilakukan secara fisik, melainkan sebuah perjalanan ruhiyah (spiritual) manusia menuju Tuhannya, sehingga memiliki kemampuan (al- istitha'a) menjadi salah satu dasar (ushul) diwajibkannya ibadah haji. Perjalanan ibadah haji ini dalam banyak literatur disebut juga dengan rihlah mubarakah (perjalanan yang berkah), *rihlah makkiyah* (perjalanan menuju Mekkah), atau disebut juga dengan *rihlah hijaziyah* (perjalanan ke negeri Hijaz).¹ Pada dasarnya haji merupakan safar, perjalanan seorang muslim, menuju tanah haram, untuk melaksanakan rukun dan wajib haji sesuai dengan tuntunan agama.

Dalam pelaksanaannya tentu saja terdapat begitu banyak peristiwa yang terjadi. Peristiwa-peristiwa yang terjadi bisa saja datang dalam skala yang besar, baik secara dampak dan korban, bisa juga hanya berupa peristiwa biasa yang tidak memiliki dampak dan korban yang signifikan. Kementerian Agama RI mencatat misalnya ada beberapa kejadian penting yang pernah terjadi, salah satunya adalah peristiwa yang terjadi di terowongan al-Muaishim di Mina, musim haji 1990.²

Jemaah Indonesia yang secara postur tubuh lebih kecil tidak diuntungkan dalam situasi pelaksanaan haji yang ramai akan massa. Dalam harian Pelita misalnya disebutkan bahwa jemaah Indonesia berada di tengah-tengah antara jemaah haji dari Turki dan Afrika ketika tragedi Mina terjadi, sehingga postur tubuh yang kecil lebih mudah terdorong dan jatuh, yang pada akhirnya menimbulkan jumlah korban yang cukup banyak.³

Jika ditinjau secara geografis, Mina Mekkah merupakan daratan tandus, gersang, dengan panas yang ekstrim. Kondisi geografis yang seperti ini membuat pemerintah Arab Saudi membuat beberapa bangunan atau fasilitas umum untuk melayani dan meringankan jemaah haji dari berbagai negara. Salah satunya dengan membangun sarana terowongan guna memotong jarak tempuh yang jauh untuk melakukan salah satu wajib haji, melempar jamrah. Pertemuan jemaah haji yang ramai setiap kali musim haji tiba tentu memerlukan fasilitas serta sarana yang bisa mengakomodasi lancarnya kegiatan ibadah haji. Jumlah jemaah yang berkumpul di suatu tempat dengan waktu yang sama, kegiatan yang sama, serta dengan cuaca ekstrim yang direspon berbeda oleh masing-masing tubuh disebutkan menjadi salah satu faktor alam yang menyebabkan terjadinya peristiwa di terowongan al-Muaishim ini.

Peristiwa terowongan al-Muaishim di Mina yang terjadi pada tahun 1990 merupakan salah satu peristiwa besar dalam sejarah perjalanan haji umat Islam, khususnya untuk Muslim Indonesia. Hal ini bisa dilihat dari jumlah korban yang secara kuantitas dianggap paling besar yaitu 631 dari 1.426 jemaah, serta menjadi bahan pemberitaan media baik nasional maupun internasional selama hampir satu bulan penuh. Peristiwa Terowongan al-Muaishim sendiri merupakan peristiwa di mana bertemunya dua arus jemaah haji yang berlawanan arah, dalam jumlah yang besar, di dalam sebuah terowongan dengan panjang 600 meter, lebar 15 meter serta tinggi 9 meter, yang pada akhirnya terjadi aksi saling dorong mendorong. Beberapa jemaah yang panik akhirnya bergerak tanpa arah dan menyebabkan dorongan yang lebih besar sehingga banyak orang berjatuh, diinjak, serta tergencet.⁴

¹ M. Dien Madjid, *Haji Dalam Catatan Sejarah Kumpulan Tulisan Terpilih* (Tangerang Selatan, 2022).

² *Haji Dari Masa Ke Masa* (Jakarta: Kementerian Agama RI Direktorat Jenderal Penyelenggara Haji dan Umrah, 2012).

³ "Musibah Yang Menimpa Jemaah Haji," *Pelita* (Jakarta, Juli 5, 1990).

⁴ Julisar Kasiri dkk., "Di Al-Muaisim, Allah Memanggilnya," *Majalah Tempo*, Juli 14, 1990.

Indonesia dengan jumlah populasi Muslim terbanyak di dunia, mengirimkan 81.244 jemaah haji pada tahun 1990. Laporan resmi Departemen Agama menyebut, ada 631 jemaah haji Indonesia yang menjadi korban. Ini artinya hampir separuh dari korban yang muncul adalah warga Indonesia. Ini juga berarti, peristiwa ini merupakan peristiwa yang layak menjadi perhatian. Apalagi pelaksanaan haji dari waktu ke waktu mengalami peningkatan jumlah yang masif, sehingga bisa menjadi bahan evaluasi.⁵

Literature yang membahas peristiwa dan tragedi selama pelaksanaan haji tidak banyak ditulis sampai hari ini. Penelitian terdahulu dominan memberikan atensi terhadap kajian haji masa kolonial, transportasi pelaksanaan haji, serta kebijakan penyelenggaraan haji dari masa ke masa. Kajian terdekat misalnya ditulis oleh Masdalina Pane dkk., dengan judul *"Indonesian Hajj Cohorts and Mortality in Saudi Arabia from 2004 to 2011."*⁶ Dalam tulisan ini Pane berusaha untuk melihat bagaimana kelompok haji Indonesia di Saudi Arabia serta angka kematian jemaah haji selama tahun 2004 – 2011. Pelaksanaan haji membutuhkan gerak fisik, sehingga mungkin sekali untuk menimbulkan permasalahan kesehatan fisik. Pane dkk., kemudian membuat kesimpulan bahwa terdapat 149 sampai 337 per 100.000 jemaah yang meninggal selama pelaksanaan ibadah haji dari tahun 2004 – 2011. Adapun penyebab utama meninggalnya jemaah haji karena adanya penyakit pada sistem peredaran darah, serta penyakit pada sistem pernapasan.

Literature yang berkaitan langsung dengan peristiwa bisa kita lihat dari buku *"Tragedi Haji Terowongan Mina"*⁷ yang ditulis oleh P. Bambang Siswoyo. Buku ini terbit pada tahun 1991, setahun setelah peristiwa tragedi Mina tahun 1990 terjadi. Secara pembahasan, buku ini menceritakan bagaimana tragedi Mina terjadi, respon pemerintah Indonesia, serta respon masyarakat terhadap tragedi itu sendiri. Siswoyo nampaknya menyusun buku ini melalui pemilihan dari berita di harian nasional yang ada, lalu menyusun sedemikian rupa sehingga menjadi narasi panjang terkait tragedi Mina tahun 1990 itu sendiri, hanya saja penulis tidak menemukan Siswoyo melihat dampak dari tragedi Mina itu sendiri, sehingga ruang ini yang penulis coba eksplorasi lebih mendalam.

Buku serupa juga ditulis oleh Nurcholis Huda dengan judul *"Kisah Musibah Terowongan Mina"*.⁸ Huda merupakan salah satu wartawan *Surabaya Post* yang merasakan sendiri tragedi Mina tahun 1990. Buku ini sendiri merupakan kumpulan tulisan yang ia tulis di *Surabaya Post* untuk berbagai pengalaman pribadi serta kesaksian dari jemaah haji yang selamat ketika itu. Kisah-kisah yang disampaikan oleh Huda terlihat natural, karena diceritakan melalui pengalaman-pengalaman sedih yang terjadi selama pelaksanaan haji tahun 1990. Meskipun secara konten buku ini membahas secara langsung peristiwa Mina tahun 1990, Huda tidak menulis sama sekali dampak yang muncul dari tragedi Mina tahun 1990 ini, sehingga menjadi pembeda dari tulisan yang penulis tulis saat ini.

Kajian historiografi haji sangat terbatas sekali yang membahas secara langsung peristiwa yang terjadi di terowongan Mina tahun 1990, serta dampak yang muncul setelah peristiwa itu terjadi. Penelitian ini sendiri akan mengkaji lebih dalam bagaimana dampak tragedi Mina tahun 1990 terhadap kebijakan penyelenggaraan haji Indonesia? Kajian ini sendiri akan menjadi input penting dalam memperkaya khazanah historiografi haji Indonesia di masa yang akan datang.

⁵ "Rekapitulasi Jumlah Jamaah Haji Indonesia Korban Terowongan Al-Muaisim Mina Berdasarkan Daerah Embarkasi" (Direktorat Jenderal Bimbingan Masyarakat Islam dan Urusan Haji, January 25, 1991).

⁶ Masdalina Pane dkk., "Indonesian Hajj Cohorts and Mortality in Saudi Arabia from 2004 to 2011," *Journal of Epidemiology and Global Health* 9, no. 1 (Maret 27, 2019): 11–18.

⁷ P. Bambang Siswoyo, *Tragedi Haji Terowongan Mina* (Solo: Ud. Mayasari, 1991).

⁸ Nurcholis Huda, *Kisah Musibah Terowongan Mina* (Surabaya: PT. Bina Ilmu, 1990).

2. Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode historis, yaitu sebuah metode yang dimulai dari proses mengumpulkan sumber penelitian (heuristik), kritik, interpretasi, dan historiografi. Adapun sumber sejarah sendiri umumnya terbagi menjadi dua, primer dan sekunder. Sumber primer penelitian ini berupa arsip Departemen Agama RI yang ada di Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI), serta laporan harian Badan Koordinasi Intelijen Indonesia (BAKIN). Sumber primer yang lain berupa arsip harian nasional yang terdapat di Perpustakaan Nasional Republik Indonesia Salemba yang terdiri dari arsip *Harian Pelita*, *Harian Kompas*, *Sriwijaya Post*, dan *Majalah Tempo*. Adapun sumber sekunder peneliti dapatkan dari buku-buku di perpustakaan yang berkaitan dengan subyek bahasan penelitian.

Penelitian ini sendiri menggunakan pendekatan kebudayaan dan pendekatan struktural. Pendekatan kebudayaan sendiri merupakan sebuah metode untuk mendekati sebuah permasalahan melalui perspektif kebudayaan dalam melihat sebuah realitas budaya yang ada, baik itu yang bersifat kasat mata (faktual) atau yang berhubungan dengan fenomena kebudayaan yang abstrak.⁹ Pendekatan kebudayaan ini akan berguna untuk melihat bagaimana tragedi Mina tahun 1990 ini bisa terjadi, dilihat secara ide, pikiran, dan kebudayaan yang melekat pada masing-masing jemaah haji. Penggunaan pendekatan struktural di lain sisi akan melihat bagaimana struktur yang ada dan melekat pada tragedi ini melahirkan kebijakan, sehingga bisa kita lihat bagaimana dampak yang muncul dari tragedi Mina tahun 1990 ini. Adapun teori yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah teori Interaksionisme Simbolik (*Symbolic Interactionism Theory*) yang dikemukakan oleh George Herbert Mead dan Herbert Blumer. Teori ini pada dasarnya ingin melihat bagaimana realitas sosial itu saling berinteraksi, baik sebagai individu maupun sebagai kelompok, melalui makna-makna yang ada pada setiap simbol. Makna pada simbol ini bisa saja variatif dan terus berubah-ubah, sehingga hasil yang muncul juga kemungkinan tidak sama satu sama lain. Kaitannya dengan penelitian ini, penulis ingin memberikan fokus kepada bagaimana simbol dan makna-makna yang ada membentuk perilaku manusia.¹⁰

Teori interaksionisme simbolik akan membantu penulis dalam melakukan eksplorasi mendalam bagaimana simbol-simbol agama, ritual, dan makna budaya mempengaruhi perilaku dan interaksi masyarakat yang terlibat dalam tragedi Mina tahun 1990. Penulis juga akan mengkaji bagaimana agama dan adat istiadat mungkin mempengaruhi dinamika massa dalam pengambilan keputusan bagi pribadi dan kelompok selama tragedi itu terjadi, serta dampak-dampak yang muncul pasca kejadian tersebut. Unsur kebudayaan yang ada pada suatu individu dan masyarakat akan sangat dominan mempengaruhi sebuah insiden tragedi.

3. Hasil dan Pembahasan

3.1 Perkembangan Kota Mina Di Mekah

Mina merupakan sebuah lembah yang dikelilingi oleh pegunungan. Terletak lima kilometer di sebelah timur laut kota Mekah. Mina juga dikenal dengan kota tenda, karena terdapat begitu banyak tenda yang digunakan oleh umat Islam selama pelaksanaan ibadah haji. Sampai hari ini, di Mina terdapat 100.000 tenda dengan pendingin ruangan, yang dapat menampung 3.000.000 jemaah haji¹¹. Di awal pelaksanaan haji, Mina merupakan tempat kosong. Jemaah

⁹ Suwardi Endraswara, *Metodologi Penelitian Kebudayaan* (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2003).

¹⁰ G.H. Mead, *Mind, Self, and Society from the Standpoint of a Social Behaviorist*, Mind, Self, and Society from the Standpoint of a Social Behaviorist (University of Chicago Press: Chicago, 1934).

¹¹ *Makkah City Profile* (Riyadh: Ministry of Municipal and Rural Affairs, 2019).

akan membawa tenda masing-masing, sebelum pembangunan dan perbaikan dilakukan secara terus menerus oleh pemerintah Arab Saudi. Mina juga menjadi tempat yang disinggahi oleh jemaah haji pada tanggal 08 Zulhijah, sebelum jemaah haji bertolak untuk wukuf di Arafah.



Gambar 1. Tugu jamarat di Mina tahun 1942¹²

Istilah Mina secara bahasa berasal dari akar kata *ma-na-ya*, yang berarti menemukan, atau mengalami cobaan.¹³ Dalam konteks Islam, Mina merujuk kepada makna tamanna yang secara bahasa berarti berharap atau berangan-angan. Makna ini secara historis diambil dari kisah Nabi Adam yang diperintahkan oleh Jibril untuk membuat suatu permintaan. “*tamanna*,” ucap Jibril. Nabi Adam kemudian menjawab, “*atamanna al-jannah*,” ucap Nabi Adam yang berarti, aku menginginkan surga. Dalam makna yang lain, Mina juga merujuk kepada arti darah, karena begitu banyaknya darah hewan kurban yang ditumpahkan di Mina selama pelaksanaan kurban.¹⁴

Ali Shariati melihat Mina sebagai sebuah tanah kecintaan, perjuangan, dan pengorbanan. Di tanah inilah umat Islam membuat janji kepada Allah Swt sebagai sebuah komunitas utuh untuk terus berbuat baik, serta mengalahkan setan-setan yang ada dalam kehidupan manusia itu sendiri. Mina merupakan padang pengorbanan untuk “Ismail” yang diejawantahkan dalam bentuk kecintaan terhadap istri, anak, harta, jabatan dan semacamnya. Jika seseorang telah melewati hari-hari panjang di Mina, maka ia telah berhasil dan menang dalam menjalani cobaan-cobaan selama pelaksanaan ibadah haji.¹⁵

Di dalam kawasan Mina sendiri, terdapat Jamarat atau tempat melempar jamrah yang terbagi menjadi jamrah ula, jamrah wusta, dan jamrah aqabah. Dalam pelaksanaan haji, jemaah akan mengunjungi Mina pada tanggal 08 Zulhijah sebelum bertolak menuju Arafah pada tanggal 09 Zulhijah. Setelah menyelesaikan wukuf di Arafah, dan mabit di Muzdalifah, jemaah haji akan berangkat menuju Mina untuk melempar jamrah aqabah pada tanggal 10 Zulhijah, atau ketika hari raya kurban. Setelah itu jemaah haji diharuskan menetap di Mina selama tanggal 11 dan 12 Zulhijah jika mengambil nafar awal, dan sampai tanggal 13 Zulhijah bagi jemaah yang mengambil nafar sani. Di setiap harinya,

¹² Ayman Imam and Mohammad Alamoudi, “Mina: The City of Tents Origination and Development,” in *9° Congresso Città e Territorio Virtuale, Roma, 2, 3 e 4 Ottobre 2013* (Presented at the International Conference Virtual City and Territory, Centre de Política de Sòl i Valoracions, 2014), 1351–1365.

¹³ Uzair Ahmed, “What Is Mina during Hajj? | Everything You Need To Know |,” *The Pilgrim*, February 12, 2022, accessed January 23, 2024, <https://thepilgrim.co/mina-haji/>.

¹⁴ Halimi Zuhdy, *Sejarah Haji & Manasik* (Malang: UIN Maliki Press, 2015).

¹⁵ Ali Shariati, *Hajj - The Pilgrimage* (California: CreateSpace Independent Publishing Platform, 2015).

jemaah akan melempar jamrah ula, wusta, dan aqabah secara bergantian sebanyak tujuh kali.

Pembangunan besar-besaran di kawasan Mekah, termasuk Mina dimulai ketika Arab Saudi modern muncul sebagai pemerintah yang menjamin keamanan dan kenyamanan jemaah haji. King Abdul Aziz Al-Saud, mulai mengelola dan mengembangkan situs-situs haji, termasuk menyediakan perkemahan jemaah haji yang terletak di lembah Mina. Masuknya moda transportasi baru seperti mobil, membuat pembangunan jalan-jalan di kawasan Mina mulai berkembang. Jalan-jalan ini sendiri dibangun dengan tujuan untuk mempermudah perjalanan jemaah haji di Mina, digunakan pula untuk pedestrian penduduk Mekah, serta untuk pihak militer guna menjaga ketertiban pelaksanaan ibadah haji.¹⁶

Pelaksanaan ibadah haji dari masa ke masa tidak selalu aman. Banyak sekali kejadian serta peristiwa-peristiwa yang menimbulkan korban terhadap jemaah haji. Desember tahun 1975, ada sebuah ledakan tabung gas. Juli 1989, terjadi sebuah kebakaran di perkemahan membuat lima orang dari Pakistan meninggal dunia dan 34 orang lainnya terluka. Juli 1990, terjadi kerumunan jemaah haji di dalam terowongan yang menimbulkan korban sebanyak 1.426 jemaah haji. Peristiwa yang terjadi selama pelaksanaan haji ini membuat pembangunan kawasan Mekah terus dilakukan. Apalagi peningkatan jumlah jemaah haji terus bertambah dari waktu ke waktu.¹⁷

Pemerintah Arab Saudi kemudian memperbaiki semua fasilitas pelaksanaan haji. Pemerintah Arab Saudi telah berinvestasi US \$7 miliar untuk mengubah wajah Mekah, dengan membangun jalan raya, jembatan, terowongan, penyulingan air, dan sumber daya listrik. Pembangunan jalan raya sudah dimulai semenjak 1986 yang dimulai dengan membangun Ringroad I yang melingkar antara Mekah dan Taif dengan sembilan jalur.

Gambar 2. Terowongan Al-Muaishim tahun 1990¹⁸

Pada tahun 1990, Ringroad II juga sudah hampir rampung pembangunannya yang



dimulai semenjak 1985. Lambannya penyelesaian pembangunan ini disebabkan oleh struktur geografis Mekah yang dipenuhi dengan perbukitan batu, sehingga membuat pekerjaan menjadi lebih lama.¹⁹

Struktur geografis ini membuat pembangunan terowongan yang menembus bukit batu menjadi pilihan. Terowongan ini terdapat puluhan jumlahnya di Mekah, dan salah satunya adalah terowongan Al-Muaishim. Terowongan inilah yang kemudian

¹⁶ Shariati, *Hajj - The Pilgrimage*.

¹⁷ *Ibid*.

¹⁸ "Terowongan Muaishim Saksi Bisu," *Sriwijaya Post* (Palembang, Juli 20, 1990).

¹⁹ "Kemudahan Bagi Tamu-Tamu Allah," *Majalah Tempo* (Jakarta, Juli 14, 1990).

difungsikan sebagai fasilitas bagi jemaah haji ketika musim haji tiba. Terowongan Al-Muaishim sendiri merupakan penghubung kawasan perkemahan di Mina menuju jamarat. Pada musim haji sebelumnya, terowongan ini difungsikan dengan baik sebagaimana mestinya. Tidak ada kendala, tidak ada insiden yang terjadi. Ventilasi, penerangan, serta kipas angin sudah diperhitungkan dengan baik oleh kontraktor Turki, sehingga jemaah haji dapat menggunakan terowongan sebagai alternatif pilihan jalan tercepat menuju ke jamarat.

Pasca tragedi Mina tahun 1990, Arab Saudi membangun terowongan baru bersebelahan dengan terowongan Al-Muaishim ini. pembangunan terowongan ini sendiri selesai setahun berikutnya, dan telah difungsikan sebagai fasilitas jemaah haji yang melaksanakan haji pada tahun 1991. Perbaikan terhadap perkemahan jemaah haji juga terus dilakukan oleh Arab Saudi, terutama mengganti bahan tenda yang mudah terbakar, menjadi tenda-tenda dengan bahan yang tahan api, sehingga dapat meminimalisir berbagai kecelakaan yang terjadi selama pelaksanaan ibadah haji di Mekah. Prinsipnya, pemenuhan semua akses kebutuhan jemaah haji, serta mencegah terhadap berbagai kemungkinan kecelakaan atau insiden selama pelaksanaan ibadah haji.

Pembangunan fasilitas lain di Mina pada dasarnya tidak pernah dihentikan. Pembangunan jembatan jamarat, transportasi kereta cepat, pembangunan rumah sakit, jalan raya dan jembatan terus diperbaiki dan diperbanyak dari waktu ke waktu. Mina kini sudah bertransformasi menjadi kawasan yang modern dengan berbagai fasilitas yang ada. Perkembangan ini juga berjalan seiring dengan perkembangan jumlah jemaah haji yang setiap musim haji selalu bertambah, sehingga diperlukan ruang baru yang cukup agar tidak terjadi insiden-insiden yang tidak diinginkan selama pelaksanaan ibadah.

3.2 Populasi Kronologi dan Penyebab Tragedi Mina Tahun 1990

Salah satu faktor perkembangan Islam di Korea Selatan ialah diaspora Muslim migran, dimulai pada akhir tahun 1990 dan tahun 2000 awal. Surat kabar harian Pelaksanaan ibadah haji pada bulan Juli tahun 1990 diikuti oleh 81.244 jemaah Indonesia. Ini berarti ada banyak jemaah Indonesia yang mengikuti pelaksanaan ibadah haji tahun ini, sehingga peningkatan jumlah jemaah dari waktu ke waktu memberikan atensi yang besar bagi pemerintahan Arab Saudi, terutama yang berkaitan dengan fasilitas serta bangunan-bangunan yang sifatnya memudahkan pelaksanaan ibadah haji. Salah satu fasilitas yang dibangun oleh Pemerintah Arab Saudi adalah Terowongan Al-Muaishim, Mina. Terowongan ini sendiri merupakan penghubung antara Haratul Lisan ke arah Jamarat.²⁰ Haratul Lisan sendiri merupakan tempat tenda-tenda jemaah haji yang berasal dari Indonesia, Malaysia, dan beberapa negara Asia. Jemaah haji yang akan melempar jumrah akan melewati Terowongan Al-Muaishim untuk mempersingkat waktu, serta pulang menuju perkemahan melalui terowongan yang sama.²¹

Pagi hari tanggal 2 Juli 1990, jemaah yang ingin melempar jumrah sudah berangkat dari tenda masing-masing di Haratul Lisan menuju Jamarat. Mereka berbaris memasuki terowongan Al-Muaishim dengan gemuruh takbir. Sekitar 50.000 jemaah memenuhi terowongan al-Muaishim, apalagi melempar jumrah di waktu Dhuha merupakan sunnah dalam ibadah haji, sehingga tumpukan jemaah di dalam dan di mulut terowongan tampak ramai dan padat.

Perjalanan jemaah menuju Jamarat melalui terowongan ini tiba-tiba terhenti. Jemaah haji tiba-tiba tidak bisa bergerak. Para jemaah yang telah selesai melempar jumrah, yang ada

²⁰ *Haji Berujung Maut- Insiden Jemaah Haji Indonesia Di Terowongan Mina 1990 | Kisah Haji*, 2021, diakses pada September 7, 2023, <https://www.youtube.com/watch?v=tRriGsGuwdk>.

²¹ "Ratusan Jemaah Haji Tewas Berdesak-Desakan," *Harian Kompas* (Jakarta, Juli 4, 1990).

sekitar 200 meter dari mulut terowongan pun mengalami hal yang sama. Mereka yang telah selesai melempar jumrah berdesak masuk terowongan untuk pulang menuju Haratul Lisan, dan sebagian besar jemaah yang berada di dalam terowongan dan sudah ada di luarnya berdesakan untuk melempar jumrah. Dua arus pulang dan pergi yang bertabrakan.²²

Terowongan al-Muaishim ini berdiri sepanjang 650 meter dengan lebar 10 meter dan tinggi 8 meter. Versi lain menyebutkan bahwa terowongan ini berdiri sepanjang 600 meter, dengan lebar 15 meter dan tinggi 9 meter. Ukuran ini membuat jemaah seharusnya bisa berbaris sebanyak 11 orang berjajar ke samping, hanya saja terowongan ini berdiri tanpa pengamanan antara jemaah yang ingin pergi ke Jamarat dan yang pulang menuju perkemahan.

Petugas keamanan tidak ditempatkan pada titik-titik yang rawan terjadi kepadatan jemaah. Hal ini membuat barisan jemaah yang masuk untuk kembali atau berjalan ke arah jamarat menjadi tidak beraturan. Kepadatan ini bila melebihi kapasitas terowongan yang menurut Harian Pelita hanya mampu menampung 40.000 jemaah maka akan terjadi penumpukan yang sangat berisiko, sehingga kejadian yang terjadi di terowongan al-Muaishim ini tidak dapat dihindari.²³

Secara historis memang banyak kejadian yang terjadi selama pelaksanaan haji Indonesia, namun kejadian ini merupakan musibah pertama yang disebut memakan korban terbanyak dibanding kejadian atau musibah yang terjadi sebelumnya. Korban yang terdampak dari kejadian ini sendiri memang tidak hanya muncul dari pihak Indonesia, melainkan dari negara Asia Tenggara lainnya yang sama-sama menempati perkemahan di Haratul Lisan. Turki juga salah satu negara yang terdampak, walau secara geografis Turki terdapat di benua Asia dan Eropa.²⁴

Pada laporan lainnya, musibah ini bermula ketika jemaah haji mulai tidak beraturan karena adanya jemaah yang jatuh di mulut terowongan arah Jamarat. Jemaah yang melihat kejadian ini sontak panik, sehingga kegaduhan ini membuat barisan jemaah menjadi tidak terkendali. Jemaah yang telah menyelesaikan kewajiban melempar jumrah sebanyak tujuh kali bersegera untuk pulang, sedang jemaah yang akan pergi melempar jumrah terus mendesak. Tanpa pengawasan yang baik, dua arus jemaah ini menjadi kacau. Mereka mulai berjatuh, diinjak-injak oleh jemaah yang lain. Hanya keajaiban yang bisa membuat jemaah selamat.²⁵

Mulut terowongan al-Muaishim berjarak 200 Meter dari Jamarat. Setelah jemaah keluar dari terowongan, maka jemaah akan menemukan jembatan yang didesain lebih kecil dari lebar terowongan. Terdapat beberapa exit door di jembatan setelah keluar terowongan, hanya saja kondisi ini tidak membuat lalu lintas jemaah menjadi lebih leluasa untuk berjalan keluar dari kepadatan yang terjadi. Pemerintah Arab Saudi memang telah membangun berbagai fasilitas untuk memudahkan jemaah dalam pelaksanaan ibadah haji, hanya saja kejadian ini seharusnya memberikan pelajaran yang berarti tentang pentingnya manajemen kepadatan yang memang rentan memakan korban jika tidak diatur sedemikian rupa.

Laporan lain juga menyebut bahwa kejadian bermula di tengah terowongan, laporan ini disampaikan oleh Mien Uno, seorang direktis John Robert Powers. Mien menyebut bahwa kejadian bermula ketika rombongan jemaah haji Indonesia telah selesai melempar jumrah dan ingin kembali ke Haratul Lisan. Di belakang mereka terdapat jemaah Turki

²² Julisar Kasiri dkk., "Di Al-Muaisim, Allah Memanggilnya," *Majalah Tempo*, Juli 14, 1990.

²³ Hartono A. Jaiz, "Terowongan Haratul Lisan Menelan Korban," *Harian Pelita* (Jakarta, Juli 6, 1990).

²⁴ "Haji Stampede Near Mecca Leaves Over 700 Dead," *The New York Times*, diakses pada Desember 13, 2023, <https://www.nytimes.com/2015/09/25/world/middleeast/mecca-stampede.html>.

²⁵ Julisar Kasiri dkk., "Di Al-Muaisim, Allah Memanggilnya," *Majalah Tempo*, Juli 14, 1990.

yang ingin kembali ke tujuan yang sama, namun di depan mereka ada jemaah Afrika yang berjalan bergandengan tangan. Situasi ini tidak menguntungkan jemaah Indonesia yang secara postur tubuh lebih pendek daripada jemaah Turki dan Afrika. Jemaah Indonesia terjepit, kehabisan napas, satu per satu mulai berjatuh, dan terinjak-injak tanpa ada pertolongan.²⁶

Salah satu jemaah bernama Sutanto memberikan kesaksian bahwa ketika itu terjadi kepadatan di jalan menuju masuk terowongan. Sutanto juga menyebut bahwa dalam kondisi kepadatan yang luar biasa itu, ia tidak melihat petugas keamanan yang mengatur jemaah, sehingga Sutanto lebih memilih berdiri agak jauh dari mulut terowongan. Di tengah kepadatan penduduk tersebut, jemaah haji juga ada yang jongkok di dekat mulut terowongan. Pada hari biasa, memang mulut terowongan ini digunakan sebagai tempat berteduh dari terik dan panasnya suhu di Mekkah. Tepat pukul 08.30, Sutanto menyebut korban mulai berjatuh.²⁷

Berselang beberapa waktu kemudian atau sekitar pukul 09.00 dan 10.00 petugas keamanan baru terlihat berdatangan. Sayang sekali, kedatangan petugas keamanan (askar) ini tidak tepat waktu, sehingga dalam masa kritis yang berselang antara waktu kejadian dan kedatangan petugas keamanan, korban sudah banyak berjatuh. Hal ini juga yang membuat banyak negara menyebut bahwa terdapat kelalaian penyelenggaraan haji, terutama tidak hadirnya petugas keamanan dalam kondisi kepadatan jemaah di mulut terowongan Al-Muaishim, Mina.

Rekapitulasi Jumlah Jemaah Haji Indonesia

Korban Terowongan al-Muaishim Mina²⁸

No	Embarkasi	Asal Daerah	Jumlah
1	Polonia Medan	D.I. Aceh	11
		Sumatera Utara	22
		Sumatera Barat	23
		Riau	5
2	Halim Perdana Kusuma	Jambi	28
		Sumatera Selatan	2
		Lampung	6
		DKI Jakarta	86
		Jawa Barat	166
		Jawa Tengah	53
		D.I. Yogyakarta	10
		Kalimantan Barat	2
		Kalimantan Tengah	4
3	Juanda Surabaya	Jawa Timur	65
		Nusa Tenggara Barat	7
		Nusa Tenggara Timur	2
		Kalimantan Selatan	8
		Kalimantan Timur	2
		Sulawesi Tengah	23

²⁶ *Ibid.*

²⁷ *Ibid.*

²⁸ "Rekapitulasi Jumlah Jemaah Haji Indonesia Korban Terowongan Al-Muaisim Mina Berdasarkan Daerah Embarkasi" (Direktorat Jenderal Bimbingan Masyarakat Islam dan Urusan Haji, Januari 25, 1991).

4	Hasanudin Ujung Pandang	Sulawesi Selatan	69
5	Bakuh ABRI DKI Jakarta	-	37
Jumlah Total			631

Peristiwa ini bisa saja disebutkan sebagai musibah sebagaimana pernyataan resmi Arab Saudi, hanya saja kejadian-kejadian seperti ini, selama diberlakukan sistem manajemen operasional yang sesuai dan mengedepankan langkah-langkah preventif dalam meminimalisir korban jiwa, maka ini tentu bisa kita cegah. Tentu takdir tidak bisa ditolak, hanya saja ikhtiar manusia sebagai manusia yang memiliki akal dan pikiran, akan memberikan kesiapan lebih dalam menghadapi berbagai kemungkinan- kemungkinan yang terjadi dalam pelaksanaan haji. Arab Saudi membantah semua tuduhan yang diberitakan oleh media, baik itu tuduhan adanya kelalaian dari petugas keamanan (askar), matinya blower dan lampu terowongan, terjadinya tabrakan mobil di mulut terowongan, adanya semprotan gas air mata, termasuk penanganan korban yang tidak memperhatikan kondisi, apakah korban hanya pingsan atau telah meninggal dunia.²⁹

Laporan Arab Saudi terkait faktor penyebab semata karena tidak patuhnya jemaah terhadap aturan-aturan, menumpuknya jemaah dalam terowongan yang tidak sesuai kapasitas, serta semata-mata takdir dan musibah dari Yang Maha Kuasa. Alasan ini juga yang disampaikan oleh utusan Arab Saudi ketika menemui Presiden Indonesia, Soeharto di Jakarta dua pekan setelah kejadian.

Alasan ini nampaknya tidak diterima dengan puas hati oleh banyak pihak. Alasan yang disampaikan oleh Arab Saudi dengan menutup akses keterlibatan petugas haji negara lain dalam evakuasi juga terus dipertanyakan, sehingga sangat wajar jika beberapa pihak merasa tidak puas akan penjelasan yang disampaikan oleh Arab Saudi. Sebagai manusia yang diberkati dengan daya nalar dan olah pikir, alasan tersebut terkesan terlalu sederhana, sehingga sangat wajar banyak negara yang menuntut untuk penyelidikan secara menyeluruh terkait penyebab pasti peristiwa Mina, agar kejadian serupa tidak terjadi lagi di masa yang akan datang.

Peristiwa Mina yang terjadi di mulut terowongan Al-Muaishim ini memiliki banyak faktor penyebab. Jika dilihat secara religius, maka pemilihan waktu dhuha adalah bagian dari sunnah haji sehingga banyak orang yang berangkat dalam satu waktu, di tempat yang sama. Jemaah yang berangkat umumnya bersama rombongan yang juga tidak sedikit, sehingga pertemuan akbar seperti ini menimbulkan kepadatan di jalur masuk dan keluar terowongan al-Muaishim ke arah jamarat. Kepadatan yang akhirnya menimbulkan korban dari beberapa negara yang berkemah di Harasatul Lisan.³⁰

Secara fisik, jemaah yang menunaikan pelemparan jamarat di waktu dhuha umumnya belum sarapan pagi serta belum tidur, sehingga kesiapan dan kondisi tubuh yang lemah ini bisa menjadi faktor yang mendorong banyaknya jemaah yang tidak mampu keluar dari kepadatan di dalam terowongan. Kondisi ini diperparah dengan tidak ada petugas keamanan (askar) yang memadai dalam menjaga keamanan terowongan.³¹

Beberapa jemaah yang selamat, mengaku banyak yang terjun dari jembatan yang tingginya lima meter, beberapa menggunakan kain ihram sebagai tali pengaman untuk turun. Jemaah juga ada yang berpegangan dengan perut orang Afrika yang secara postur lebih besar, sampai bisa keluar dari kepadatan dalam terowongan. Lainnya mengaku berpegangan kepada besi yang terdapat di sisi terowongan dan turun ke bawah melalui

²⁹ "Utusan Dari Raja Fahd Membantah," *Harian Kompas* (Jakarta, Juli 17, 1990).

³⁰ Sudirman Tebba, *Haji Pasca Perang Teluk* (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 1999).

³¹ "Jenazah Haji Indonesia Dimakamkan Di Lokasi Khusus," *Harian Kompas* (Jakarta, Juli 8, 1990).

sisi terowongan hingga bisa keluar dari kerumunan. Jamaah yang tidak memiliki cukup energi dan kekuatan, akan tetap tertahan di tengah kepadatan, dan terinjak-injak oleh jamaah lain.

Pemandangan seperti ini tentu menjadi pertanyaan besar, ke mana para petugas keamanan berada. Petugas keamanan hanya terdapat beberapa orang berbanding dengan jamaah yang memenuhi terowongan dengan total 50.000 orang. Dalam kondisi berdesakan, maka kemungkinan jamaah kekurangan oksigen (hypoxia) juga bisa dijadikan faktor yang semakin memperburuk kondisi jamaah yang berdesakan. Terowongan al-Muasihim sendiri telah dilengkapi dengan sirkulasi udara yang cukup, namun di tengah kepadatan dan kondisi jamaah yang tidak sama satu sama lain, maka hypoxia ini sangat beralasan menjadi salah satu faktor penyebab.³²

Hypoxia ini akan menimbulkan gejala berupa pusing, sesak, dan pada akhirnya jamaah akan roboh seketika. Kondisi ini akan menimbulkan kepanikan pada jamaah lain, apalagi beberapa jamaah mengaku mendengar jeritan dari dalam terowongan. Kasus yang disebabkan oleh hypoxia ini sangat banyak terjadi, misalnya korban kecelakaan kerja dalam pertambangan, korban kecelakaan pada pesawat yang terbakar, korban longsor yang terkubur hidup-hidup di dalam tanah, yang meninggal karena terputusnya suplai oksigen.

Pada kasus yang terjadi di terowongan al-Muasihim ini, suplai oksigen yang ada didistribusi kepada 50.000 jamaah yang berdesakan. Kondisi ini akan menyebabkan beberapa jamaah yang tidak dalam kondisi prima karena belum sarapan dan belum tidur, akan merasakan pusing dan jatuh terkulai. Faktor psikologis pada jamaah juga turut menjadi sebab yang tidak bisa dikesampingkan, karena pada beberapa orang akan ikut merasa sesak dan panik jika melihat orang lain mengalami sesak napas.

Kepastian terkait penyebab yang disampaikan oleh Arab Saudi kepada Pemerintah Indonesia adalah berkumpulnya jamaah dalam tempat yang tidak sesuai kapasitas, serta tidak patuhnya jamaah haji terhadap aturan-aturan yang ada. Penyebab yang disampaikan oleh Arab Saudi ini sedikit banyak mendapat protes dan tentangan dari berbagai pihak. Menyalahkan keadaan serta kepatuhan jamaah terhadap aturan bukan sebuah jawaban yang humanis dan argumentatif, karena bagaimanapun jamaah Indonesia dikenal sebagai salah satu jamaah yang paling disiplin ketika pelaksanaan ibadah haji.³³

Pemerintah Indonesia melalui Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 70/LN tahun 1990, menugaskan kembali Menteri Agama, H. Munawwir Sjadzali, M.A., kembali ke Arab Saudi untuk melanjutkan penanganan musibah haji tahun 1990 dari tanggal 19 Juli 1990 sampai dengan 25 Juli 1990. Surat ini juga menjelaskan bahwa penyebab pasti terkait faktor penyebab musibah yang terjadi di terowongan al-Muasihim, Mina, harus diketahui secara pasti, agar bisa dijadikan pelajaran dan evaluasi bagi pelaksanaan ibadah haji di masa-masa yang akan datang.

Faktor penyebab peristiwa ini bisa juga disebabkan oleh kurang baiknya sistem manajemen keramaian yang diterapkan oleh Saudi Arabia. Pelaksanaan ibadah haji setiap tahun terus mengalami peningkatan secara nominal, sehingga langkah-langkah preventif seharusnya sudah dipersiapkan sebaik mungkin. Seharusnya Arab Saudi juga meletakkan beberapa kamera pengawas, sehingga informasi dan situasi di beberapa titik yang rawan

³² "Kemungkinan 'Hypoxia' Di Terowongan Mina," *Harian Pelita* (Jakarta, Juli 10, 1990).

³³ "Utusan Dari Raja Fahd Membantah," *Harian Kompas* (Jakarta, Juli 17, 1990).

terjadi penumpukan massa bisa diatur sedemikian rupa. Apalagi jika menurut laporan dari beberapa jamaah, petugas keamanan (askar) hanya beberapa orang saja yang ada di lokasi kejadian.

Korban Tragedi Terowongan al-Muaishim Mina Berdasarkan Negara³⁴

No	Negara	Jumlah Korban
1	Indonesia	631
2	Turki	550
3	Malaysia	153
4	Pakistan	25
5	Filipina	22
6	Bahrain	11
7	Bangladesh	7
8	India	5
9	Lebanon	4
10	Mesir	3
11	Kuwait	3
12	Yordania	2
13	Nigeria	1
14	Australia	1
15	Tidak diketahui	8
Total		1.426

3.3 Dampak Tragedi Mina Tahun 1990 Terhadap Kebijakan Penyelenggaraan Haji Indonesia

Bagi Indonesia, peristiwa ini juga memberikan beberapa dampak. Dampak ini bisa berbentuk berbagai perubahan yang terjadi dalam pengelolaan haji itu sendiri, atau perubahan yang dilakukan oleh Arab Saudi dari evaluasi yang disampaikan Indonesia dalam berbagai pertemuan. Dampak dalam aspek pengelolaan yang paling terlihat adalah terbentuknya Sistem Informasi dan Komputerisasi Haji Terpadu (Siskohat), yang merubah tata kelola administrasi manual menjadi administrasi berbasis komputer.

Ketika peristiwa terowongan Al-Muaishim Mina terjadi, salah satu yang menjadi bahan evaluasi dalam pelaksanaan haji adalah lambannya pendataan jemaah yang menjadi korban³⁵. Kelambatan pendataan korban ini selain disebabkan oleh faktor tertutupnya Arab Saudi atas informasi yang keluar dan masuk, banyak pihak beranggapan sistem yang digunakan secara manual juga membuat pendataan jemaah haji menjadi lambat.³⁶ Ketika tragedi Mina ini terjadi, Pemerintah mengumumkan bahwa hanya 27 jamaah Indonesia yang menjadi korban pada tanggal 4 Juli . Angka ini kemudian berubah menjadi 500-an

³⁴ "Rekapitulasi Jumlah Jamaah Haji Indonesia Korban Terowongan Al-Muaisim Mina Berdasarkan Daerah Embarkasi" (Direktorat Jenderal Bimbingan Masyarakat Islam dan Urusan Haji, Januari 25, 1991).

³⁵ Noor Hamid, *Manajemen Haji Dan Umrah: Mengelola Perjalanan Tamu Allah Ke Tanah Suci* (Yogyakarta: Semesta Aksara, 2020).

³⁶ Tulus, "Refleksi Perjalanan Siskohat," *Realita Haji*, Mei 2014.

korban pada tanggal 5 Juli. Angka terakhir yang dilaporkan secara pasti baru disampaikan pada akhir Juli .

Kemunculan Siskohat sebagai sistem yang digunakan dalam pelaksanaan haji kemudian terus mengalami pengembangan demi pengembangan. Jemaah haji kini telah dimudahkan dalam proses pelaksanaan haji, baik semenjak pendaftaran, pembayaran, urusan administrasi, dan pembatalan pun kini bisa dilakukan melalui Siskohat. Perkembangan Siskohat ini benar-benar ide yang lahir pasca kejadian tragedi Mina tahun 1990.³⁷ Proses demi proses pengembangan terus dilakukan sampai menjadi Siskohat yang sekarang menjadi alat bantu yang dipakai jemaah dalam proses ibadah haji.

Siskohat secara historis baru diluncurkan pada tahun 1995. Peluncuran ini selain karena evaluasi terhadap sistem pendataan jemaah haji yang lamban pada peristiwa terowongan Al-Muaishim juga disebabkan over quota yang membuat daftar tunggu jemaah haji menjadi panjang pada tahun 1995.³⁸ Kebijakan yang diambil melalui peluncuran Siskohat menjadi vital dalam setiap musim haji, sehingga setiap institusi pelaksana pengelola haji menggunakan Siskohat sebagai alat bantu. Siskohat juga terus dikembangkan sehingga mampu membantu pelaksanaan haji, semenjak jemaah mendaftar sampai jemaah berangkat dan kembali dari Arab Saudi.

Dampak lain yang terjadi setelah tragedi Mina tahun 1990 adalah munculnya bahasan terkait Rancangan Undang-Undang (RUU) Haji.³⁹ Bahasan terkait RUU ini diharapkan akan membuat pelaksanaan haji menjadi semakin akuntabel. RUU juga diharapkan bisa menyempurnakan dan mengganti peraturan lama, Keppres, serta Peraturan Menag tentang penyelenggaraan haji. Usul yang disampaikan Pengurus Besar Nahdlatul Ulama (PBNU) ini setidaknya menjadi pertimbangan untuk terus memperbaiki tata kelola haji yang masih menggunakan peraturan kolonial dengan beberapa penyesuaian.

Bahasan terkait RUU ini merupakan bagian dari usaha penyempurnaan pelaksanaan haji di masa-masa yang akan datang. Pelaksanaan ibadah haji sampai tahun 1990 masih menggunakan Pelgrims Ordonantie Staatsblad tahun 1922 No. 698 beserta turunannya, Keputusan Presiden No 53 tahun 1981, dan Peraturan Menteri Agama No. 2 tahun 1982 tentang Penyelenggaraan Urusan Haji. PBNU dalam Sidang Pleno I menyampaikan agar pemerintah menyusun Undang-undang tentang haji yang akan memberikan kejelasan hukum serta jaminan keamanan dan keselamatan bagi warga negara yang melaksanakan ibadah haji.⁴⁰

Rekomendasi yang disampaikan oleh PBNU ini sangat mendasar dan menjadi bagian dari lahirnya Undang-Undang No. 17 tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Ibadah Haji. Undang-undang ini walaupun lahir jauh setelah peristiwa Mina tahun 1990 tetap menjadi input konstruktif bagi pelaksanaan ibadah haji di Indonesia. Hal ini merupakan bagian dari upaya penyempurnaan sistem dan manajemen penyelenggaraan ibadah haji agar tercipta pelaksanaan ibadah haji yang aman, tertib, dan lancar sesuai dengan tuntunan agama.⁴¹

Jemaah haji Indonesia juga merasakan perkembangan signifikan dalam fasilitas yang dibangun oleh Arab Saudi. Pembangunan fasilitas bagi jemaah haji ini juga menjadi

³⁷ Dwi Hartono Bambang dkk., *Manajemen Penyelenggaraan Ibadah Haji Menuju Kemandirian* (Bogor: Zenawa Media Giditama, 2021).

³⁸ Hamid, *Manajemen Haji Dan Umrah: Mengelola Perjalanan Tamu Allah Ke Tanah Suci*.

³⁹ "NU Usulkan Penyempurnaan Penyelenggaraan Ibadah Haji," *Harian Pelita* (Jakarta, Agustus 1990).

⁴⁰ "Pokok-Pokok Pikiran Nahdlatul Ulama Tentang Penyempurnaan Penyelenggaraan Ibadah Haji," *Harian Pelita* (Jakarta, Agustus 1990).

⁴¹ *Perundang-Undangan Tentang Penyelenggaraan Haji* (Jakarta: Direktorat Jenderal Bimbingan Masyarakat Islam dan Penyelenggaraan Haji, 2002).

masuk dan usul dari berbagai negara pasca kejadian tragedi Mina tahun 1990. Indonesia, melalui surat Presiden Soeharto juga menyampaikan permintaan khusus agar dibangun terowongan baru bagi jemaah, sehingga bisa digunakan untuk jalan pulang dan pergi bagi jemaah. Raja Fahd sendiri telah membangun tujuh terowongan baru menembus bukit yang mengitari kota suci Mekkah⁴². Terowongan ini diharapkan dapat memenuhi harapan setiap negara yang memberikan usul untuk dibangun terowongan baru.

Terowongan ini tentu tidak hanya dibangun untuk jemaah haji di Mina saja. Terowongan lain dibangun untuk mengurangi kemacetan yang sangat padat ketika musim haji tiba. Kepala Bidang Urusan Haji pada Konjen RI di Jeddah, H. Maftuh Akhsan melalui Penerangan dan Humas Posko Haji Depag menjelaskan bahwa Wakil Gubernur Mekkah selaku Wakil Ketua Komite Pusat, Pangeran Saud bin Abdul Aziz telah berkunjung ke terowongan Mina yang telah selesai dikerjakan dan siap untuk digunakan dalam musim haji tahun 1991. Kunjungan Pangeran Saud bin Abdul Aziz ini juga untuk memastikan bahwa kondisi fasilitas tambahan lainnya telah siap digunakan untuk kelancaran ibadah haji.⁴³

Fasilitas perkemahan juga diperbaiki oleh Arab Saudi. H. Maftuh Akhsan sebagai Konjen RI menyampaikan bahwa jalan-jalan dari perkemahan menuju terowongan Al-Muaishim juga telah diperluas, sehingga dapat membantu jemaah haji Indonesia yang tersesat dari maktab (tempat tinggal). Perkemahan Indonesia sendiri memiliki luas 680 meter persegi, dengan fasilitas kemah terdiri dari mesjid, balai pengobatan, apotek, sekretariat, dan toilet/kamar mandi permanen berjumlah 38 buah. Perkemahan juga dilengkapi dengan 14 pos pelayanan yang berada sepanjang perkemahan menuju ke tempat pelemparan jamrah.⁴⁴

Jemaah juga dilengkapi dengan gelang yang dilengkapi dengan nama lengkap, asal negara, serta riwayat penyakit. Pemakaian gelang identitas pada dasarnya telah digunakan oleh jemaah haji Indonesia semenjak 1981. Pasca kejadian tragedi Mina tahun 1990, gelang identitas yang terdapat pada setiap jemaah haji diperbaharui dengan menambahkan tulisan Arab di samping nama yang ditulis dengan tulisan Latin. Pada kejadian Al-Muaishim, gelang pada jemaah nampak tidak memudahkan identifikasi oleh dokter serta menyulitkan pihak Indonesia setelah nama-nama jemaah dilaporkan dalam aksara Arab gundul.⁴⁵

Arab Saudi juga mengambil kebijakan berupa larangan untuk menunaikan haji bagi warga Arab Saudi serta para mukimin yang telah berulang kali melaksanakan haji. Pengurangan jemaah haji dari Arab Saudi sendiri bermaksud agar mengurangi kepadatan yang terjadi selama hari-hari pelaksanaan ibadah haji. Pengurangan ini juga diterapkan dengan melarang mobil-mobil kecil untuk memasuki kota suci. Kemacetan di jalan-jalan di Mekkah pada bulan haji memang sangat melelahkan, apalagi suhu udara negara-negara Arab selalu melebihi 45o Celcius. Kebijakan ini diharapkan dapat membuat pelaksanaan ibadah haji lebih baik dari waktu ke waktu.⁴⁶

Arab Saudi juga telah membentuk 1.000 relawan menjadi bagian dari Instansi Pertahanan Sipil Arab Saudi untuk membantu melayani jemaah haji dalam usaha menanggulangi hal-hal yang tidak diinginkan. Para relawan juga mendapatkan pelatihan di Masyair Muqaddasah, berupa pelatihan pertolongan kecelakaan, kebakaran, dan pengobatan, sehingga dapat menjadi

⁴² "Raja Fahd Janji Ibadah Haji Tak Diwarnai Kekerasan Lagi," *Harian Kompas* (Jakarta, Juni 25, 1991).

⁴³ "Jemaah Diharapkan Tidak Merusak Lingkungan Hidup," *Harian Pelita* (Jakarta, Juni 11, 1991).

⁴⁴ "Menag a.i. Soepardjo Rustam Akan Melepas Kloter Terakhir," *Harian Pelita* (Jakarta, Juni 14, 1991).

⁴⁵ "Seluruh Jemaah Harus Pakai Tanda Gelang," *Harian Pelita* (Jakarta, Juni 9, 1991).

⁴⁶ "Mobil Kecil Dilarang Masuk Kota-Kota Suci," *Harian Pelita* (Jakarta, Juni 8, 1991).

pembantu jemaah bila terjadi kecelakaan dan semacamnya. Ini juga komitmen dari Raja Fahd untuk membuat pelaksanaan haji semakin baik dan aman.⁴⁷

Arab Saudi juga membantu Indonesia dalam membangun empat Rumah Sakit Haji sebagai pengingat tragedi Mina tahun 1990. Dalam laporan Menteri Agama pasca pertemuan dengan Duta Besar Arab Saudi pada 15 Januari 1991, Menteri Agama menyebut bahwa Arab Saudi berharap bantuan yang diberikan dapat membantu semua korban dalam tragedi yang terjadi di Mina Juli tahun 1990. Menteri Agama juga menyampaikan bahwa terkait ide yang disampaikan kepada mereka untuk membangun rumah sakit sebagai monumen bagi tragedi Mina juga sangat menarik, dan akan membantu pembangunan rumah sakit tersebut sampai selesai.⁴⁸

Hal ini juga didukung oleh Lembaga Dakwah Nahdlatul Ulama (LDNU) melalui KH. Syukron Makmun yang telah mengirim surat kepada Menteri Agama. KH. Syukron Makmun yang bertindak sebagai ketua LDNU memberikan dukungan penuh terhadap niat untuk membangun rumah sakit haji di empat embarkasi, Jakarta, Medan, Surabaya, dan Ujung Pandang. LDNU juga memberikan instruksi agar disiarkan kepada khalayak NU untuk memberikan sumbangsih materil dalam pembangunan RS Haji Syuhada Mina yang bisa diserahkan langsung kepada Panitia Daerah dan Panitia di Pusat yang telah dibentuk.⁴⁹

Presiden Soeharto sendiri pada tahun 1990 telah membuat langkah awal dengan menunjuk tiga menteri yang bertanggungjawab dalam pembangunan Rumah Sakit Haji ini, yaitu Menteri Dalam Negeri, Menteri Agama, dan Menteri Kesehatan. Langkah berikutnya adalah membuat panitia khusus dengan menunjuk panitia pusat, yang diketuai oleh dr. Tarmizi Taher dengan beberapa anggota dari Dirjen Bimas Islam, Ketua Ikatan Persaudaraan Haji Indonesia (IPHI), Dirjen Pelayanan Medis Departemen Kesehatan, dan Dirjen Pembangunan Daerah Departemen Dalam Negeri.

Rumah Sakit Haji yang selesai pertama kali adalah Rumah Sakit Haji Medan yang selesai pembangunannya pada 4 Juni 1992. Kemudian menyusul Rumah Sakit Haji Ujung Pandang yang selesai pembangunannya pada 16 Juli 1992. Dua tahun kemudian RS Haji Surabaya resmi selesai pembangunannya pada 17 April 1994, dan RS Haji Jakarta selesai tujuh bulan berikutnya atau pada 12 November 1994.⁵⁰

Tragedi Mina tahun 1990 ini setidaknya memberikan bahan evaluasi dan pembelajaran bagi penyelenggaraan haji yang lebih baik dan teratur. Dampak tragedi ini setidaknya menyentuh beberapa hal, baik itu perubahan dalam Undang-undang, perubahan dalam manajemen dan tata kelola, serta perubahan dan perbaikan fasilitas jemaah haji, baik itu yang ada di dalam negeri dengan dibangun rumah sakit haji, maupun yang ada di Arab Saudi dengan pembangunan besar-besaran fasilitas jalan, terowongan dan berbagai fasilitas lainnya.

3. Penutup

Tragedi Mina tahun 1990 ini merupakan salah satu peristiwa yang menimbulkan dampak yang signifikan dalam sejarah pelaksanaan haji Indonesia. Adapun dampak dari tragedi Mina tahun 1990 adalah sebagai berikut:

⁴⁷ "Semua Jemaah Haji RI Sudah Memperoleh Visa," *Harian Pelita* (Jakarta, Mei 1991).

⁴⁸ "Laporan Pertemuan Dengan Duta Besar Arab Saudi No. MA/017/1991" (Menteri Agama RI, Januari 16, 1991).

⁴⁹ "IDB Siapkan Dan Atur 500 Ribu Hewan Korban," *Harian Pelita* (Jakarta, Juni 12, 1991).

⁵⁰ Sidik M. Nasir, "Hari Ini, Presiden Resmikan RS Haji Pondok Gede Jakarta," *Harian Pelita* (Jakarta, November 12,

1. Perubahan dalam tata kelola haji, khususnya Indonesia. Munculnya Siskohat sebagai sebuah sistem menjadi hal yang paling terasa, karena Siskohat masih digunakan sampai saat ini dengan segala perbaikan demi perbaikan. Kemunculan Siskohat sendiri sangat beralasan, karena ketika peristiwa Mina terjadi, data-data terkait jemaah haji dikelola secara manual, sehingga informasi terkait korban selalu mengalami kendala dan keterlambatan.
2. Lahirnya Undang-undang No. 17 tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Haji. Pasca peristiwa terjadi, isu terkait perlunya mempersiapkan Undang-undang penyelenggaraan haji banyak dibahas. PBNU secara khusus membahas ini dalam Rapat Pleno PBNU, dan secara khusus menyampaikan pentingnya memperbaiki penyelenggaraan ibadah haji. Rekomendasi yang disampaikan PBNU ini secara tidak langsung merupakan benih dari lahirnya Undang-undang penyelenggaraan haji yang baru.
3. Pembangunan RS Haji di empat embarkasi, Jakarta, Surabaya, Medan, dan Ujung Pandang. Fasilitas-fasilitas ini merupakan rekomendasi Presiden Soeharto, dengan dibantu oleh masyarakat serta bantuan langsung dari Arab Saudi sebagai monumen peringatan. RS Haji kini digunakan sebagai fasilitas kesehatan jemaah haji, juga masyarakat umum secara luas.
4. Pembangunan terowongan baru di Mina, sehingga jemaah sudah tidak perlu berjalan berlawanan arus dengan jemaah haji yang lain. Fasilitas di perkemahan Indonesia sudah mengalami perbaikan yang signifikan. Petugas haji yang dikerahkan oleh Arab Saudi pasca kejadian juga diharuskan untuk mengikuti pelatihan khusus sebelum bertugas, sehingga bisa bertugas melayani jemaah dengan baik, serta mampu memberikan tindakan-tindakan terukur bila terjadi musibah-musibah lainnya.

Daftar Pustaka

- A. Jaiz, Hartono. "Terowongan Hartsul Lisan Menelan Korban." *Harian Pelita*. Jakarta, Juli 6, 1990.
- Ahmed, Uzair. "What Is Mina during Hajj? | Everything You Need To Know |." *The Pilgrim*, Februari 12, 2022. Diakses pada Januari 23, 2024. <https://thepilgrim.co/mina-haji/>.
- Bambang, Dwi Hartono, Sarji, Ardianto Bayu Wibono, and Firman Muhammad. *Manajemen Penyelenggaraan Ibadah Haji Menuju Kemandirian*. Bogor: Zenawa Media Giditama, 2021.
- Endraswara, Suwardi. *Metodologi Penelitian Kebudayaan*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2003.
- Hamid, Noor. *Manajemen Haji Dan Umrah: Mengelola Perjalanan Tamu Allah Ke Tanah Suci*. Yogyakarta: Semesta Aksara, 2020.
- Huda, Nurcholis. *Kisah Musibah Terowongan Mina*. Surabaya: PT. Bina Ilmu, 1990.
- Imam, Ayman, and Mohammad Alamoudi. "Mina: The City of Tents Origination and Development." In *9° Congresso Città e Territorio Virtuale, Roma, 2, 3 e 4 Ottobre 2013*, 1351–1365. Centre de Política de Sòl i Valoracions, 2014. Diakses pada Desember 4, 2023. <http://hdl.handle.net/2099/16459>.
- Kasiri, Julisar, Ardian Taufik, Priyono Sumbogo, Baharun, and Djafar Bushiri. "Di Al-Muaisim, Allah Memanggilnya." *Majalah Tempo*, Juli 14, 1990.
- M. Nasir, Sidik. "Hari Ini, Presiden Resmikan RS Haji Pondok Gede Jakarta." *Harian Pelita*. Jakarta, November 12, 1994.
- Madjid, M. Dien. *Haji Dalam Catatan Sejarah Kumpulan Tulisan Terpilih*. Tangerang Selatan, 2022.
- Mead, G.H. *Mind, Self, and Society from the Standpoint of a Social Behaviorist*. Mind, Self, and Society from the Standpoint of a Social Behaviorist. University of Chicago Press: Chicago, 1934.
- Pane, Masdalina, Fiona Yin Mei Kong, Tri Bayu Purnama, Kathryn Glass, Sholah Imari, GinaSamaan, and Hitoshi Oshitani. "Indonesian Hajj Cohorts and Mortality in Saudi Arabia from 2004 to 2011." *Journal of Epidemiology and Global Health* 9, no. 1 (Maret 27, 2019): 11–18.
- Shariati, Ali. *Hajj - The Pilgrimage*. California: CreateSpace Independent Publishing Platform, 2015.
- Siswoyo, P. Bambang. *Tragedi Haji Terowongan Mina*. Solo: Ud. Mayasari, 1991.

- Tebba, Sudirman. *Haji Pasca Perang Teluk*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 1999. Tulus. "Refleksi Perjalanan Siskohat." *Realita Haji*, Mei 2014.
- Zuhdy, Halimi. *Sejarah Haji & Manasik*. Malang: UIN Maliki Press, 2015.
- Haji Berujung Maut- Insiden Jamaah Haji Indonesia Di Terowongan Mina 1990 | Kisah Haji 2021*. Diakses pada September 7, 2023
- <https://www.youtube.com/watch?v=tRriGsGuwdk> *Haji Dari Masa Ke Masa*. Jakarta: Kementerian Agama RI Direktorat Jenderal Penyelenggara Haji dan Umrah, 2012.
- "Haji Stampede Near Mecca Leaves Over 700 Dead." *The New York Times*. Last modif September 24, 2015. Diakses Pada Desember 13 2023
- <https://www.nytimes.com/2015/09/25/world/middleeast/mecca-stampede.html>.
- Huda, Nurcholis. *Kisah Musibah Terowongan Mina*. Surabaya: PT. Bina Ilmu, 199
- "IDB Siapkan Dan Atur 500 Ribu Hewan Korban." *Harian Pelita*. Jakarta, Juni 12, 1991.
- "Jemaah Diharapkan Tidak Merusak Lingkungan Hidup." *Harian Pelita*. Jakarta, Juni 11, 1991.
- "Jenazah Haji Indonesia Dimakamkan Di Lokasi Khusus." *Harian Kompas*. Jakarta, Juli 8, 1990.
- "Kemudahan Bagi Tamu-Tamu Allah." *Majalah Tempo*. Jakarta, Juli 14, 1990.
- "Kemungkinan 'Hypoxia' Di Terowongan Mina." *Harian Pelita*. Jakarta, Juli 10, 1990.
- "Laporan Pertemuan Dengan Duta Besar Arab Saudi No. MA/017/1991." Menteri Agama RI, Januari 16, 1991. *Makkah City Profile*. Riyadh: Ministry Municipal and Rural Affairs, 2019.
- "Menag a.i. Soepardjo Rustam Akan Melepas Kloter Terakhir." *Harian Pelita*. Jakarta, Juni 14, 1991.
- "Mobil Kecil Dilarang Masuk Kota-Kota Suci." *Harian Pelita*. Jakarta, Juni 8, 1991.
- "Musibah Yang Menimpa Jemaah Haji." *Pelita*. Jakarta, Juli 5, 1990.
- "NU Usulkan Penyempurnaan Penyelenggaraan Ibadah Haji." *Harian Pelita*. Jakarta, Agustus 1990. *Perundang-Undangan Tentang Penyelenggaraan Haji*. Jakarta: Direktorat Jenderal Bimbingan Masyarakat Islam dan Penyelenggaraan Haji, 2002.
- "Pokok-Pokok Pikiran Nahdlatul Ulama Tentang Penyempurnaan Penyelenggaraan Ibadah Haji." *Harian Pelita*. Jakarta, Agustus 1990.
- "Raja Fahd Janji Ibadah Haji Tak Diwarnai Kekerasan Lagi." *Harian Kompas*. Jakarta, Juni 25, 1991.
- "Ratusan Jemaah Haji Tewas Berdesak-Desakan." *Harian Kompas*. Jakarta Juli 4, 1990.
- "Rekapitulasi Jumlah Jamaah Haji Indonesia Korban Terowongan Al Muaisim Mina Berdasarkan Daerah Embarkasi." Direktorat Jenderal Bimbingan Masyarakat Islam dan Urusan Haji, Januari 25, 1991.
- "Seluruh Jemaah Harus Pakai Tanda Gelang." *Harian Pelita*. Jakarta, Juni 9, 1991.
- "Semua Jemaah Haji RI Sudah Memperoleh Visa." *Harian Pelita*. Jakarta, Mei 1991.
- Siswoyo, P. Bambang. *Tragedi Haji Terowongan Mina*. Solo: Ud. Mayasari, 1991
- "Terowongan Muaishim Saksi Bisu." *Sriwijaya Post*. Palembang, Juli 20, 1990.
- "Utusan Dari Raja Fahd Membantah." *Harian Kompas*. Jakarta, Juli 17, 1990.