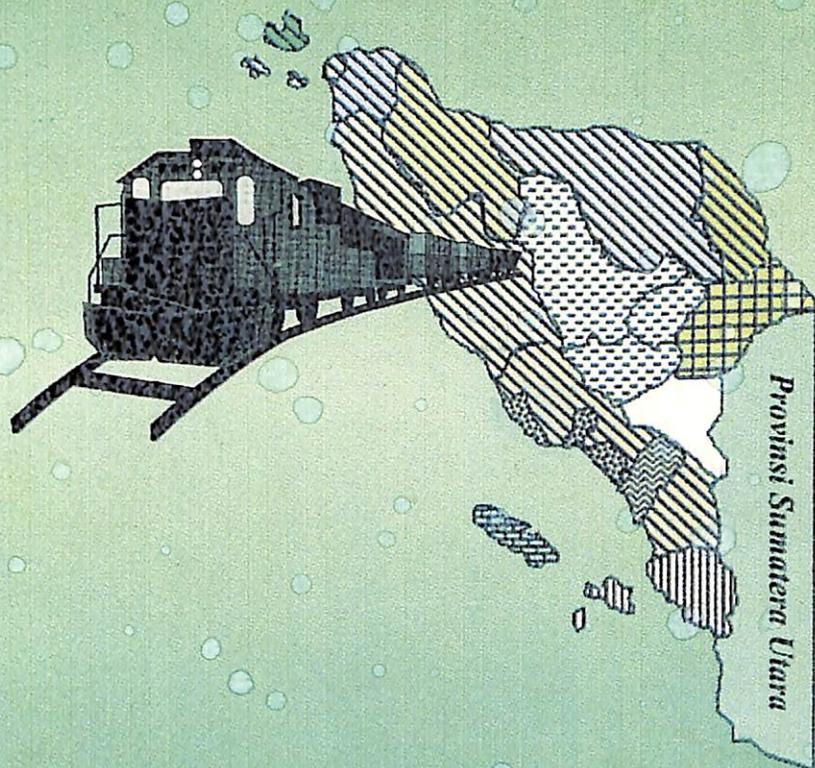


Sejarah Perkeretaapian di Aceh



Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional
Banda Aceh

Sejarah Perkeretaapian di Aceh

Penulis :

Ketua : Rusdi Sufi
Anggota : Seno
Irvan Setiawan
Indriani
Titit Lestari

**Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional
Banda Aceh, 2001**

Hak Cipta 2001, pada Penulis

Dilarang mengutip sebagian atau seluruh isi buku ini dengan cara apapun, termasuk dengan cara penggunaan mesin foto kopi, tanpa izin sah dari penerbit

Cetakan pertama, Juni 2001

Penulis :

Rusdi Sudi

Seno

Irvan Setiawan

Indriani

Titit Lestari

Sejarah Perkeretaapian di Aceh

ISBN 979 - 9164 - 15 - X

Hak penerbitan pada Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Banda Aceh

Desain Sampul oleh Irvan Setiawan

Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Banda Aceh

Jln. Twk. Hasyim Banta Muda No. 17

Banda Aceh 23123

Telp. (0651) 23226, 24216

Faks. (0651) 24216

SAMBUTAN

DIREKTUR DIREKTORAT SEJARAH DAN MUSEUM DIREKTORAT JENDERAL KEBUDAYAAN DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL

Indonesia terdiri dari banyak pulau yang dihuni oleh berbagai etnis dan sub etnis. Setiap etnis memiliki ciri khas baik dari segi adat, kebudayaan, dan latar belakang sejarah yang berbeda-beda, namun mempunyai satu visi yang bersamaan, yaitu kemerdekaan dan perdamaian abadi. Keanekaragaman ini merupakan kekayaan yang perlu mendapat perhatian khusus, karena dari sanalah akar tradisi dapat digali untuk tetap menumbuhkembangkan pola tingkah laku beradab dan berbagai kebijaksanaan yang berhubungan dengan moral dan etika berbangsa.

Bertitik tolak dari kondisi ini, naskah berjudul *Sejarah Perkeretaapian di Aceh* karya tim penulis dari Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Banda Aceh perlu mendapat sambutan yang hangat. Naskah ini merupakan salah satu cara yang ditempuh untuk dapat mengenal dan mengetahui sejarah pertumbuhan dan perjuangan bangsa Indonesia sekaligus menunjukkan kepada generasi mendatang bahwa Bangsa Indonesia memiliki potensi yang cukup besar untuk eksis dalam memajukan bangsa dan negaranya.

Pada akhirnya diharapkan juga dapat menghilangkan sikap etnosentrisme yang sempit di dalam masyarakat yang majemuk serta memperkuat ketahanan dan kesatuan bangsa.

Penulisan naskah ini tentu saja didukung oleh berbagai pihak. Untuk itu kami turut mengucapkan terima kasih, semoga kekurangan yang mungkin ada pada buku ini dapat dipahami sebagai suatu motivasi untuk kemajuan di masa yang akan datang, karena "*tiada gading yang tak retak*". Kepada para penulis saya ucapkan terima kasih dan terus berkarya.

Jakarta, Juni 2001

Susanto Zuhdi
NIP 130935274

PENGANTAR PENERBIT

Propinsi Daerah Istimewa Aceh dapat dipastikan lahir dan berkembang beriringan dengan muncul dan berkembangnya masyarakat Aceh di dalam berbagai aspek kehidupan. Dalam lintasan sejarahnya, Propinsi Daerah Istimewa Aceh selalu mengalami permasalahan baik sosial, ekonomi, politik maupun keamanan. Akibatnya pembangunan yang seharusnya dapat cepat terselesaikan kini menjadi terkendala.

Tindakan arif yang dilaksanakan oleh pemerintah pusat dan daerah untuk dapat menciptakan suasana damai, sebagai konsekuensinya pembangunan kota-kota di Propinsi Daerah Istimewa Aceh dapat berlangsung sebagaimana layaknya kota-kota lain di Indonesia. Pembangunan berlangsung berkesinambungan terencana dan dapat menyentuh kepentingan rakyat.

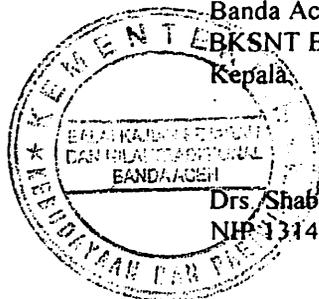
Naskah ini mengungkapkan tentang sejarah berdiri dan penyebab runtuhnya sarana kereta api di Aceh. Diharapkan uraian dalam naskah ini dapat dijadikan sebagai bahan referensi untuk penulisan sejarah kereta api di masa yang akan datang. Selain itu, dapat memberikan wawasan yang mendalam tentang pernah adanya sarana transportasi kereta api di Aceh yang memiliki sejarah yang cukup panjang.

Kepada semua pihak yang telah memberikan bantuan sehingga penulisan naskah ini dapat terwujud, kami mengucapkan terima kasih. Semoga hasil karya ini dapat memberikan inspirasi dan semangat kepada semua pihak dalam membangun kembali Indonesia untuk mencapai masyarakat adil dan makmur sebagaimana yang kita cita-citakan.

Banda Aceh, Juni 2001

BKSNT Banda Aceh

Kepala



Drs. Shabri A.

NIP. 131412260

DAFTAR ISI

Sambutan Direktur Direktorat Sejarah Dan Museum Direktorat Jenderal Kebudayaan Departemen Pendidikan Nasional	i
Pengantar Penerbit	ii
Daftar Isi	iii
Bab I Pendahuluan	1
A. Latar Belakang	1
B. Masalah	3
C. Tujuan Penulisan	3
1. Tujuan Khusus :	3
2. Tujuan Umum :	3
D. Ruang Lingkup	4
E. Manfaat Penulisan	4
F. Metode Penelitian	5
1. Heuristik (Pengumpulan Sumber)	5
2. Kritik Sumber (Seleksi Sumber)	6
3. Interpretasi (Penafsiran)	6
4. Historiografi (Penulisan Sejarah)	6
G. Sistematika Penulisan	6
Bab II Kebijakan Politik Belanda Di Aceh	8
A. Politik Kekerasan	8
B. Politik Pasifikasi	12
C. Struktur Birokrasi Pemerintahan Kolonial Belanda	16
Bab III Perkeretaapian Di Aceh Pada Masa Belanda	18
A. Latar Belakang Didirikan Kereta Api Di Aceh	18
B. Pengadaan Material	24
C. Organisasi Perkeretaapian	26
D. Bentuk, Jenis dan Fungsi Kereta Api	29

Bab IV Kemosotan Perkeretaapian Di Aceh	34
A. Perkeretaapian Pada Masa Jepang	34
B. Organisasi	38
C. Masa Revolusi Kemerdekaan	40
D. Masa DI/TII	44
E. Berakhirnya Perkeretaapian Di Aceh	45
Bab V Penutup	47
A. Kesimpulan	47
B. Saran	48
Daftar Pustaka	49

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Perang Kolonial Belanda yang meletus sejak tanggal 26 Maret 1873 dan berlangsung sampai saatnya Bala Tentara Jepang masuk ke Aceh Bulan Maret 1942; telah banyak menelan korban jiwa di pihak Pemerintah Kolonial Belanda. Ribuan prajurit dan ratusan perwira telah menemui ajalnya.¹ Bahkan terdapat beberapa orang Jenderal Belanda yang tewas. Salah seorang perwira tinggi Belanda yang tewas yaitu Mayor Jenderal KHR. Kohler yang tertembak di depan Mesjid Raya Baiturrahman Banda Aceh, ketika ia memimpin pasukannya dalam perang melawan laskar Aceh pada tahun 1873. Perang yang berlangsung hampir 60 tahun, membuktikan perjuangan rakyat Aceh yang gigih dan pantang menyerah. Semangat juang rakyat Aceh membela kedaulatan Kerajaan Aceh antara lain dipengaruhi oleh "Hikayat Perang Sabil" yang mampu membakar semangat rakyat untuk terus berjuang mengusir kafir Belanda. Hal ini diakui oleh orang-orang Belanda sendiri. Salah seorang penulis Belanda yang bernama Paul van't Veer dalam buku berjudul *De Atjeh Oorlog*, menyebutkan bahwa Perang Aceh dapat disamakan dengan Perang 80 Tahun (1568-1648) antara Belanda melawan Spanyol.²

Untuk menyelesaikan pertempuran yang berlarut-larut itu, Belanda menggunakan berbagai cara dan siasat agar rakyat Aceh segera dapat ditaklukkan. Semula Belanda menggunakan strategi menunggu dan menjalankan sistem pertahanan. Strategi ini tampaknya kurang membuahkan hasil, sehingga Belanda melakukan siasat baru lagi, yaitu melakukan politik *linie konsentrasi*.³ Salah satu

¹ Data tentang prajurit dan perwira Belanda yang tewas dalam peperangan ini dapat dilihat pada lubang masuk ke tempat pemakaman orang-orang Belanda di Banda Aceh yang dikenal dengan nama Kerkhof.

² Rusdi Sufi, *Gerakan Nasionalisme di Aceh (1900-1942)*, (Banda Aceh: Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Banda Aceh. 1998), hal. 4.

³ *Perang Kolonial Belanda di Aceh The Dutch Colonial War in Aceh*. (Banda Aceh: Pusat Dokumentasi dan Informasi Aceh. 1990), hal. 132-134.

bentuk pelaksanaan politik tersebut di antaranya adalah wilayah Aceh Besar perlu dipisahkan dari laut oleh serentetan benteng-benteng pertahanan, yang dibuat melingkar di wilayah Aceh Besar.

Untuk memperlancar transportasi dan pengiriman pasukan, Belanda kemudian membangun sistem jaringan transportasi Kereta Api yang menggabungkan antar benteng. Oleh karena itu, dapat dikatakan bahwa pada dasarnya pembangunan jalan kereta api yang pertama di Aceh, tujuan utamanya adalah untuk strategi militer. Di samping untuk kelancaran pengiriman logistik, perbekalan perang juga untuk mempercepat pengiriman pasukan tempur.

Mengingat begitu vitalnya transportasi kereta api ini, maka dalam pelaksanaan pembangunan jalan kereta api ini diserahkan kepada Pasukan Zeni Militer. Oleh karena pusat pemerintahannya berada di Kutaraja (sekarang Banda Aceh), maka awal pembangunannya dipusatkan di ibukota pemerintahan di mana Kantor Gubernur Belanda berada. Pos-pos militer Belanda satu dengan yang lainnya dihubungkan dengan jalan kereta api, melingkar di seputar Kutaraja.

Berhubung semakin luas medan pertempuran yang semakin lama semakin menjalar sampai ke pedalaman, maka pembangunan jalan kereta api diperluas lagi. Perluasan tersebut, yaitu dari Kutaraja membentang melintasi Aceh Besar, Pidie, Aceh Utara, Aceh Timur hingga sampai ke Besitang (Perbatasan Sumatera Timur).⁴

Pemanfaatan jalur lalu lintas kereta api ini menjadi semakin penting setelah Belanda mengerahkan Komando Pasukan Khusus, agar mampu bergerak cepat di medan pertempuran yang sulit. Komando Pasukan Khusus tersebut kemudian terkenal dengan sebutan *Korps Marechaussee*. Pembentukan *Korps Marechaussee* tersebut dilakukan oleh Belanda untuk mengimbangi semangat dan kegigihan rakyat Aceh dalam perang melawan Belanda.

Setelah Indonesia merdeka, perkeretaapian di Aceh diambil alih oleh Pemerintah Indonesia dan diserahkan kepada Pemerintah Daerah untuk keperluan transportasi rakyat dengan nama DKA (Djawatan Kereta Api Atjeh) sampai akhirnya dinyatakan bubar.

⁴ Rusdi Sufi dan Nasruddin Sulaiman, *Aceh Timur Dalam Perjalanan Sejarah*. (Langsa: Pemerintah Daerah Tingkat II Aceh Timur, 1998), hal. 61-62. Lihat juga P.J. Caspersz, *De Atjeh Tram: Hare Geschiedenis; Haar Aandeel in de Onderwerping en Pacificatie van Atjeh: Technische Bijzonderheden*, (s-Gravenhage: F.J. Belinfante, Voorh. A.d Schinkel, 1927), hal.29-30

B. Masalah

Sesuai dengan tema yang dibahas, maka masalah yang akan diketengahkan adalah sebagai berikut:

- a. Apa yang melatar belakangi munculnya jaringan jalan kereta api di Aceh?
- b. Bagaimana organisasi perkeretaapian di Aceh?
- c. Bagaimana pengadaan material dan pelaksanaan pembangunan kereta api?
- d. Apa dampak yang ditimbulkan dengan adanya pembangunan jalan kereta api terhadap kehidupan sosial dan ekonomi masyarakat?
- e. Setelah Belanda menyerah kepada Bala Tentara Jepang, bagaimana kelanjutan penggunaan sarana transportasi kereta api di Aceh?
- f. Bagaimana pula nasib transportasi kereta api tersebut setelah Jepang menyerah kepada Sekutu?
- g. Apa manfaat jaringan jalan kereta api tersebut pada zaman revolusi fisik bagi masyarakat Aceh?
- h. Mengapa jaringan jalan kereta api ini justru tenggelam pada zaman kemerdekaan?

C. Tujuan Penulisan

Penelitian dan penulisan tentang *Sejarah Perkeretaapian di Aceh* mempunyai tujuan sebagai berikut:

1. Tujuan Khusus:

- a. Untuk mengungkap lebih jelas latar belakang munculnya jaringan jalan kereta api di Aceh.
- b. Untuk mengetahui sistem organisasi perkeretaapian di Aceh.
- c. Untuk mengetahui dampak yang ditimbulkan bagi masyarakat berkenaan dengan adanya jalan kereta api di Aceh.

2. Tujuan Umum:

1. Dari hasil penelitian ini, diharapkan dapat menjadi bahan bacaan umum. Bertujuan untuk memberi pemahaman bagi para pembaca mengenai sejarah perkeretaapian di Aceh.

2. Dengan hasil penelitian ini, maka diharapkan Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Banda Aceh, akan dapat menyediakan data dan informasi kesejarahan yang membahas tentang jaringan jalan kereta api di Aceh.
3. Dengan kajian ini diharapkan dapat memberi masukan bagi pemerintah dan pihak terkait untuk rencana pembangunan kembali kereta api di Aceh pada masa mendatang.

D. Ruang Lingkup

Ruang lingkup pengungkapan dari hasil penelitian ini adalah di seputar peranan transportasi dan jaringan jalan kereta api, sejak awal mula dibangunnya sampai jalur kereta api tersebut dinyatakan tutup.

Sesuai dengan judul yang diambil, maka ruang lingkup temporalnya dibatasi sejak zaman kolonial Belanda sampai saatnya kereta api tersebut lenyap dari Aceh. Sedangkan ruang lingkup spasial meliputi hampir seluruh wilayah Aceh yang dilalui jaringan jalan kereta api.

E. Manfaat Penulisan

Penulisan ini secara garis besar mempunyai tiga manfaat. *Pertama*, manfaat akademis, yaitu dapat memberikan tambahan pengetahuan yang berguna dalam rangka pengembangan ilmu sejarah, khususnya yang berkaitan dengan sejarah perkeretaapian di Aceh. Dengan dibahasnya sejarah kereta api di Aceh, maka pengetahuan para pembaca akan bertambah.

Manfaat *kedua*, ialah manfaat untuk membina generasi penerus agar menjadi generasi yang cinta tanah air. Dengan membaca sejarah berdirinya kereta api di Aceh pada masa lalu yang penuh dengan pergolakan dan perjuangan, maka rasa nasionalisme dapat ditumbuhkembangkan pada generasi sekarang, sehingga persatuan dan kesatuan bangsa dapat dipertahankan, sebagai modal pembangunan nasional menuju masyarakat adil dan makmur.

Manfaat *ketiga*, yang juga tidak kalah pentingnya adalah manfaat secara ekonomis. Dengan adanya alat transportasi kereta api di Aceh, maka setelah perang kolonial mereda, secara tidak langsung akan dapat menunjang pertumbuhan ekonomi daerah tersebut. Segala jenis produksi barang kebutuhan hidup sehari-hari akan mudah dan cepat diangkut secara massal dengan kereta api. Dengan demikian, arus barang dari dan ke Aceh akan lancar, sehingga akan dapat meningkatkan kemakmuran masyarakat.

F. Metode Penelitian

Dalam penulisan sejarah, dasarnya berpangkal pada bekas-bekas peninggalan atau rekaman dan ingatan tentang peristiwa masa lampau, baik dalam bentuk tulisan maupun lisan. Bekas peninggalan atau rekaman dan ingatan masa lalu tersebut dapat disebut sumber sejarah. Oleh karena itu, maka para peneliti dan penulis sejarah menggunakan sumber-sumber tersebut sebagai bahan untuk diolah menjadi kisah sejarah yang obyektif.

Berkaitan dengan hal tersebut di atas, maka proses untuk menghasilkan sejarah sebagai kisah, penulis berpegang pada pendekatan sejarah yang multidisipliner. Dengan pendekatan sejarah yang multidisipliner itu maka peristiwa sejarah dapat diungkapkan kembali secara lebih mendalam dan dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah.

Sesuai dengan masalah yang akan dibahas, maka metode yang akan ditempuh adalah sebagai berikut:

1. Heuristik (pengumpulan sumber)

Adapun teknik pengumpulan sumber yang akan dilakukan ada dua macam, yaitu: pertama, melakukan studi pustaka. Dari studi pustaka ini, dikumpulkan data-data dari bahan bacaan, baik yang berupa buku, karya tulis, surat kabar, arsip, dokumen maupun benda-benda peninggalan masa lalu yang ada kaitan dengan masalah yang akan dibahas. Untuk kelancaran mendapatkan sumber tersebut, maka perlu mengadakan penelitian di beberapa lembaga, seperti Museum Negeri Aceh, Museum Ali Hasjmy, Arsip Nasional Wilayah Daerah Istimewa Aceh, Kantor Pusat Dokumentasi dan Informasi Aceh, Perpustakaan Jarahnitra Banda Aceh, perpustakaan Daerah Propinsi Daerah Istimewa Aceh, Perpustakaan IAIN Ar-raniry dan Unsyiah Darussalam Banda Aceh.

Kedua, melakukan wawancara (interview). Wawancara ini dilakukan pada saat berada di lapangan dan menemui para tokoh masyarakat / pelaku sejarah yang banyak mengetahui tentang sejarah kereta api di Aceh. Mengingat semakin langka para pelaku sejarah yang masih tersisa, maka perlu diadakan wawancara untuk mencari keterangan tentang keterlibatannya dalam perkeretaapian di Aceh, agar keterangan dari nara sumber tersebut dapat didokumentasikan.

2. Kritik Sumber (seleksi sumber)

Setelah data-data dan sumber-sumber sejarah perkeretaapian di Aceh dapat dikumpulkan, kemudian dilakukan seleksi sumber agar diperoleh sumber yang benar-benar dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah. Hal ini perlu agar dapat ditemukan sumber yang validitas dan kredibilitasnya tinggi.

3. Interpretasi (penafsiran).

Setelah diadakan seleksi sumber dan telah diperoleh sumber-sumber yang tingkat validitasnya tinggi, maka dilakukan pemahaman atau memberi arti terhadap fakta-fakta yang berasal dari sumber yang telah dianggap dapat dipercaya.

4. Historiografi (penulisan sejarah).

Setelah diadakan interpretasi (penafsiran) terhadap sumber sejarah yang akan ditulis, maka langkah berikutnya adalah melakukan penyusunan naskah. Hasil interpretasi atau rekonstruksi pada setiap data dan fakta sejarah, kemudian digunakan untuk membuat sintesis dalam bentuk naskah penulisan "Sejarah Kereta Api di Aceh" yang akan ditulis secara deskriptif analitis.

G. Sistematika penulisan

Penulisan tentang "Sejarah Perkeretaapian di Aceh" dibagi menjadi lima bab, yaitu terdiri dari:

Bab I merupakan bab pendahuluan, yang berisi tentang latar belakang masalah, tujuan penulisan, ruang lingkup, manfaat penulisan, metode penulisan dan sistematika penulisan.

Bab II berisi tentang kebijakan politik Pemerintah Kolonial Belanda di Aceh pada Awal abad XX, yang perinciannya meliputi (1) struktur pemerintahan Belanda di Aceh; (2) politik kekerasan dan (3) politik pasifikasi.

Bab III membicarakan tentang perkeretaapian di Aceh pada masa Belanda yang menguraikan tentang (1) latar belakang didirikan kereta api di Aceh; (2) organisasi perkeretaapian; (3) pengadaan material; (4) jenis, bentuk dan fungsi kereta api dan (5) dampak perkeretaapian terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakat.

Bab IV mengungkap tentang Perkeretaapian di Aceh Pasca Kolonialisme Belanda, yang intinya melukiskan keberadaannya pada zaman Jepang, pada zaman revolusi kemerdekaan, pada masa DI/TII, dan sampai lenyap kereta api di Aceh.

Bab V merupakan bab penutup. Bab ini merupakan kesimpulan dari uraian yang telah dibahas pada bab-bab sebelumnya. Kemudian dari kesimpulan ini penulis memberikan saran tentang kemungkinan akan dihidupkannya sarana transportasi kereta api di Aceh yang dampaknya dapat memperlancar arus barang dan jasa di Aceh, sehingga tingkat perekonomian masyarakat dapat semakin makmur dan meningkat.

BAB II

KEBIJAKSANAAN POLITIK BELANDA DI ACEH

A. Politik Kekerasan

Peperangan antara Belanda dengan Aceh yang meletus tahun 1873 dan berlangsung sampai saat Sultan Aceh berdamai dengan Belanda pada tahun 1903, telah menimbulkan banyak korban jiwa, baik dari rakyat Aceh sendiri maupun bagi pemerintah Belanda. Bahkan dari pihak Belanda telah banyak menimbulkan kerugian harta benda dan biaya perang yang sangat besar.

Perlawanan rakyat Aceh sulit ditaklukkan karena dalam menghadapi Belanda, pejuang-pejuang Aceh melakukan penyerangan dengan dua cara, yaitu dengan perang gerilya secara berkelompok dan secara perorangan.¹

Perlawanan gerilya yang dilakukan dalam bentuk kelompok kecil dapat disebutkan misalnya yang terjadi di Aceh Utara yang dipimpin oleh Pang Nangroe dan Cut Nyak Meutia (1910-1919). Di Gayo dan Alas pada tahun 1908 Kelompok Pang Bedok berhasil menghancurkan bivak Belanda di Samarkilang. Selanjutnya pada tahun 1925 dan 1926 kelompok gerilya yang dipimpin oleh Muhammad Din dari daerah Gayo Luas menyerang dan menghancurkan tangsi Belanda di Blang Kejeren. Demikian juga di Lokop (Serbajadi) perang gerilya diteruskan di bawah pimpinan Datuk Pending II, Pang Akop dan Sri Kandi Inem Manyak Tri.

Daerah-daerah di pesisir barat dan selatan Aceh, juga menjadi ajang perang gerilya secara berkelompok dan perorangan. Salah seorang gerilya yang terkenal yaitu Teuku Ben Mahmud Blang Pidie. Pada tahun 1907 ia memimpin perang gerilya di Lhok Pooh dan Manggeng.

Kemudian pada tahun 1928 di Bakongan juga terjadi perang antara gerilyawan Aceh yang dipimpin oleh Teuku Raja Angkasah dan Cut Ali dengan pihak Belanda. Para panglima laskar rakyat yang memimpin pertempuran di antaranya yaitu T. Nago, T. Karim, Datuk Nyak Neh, Imum Raja Sabi, Teungku Puteh, Pang Raja Lela, Pang Ahmad, Panglima Itam, Panglima Nyak Ben, Mulod

¹ Rusdi Sufi, *Gerakan Nasionalisme Aceh (1900-1942)*, Banda Aceh: Depdikbud, Balai Kajian Jarahnitra Banda Aceh, 1998), hal.4.

dan Teuku Raja Tampok. Para pemimpin perang gerilya ini bagi Belanda dianggap sebagai bahaya besar bagi ketentruman Belanda di Aceh.

Perlawanan yang dilakukan oleh para pejuang Aceh ini diakui oleh Belanda sebagai suatu perlawanan yang berat dan sangat menyulitkan pemerintah Belanda untuk menghadapinya. Menurut laporan Belanda, selama perlawanan ini telah jatuh korban di pihak Belanda 32 orang tewas, tiga di antaranya adalah perwira, sedangkan yang luka-luka terdapat seorang perwira dan 3 orang prajurit. Sementara di pihak Aceh telah gugur sebanyak 152 orang.

Pada tahun 1928, Teuku Amin memimpin perang gerilya di Tapaktuan. Pemberontakan Bidin Keubay di Lhok Pawoh Utara dan serangan Kadem Ambon di daerah Manggeng. Tahun 1933 terjadi pula perlawanan rakyat di Lhong dan tahun 1937 di Leupung Aceh Besar. Di Aceh Barat, Teuku Raja Tampok memimpin perlawanan secara bergerilya melawan Belanda.

Walaupun Sultan Aceh telah berdamai dengan Belanda tahun 1903 dan peperangan dinyatakan selesai, namun pada beberapa daerah di Aceh masih terdapat perlawanan secara kecil-kecilan.

Perlawanan yang dilakukan secara perorangan tampaknya juga menjadi momok bagi Belanda sebab mereka melakukan pembunuhan terhadap orang-orang Belanda yang lengah baik itu perempuan, laki-laki, orang tua dan anak-anak Belanda. Pembunuhan terhadap orang-orang Belanda ini dapat terjadi di mana-mana seperti di jalan-jalan, pasar, tangsi Belanda dan sebagainya. Hal ini mereka lakukan dengan keyakinan untuk melanjutkan Perang Sabil, membela agama dan negara, melawan Belanda yang dianggapnya kafir, yang jika mati akan mati syahid.²

Pembunuhan yang bermotif anti kafir, yang oleh pemerintah Belanda di Aceh di dikatakan sebagai *Het is een typische Atjeh Moord*, suatu pembunuhan khas Aceh yang kemudian terkenal dengan sebutan *Atjeh Moorden*.³

Di Aceh, perlawanan yang dilakukan secara perorangan ini mulai berlangsung sejak perang kolonial Belanda mereda melawan laskar Aceh dan tampaknya sampai sekitar tahun 1930-an masih terjadi. Misalnya pada tahun 1933 seorang Kapten Belanda yang bernama E.C. Schmid menjadi korban pembunuhan Aceh di Lhoksukon Aceh Utara. Dua bulan kemudian di depan sebuah bivak Belanda di Bakongan Kabupaten Aceh Selatan terjadi lagi peristiwa yang sama.

² T.A. Talsya, *Modal Perjuangan Kemerdekaan (Perjuangan Kemerdekaan di Aceh 1947-1948)*. (Banda Aceh: Lembaga Sejarah Aceh. 1990). hal.287.

³ Rusdi Sufi, *op.cit.*, hal.6.

Dalam peristiwa tersebut, yang menjadi korbannya adalah seorang sersan Belanda. Pada bulan Nopember 1933, di Kutaraja juga terjadi pembunuhan misterius yang menelan korban 2 orang anak Belanda. Dari hasil laporan Belanda, aksi yang dilakukan oleh orang-orang Aceh yang nekad melakukan pembunuhan secara perorangan yang dilakukan sejak tahun 1910 sampai dengan tahun 1920 telah terjadi 79 kasus. Korbannya adalah 12 orang Belanda meninggal dan 87 orang luka-luka. Sedangkan dipihak Aceh ada 49 orang meninggal. Puncak pembunuhan *Aceh Moord* ini terjadi dalam tahun 1913, 1917 dan 1928. Dalam tahun-tahun tersebut peristiwa yang terjadi sampai 10 kasus lebih setiap tahunnya, sedangkan pada tahun 1933 dan tahun 1937 masing-masing ada 6 dan 5 kasus.

Berdasarkan data yang dilaporkan di atas, maka dapat dikatakan bahwa hingga tahun 30-an keadaan politik dan keamanan di Aceh secara umum belum dapat dikatakan benar-benar aman. Hal ini diakui oleh pemerintah Hindia Belanda di Aceh seperti A.H. Philips, A. Ph. Van Aken yang masing-masing pernah menjadi Gubernur pada tahun 1929-1932 dan tahun 1932-1936.

Pemerintah Kolonial Belanda dalam menghadapi perlawanan bersenjata para pejuang Aceh sejak tahun 1873 sampai tahun 1942, telah melakukan berbagai cara dan upaya. Pertama-tama Belanda melakukan politik kekerasan. Politik ini dilakukan sejak awal perang Aceh tahun 1873 sampai sekitar tahun 1908. Untuk merealisasikan politik kekerasan ini, pemerintah Kolonial Belanda di Aceh membentuk pasukan elit yang mampu bergerak cepat dan sangat terlatih dalam menghadapi perang gerilya. Pasukan elit tersebut oleh pihak Belanda diberi nama *Het Korps Marechaussee* (Pasukan Marsose). Pasukan ini terdiri dari serdadu-serdadu yang telah dipilih secara ketat dan merupakan pasukan yang sangat pemberani dan sangat kejam sehingga dapat diandalkan untuk menghadapi perang gerilya di medan yang sangat sulit.

Pasukan elit ini dibentuk pertama kali pada tanggal 20 April 1890 dengan jumlah 1 divisi yang dibagi dalam 12 brigade. Mengingat kebutuhan perang yang terus meningkat, maka pada tahun 1897 personil pasukan elit ini diperbanyak lagi menjadi 2 divisi, dan pada tahun 1899 ditambah lagi menjadi 5 divisi dengan jumlah seluruhnya yaitu 1.200 orang serdadu.

Pasukan elit marsose dalam melaksanakan tugas bertindak sangat kejam. Terlebih lagi pada masa pemerintahan Gubernur Sipil dan Militer Van Heutsz (1898-1904), Van Der Wijk (1904-1905) dan yang paling terkenal pada masa Van Daalen (1905-1908). Pada masa kepemimpinannya telah melakukan kekejaman-

kekejaman dan aksi-aksi teror sehingga menyebabkan ratusan penduduk Aceh terbunuh.⁴

Mengingat tindakan-tindakannya yang sangat kejam itu, Van Daalen mendapat kecaman keras dari orang-orang Belanda sendiri. Protes keras tersebut dituangkan dalam berita beberapa surat kabar yang terbit di negeri Belanda seperti *Avondpost* yang terbit di kota Den Haag. Dengan adanya kecaman dan berita di surat kabar di negerinya sendiri, Van Daalen meminta berhenti dari jabatannya sebagai Gubernur Militer Belanda di Aceh. Ia menganggap dirinya tidak bersalah, karena - menurut pendapatnya - ia hanya menjalankan tugas yang telah digariskan oleh Gubernur sebelumnya yaitu Van Heutsz.

Akibat politik kekerasan yang dilakukan Belanda di Aceh, banyak ulama terkemuka menjadi korban kekejamannya. Para ulama yang mati syahid pada masa politik kekerasan Belanda ini dapat disebutkan, di antaranya yaitu Teungku Leman, Teungku Cik Paya Bakong, Teungku Kadhi, Teungku di Cot Cicem, Alu Keutapang dan beberapa Ulama Tiro.

Meskipun politik kekerasan dijalankan dengan keras dan banyak ulama-ulama Aceh Syahid, namun keinginan Belanda membuat Aceh aman dan takluk tidak juga berhasil. Hal ini dapat diketahui dalam *Kolonial Verslaag* (laporan kolonial) tahun 1908 yang memberitakan adanya perlawanan pihak Aceh, seperti di Tapaktuan, Lhokseumawe, Lhoksukon dan Idi.

Pada tanggal 10 Juni 1908, Van Daalen digantikan oleh Letnan Kolonel H.N.A. Swart. Mengingat keadaan di Aceh juga belum aman, Gubernur Swart terpaksa juga melakukan politik kekerasan, walaupun sudah tidak sekeras gubernur sebelumnya. Untuk memberantas para pengacau keamanan dan pembunuhan nekat di Aceh, sebagai gubernur ia tetap melakukan pengejaran terhadap para ulama dan pengikut-pengikutnya yang dianggap sebagai tokoh Aceh yang anti Belanda.

Sebagai dampak dari politik kekerasan yang dilakukannya, pada bulan September 1909 Teungku di Buket dan Teungku Chik Mayet mati syahid. Kedua tokoh ulama yang syahid tersebut adalah putra Teungku Chik Ditiro Muhammad Saman. Selain itu pada bulan Juni 1908 Teungku T. Banta dan 100 orang pengikut terpaksa menyerah. Para ulama lain yang gugur di antaranya yaitu Teungku di Kunat (Nopember 1909), Teungku di Reube (Desember 1909), Habib Ahmad (Mei

⁴ *Ibid.* hal.8.

1910), Teungku Saleh, Teungku Kalifah, Teungku Maat (Maret 1911), Teungku di Barat (Februari 1912).⁵

B. Politik Pasifikasi

Mengingat politik kekerasan yang dilaksanakan pemerintah Belanda dianggap gagal dan tidak mampu menghentikan gerakan-gerakan perang gerilya yang dilakukan para pejuang Aceh, maka mulai dekade pertama abad XX pemerintah kolonial Belanda mulai merubah kebijaksanaan dalam cara menaklukkan Aceh. Belanda melakukan kebijakan baru yang kemudian terkenal dengan nama "politik pasifikasi". Ide melakukan Politik pasifikasi diperoleh dari seorang orientalis Belanda yang ahli agama Islam, adat istiadat dan budaya Aceh. Adapun politik pasifikasi adalah suatu politik yang berusaha menunjukkan sikap damai yang ditujukan melalui berbagai usaha dalam bidang politik, ekonomi, kebudayaan dan pendidikan. Dengan politik ini, Belanda berusaha memperlihatkan sikap lunak kepada masyarakat Aceh.

Untuk mengamankan Aceh, mereka tidak lagi bertindak hanya dengan mengandalkan kekerasan, tetapi juga dengan usaha-usaha lain yang dapat menarik simpati rakyat. Para pemimpin adat dan para *Uleebalang* beserta rakyatnya yang bersedia menghentikan perlawanan dan menyerahkan diri kepada Belanda, akan diperlakukan secara baik dan dibantu agar dapat memperoleh kehidupan ekonomi yang lebih baik dan dapat meningkatkan kesejahteraan hidupnya. Untuk itu bagi mereka yang ingin mengusahakan pertanian dan perkebunan akan dibantu dengan pemberian pinjaman modal dan diproteksi dengan undang-undang.

Di samping itu, pemerintah Belanda juga meningkatkan kecerdasan rakyat, terutama anak-anak *Uleebalang* dengan memperkenalkan sistem pendidikan Barat kepada mereka. Untuk meningkatkan kemampuan kerja masyarakat, Belanda juga memperbaiki kesehatan rakyat dengan sistem pengobatan modern. Untuk meningkatkan kelancaran arus lalu-lintas barang dan ekspor impor, Belanda juga melakukan perbaikan jalan-jalan dan jembatan yang telah rusak sebagai akibat adanya perang yang berkepanjangan. Di samping itu, Belanda juga membangun jalan-jalan baru seperti jalan raya dan jalan kereta api dan pelabuhan. Pemerintah Belanda juga memajukan perkembangan ekonomi daerah dan ekonomi rakyat, baik melalui cara eksploitasi maupun dengan melakukan pembangunan sarana dan prasarana yang menyangkut kepentingan rakyat Aceh.

⁵ *Ibid.* hal. 8.

Pemerintah Belanda beranggapan bahwa jika ekonomi daerah dan ekonomi rakyat dapat maju, maka kehidupan rakyat akan menjadi lebih baik dan lebih makmur, sehingga ketentraman dan ketertiban daerah akan dapat lebih terjamin. Dengan demikian, dapat diharapkan agar masyarakat Aceh tidak lagi memusuhi dan memerangi Belanda dan akan dapat melupakan penderitaan-penderitaan yang mereka alami akibat peperangan dengan Belanda yang telah berjalan cukup lama. Pada akhirnya, dapat diharapkan rakyat Aceh akan menyerah secara definitif kepada Belanda. Mereka harus menyadari bahwa tidak ada jalan lain kecuali bekerja sama, serta menghargai usaha-usaha pemerintah dalam menjaga ketertiban dan keamanan menegakkan kepastian hukum serta memajukan ekonomi.⁶

Tanggapan masyarakat Aceh terhadap kebijaksanaan yang dijalankan pemerintah Hindia Belanda tersebut pada mulanya berbeda-beda. Para pemimpin adat, yaitu kelompok *uleebalang* ada yang menuruti kehendak Belanda, tetapi ada juga yang masih terus melakukan perlawanan.⁷ Para pemimpin agama (ulama) ada yang berdiam diri, ada pula yang mengikuti jejak *uleebalang* yang bekerjasama dengan pemerintah Belanda. Namun demikian, sebagian besar ulama terutama yang menganut garis keras tetap menentang kebijaksanaan pemerintah Hindia Belanda dan terus melakukan permusuhan. Selanjutnya untuk kelompok rakyat ada yang mengikuti ajakan pemerintah Belanda dan ada pula yang terus mengadakan permusuhan, dan tetap bersama pemimpin mereka mengangkat senjata melawan Belanda. Namun, ketika politik pasifikasi dilaksanakan secara lebih intensif, terdapat sebagian besar *uleebalang* dengan jumlah sekitar 100 orang telah berdamai dengan Belanda dan bersedia menandatangani perjanjian pendek, yang antara lain berisi pernyataan tunduk dan mengakui kedaulatan Belanda atas wilayah mereka. Dengan banyaknya kaum *uleebalang* yang bersedia bekerjasama dengan Belanda, membuat perlawanan rakyat juga semakin mengendor dan secara otomatis bentuk perang gerilya juga semakin berkurang. Selanjutnya, mulai terlihat adanya perubahan sikap rakyat ke arah menerima dan pasrah terhadap hal-hal yang dilaksanakan oleh pemerintah Belanda. Para *uleebalang* yang telah tunduk diikutsertakan dalam struktur birokrasi Belanda dan diangkat secara resmi sebagai *zelfbestuurder* dari *Landschappen* atau kenegerian masing-masing. Mereka juga diberikan penghasilan dalam bentuk gaji tetap oleh pemerintah Belanda.⁸

⁶ *Ibid.* hal. 10.

⁷ *Ibid.*

⁸ *ibid.* hal. 11.

Pelaksanaan ke arah perbaikan ekonomi dalam rangka politik pasifikasi di Aceh sebenarnya sudah dimulai pada masa gubernur sipil dan militer Van Heutsz (1898-1904), bersamaan dengan politik kekerasan yang dilaksanakannya. Pelaksanaan politik pasifikasi secara intensif baru dimulai pada masa pemerintahan gubernur H N A Swart (1908-1918) Berkat kebijaksanaan yang dilakukan Swart lambat laun telah membuahkan hasil serta meletakkan dasar bagi perkembangan dan kemajuan ekonomi di Aceh Politik kekerasan yang dianut oleh penguasa sebelumnya (Van Heutsz, Van der Wijk dan Van Daalen), mulai ditinggalkan. Swart berusaha untuk mendekati rakyat dan menunjukkan sikap damai dan bijaksana. Berkat uang dan tindakan-tindakan yang bersahabat dalam bentuk pemberian hadiah, tunjangan, bantuan dan bintang-bintang jasa kepada sejumlah *uleebalang* yang dianggap berhasil membina hubungan baik dengan pemerintah Belanda. Swart berhasil meyakinkan dan mengikutsertakan mereka untuk bekerja sama dalam membangun ekonomi di Aceh⁹

Berkat jasa-jasanya dalam mengamankan wilayah Aceh dan keberhasilan memajukan pendidikan dan perekonomian, Swart kemudian mendapat gelar sebagai "fasilitator van Atjeh". Selain itu, pada tahun 1933, ia juga mendapat hadiah dan penghormatan dari sejumlah *uleebalang* ketika merayakan ulang tahun ke-70. Para *uleebalang* memberikan ucapan selamat ulang tahun disertai sejumlah hadiah pada Swart Dalam suratnya, mereka juga mengucapkan terima kasih kepada Swart yang dianggap telah berjasa bagi kemajuan ekonomi di Aceh, sehingga daerah Aceh pada waktu itu menjadi lebih baik tingkat ekonomi terutama di wilayah-wilayah yang dikuasai oleh *uleebalang* yang pro Belanda.

Masa jabatan Swart berakhir, dan berturut-turut telah diganti oleh Van Sluys (1918-1923), Hant (1923-1926), Grodhart (1926-1930), Philips (1930-1933), Van Aken (1933-1936), Jongejans (1936-1940), dan yang terakhir Pauw (1940-1942). Mereka tetap melaksanakan kebijaksanaan yang mengarah pada politik pasifikasi. Politik yang semula ditujukan untuk menundukkan Aceh, namun secara tidak langsung telah mengakibatkan pertumbuhan ekonomi dan nasionalisme di daerah Aceh.

Usaha-usaha yang dilakukan pemerintah Belanda dalam rangka melaksanakan politik pasifikasi dapat dikatakan berhasil. Keadaan ekonomi dan politik di daerah Aceh menjelang berakhirnya kekuasaan Belanda bertambah baik. Keamanan di daerah-daerah juga semakin mantap, rakyat secara berangsur-angsur mulai percaya terhadap kebijaksanaan yang dilakukan pemerintah Belanda.

⁹ *Ibid.*

Kehidupan ekonomi yang sebelumnya mengalami kemerosotan dan bahkan hancur - sebagai akibat adanya politik kekerasan yang telah dilakukan sebelumnya dan disertai perang yang berlarut-larut - kini menjadi semakin membaik. Dilihat dari hasil produksi dan ekspor, beberapa jenis hasil pertanian juga menunjukkan hasil yang semakin meningkat. Dengan adanya perbaikan kehidupan perekonomian daerah Aceh pada waktu itu maka dapat disejajarkan dengan daerah-daerah lain dalam wilayah kolonial Belanda.¹⁰

Dengan adanya berbagai kegiatan yang dilakukan pemerintah Belanda sehubungan dengan politik pasifikasi, telah menyebabkan timbulnya beberapa perubahan dalam masyarakat Aceh. Rakyat Aceh mulai mengenal sistem pertanian baru dan daerah Aceh semakin terbuka bagi pendatang-pendatang dari luar yang ingin bekerja di Aceh. Posisi politik dan kedudukan ekonomi para *uleebalang* menjadi semakin baik dan Aceh mulai terkait pada politik kolonial, kondisi ekonomi berubah dari tradisional menjadi ekonomi kolonial dalam bentuk-bentuk eksploitasi.

Tujuan pemerintah Belanda untuk memperbaiki dan meningkatkan perekonomian di Aceh, tidak terlepas dari kepentingan politik. Pembangunan sarana-sarana perhubungan seperti jalan raya dan jalan kereta api lebih ditujukan pada kepentingan politis daripada kepentingan ekonomis. Pembangunan jalan dimaksudkan sebagai usaha untuk membebaskan daerah-daerah yang terisolir. Sebab, dengan adanya perbaikan sarana jalan lebih memungkinkan penduduk melakukan adaptasi dan komunikasi dengan dunia luar. Wawasan penduduk yang telah melakukan komunikasi menjadi lebih terbuka, dan hal demikian diharapkan dapat membawa perubahan sikap politik mereka yang sebelumnya menentang Belanda. Demikian juga dengan maksud pembangunan beberapa irigasi besar. Meskipun memerlukan biaya yang sangat besar, namun pemerintah Belanda bukan memperhitungkan dari segi ekonomi sehingga pembangunan itu tetap dilakukan. Dalam hal pelaksanaan pembangunan sarana perekonomian dan transportasi di wilayah Aceh, pemerintah Belanda telah mengedepankan keuntungan politis di atas kepentingan ekonomis.¹¹

Meskipun dalam beberapa hal pelaksanaan politik pasifikasi ini dapat dikatakan berhasil, tetapi apakah pihak Belanda telah berhasil menaklukkan Aceh? Karena menurut kenyataannya, Belanda tidak mengalami masa yang benar-benar damai di Aceh. Hal ini terbukti dengan pembunuhan yang sering terjadi, yang

¹⁰ *Ibid.* hal. 13.

¹¹ *ibid.* hal. 14.

dilakukan secara perorangan dan ditujukan kepada orang-orang Belanda baik laki-laki, perempuan, anak-anak dan orang tua yang kebetulan ditemuinya.

C. Struktur Birokrasi Pemerintahan Kolonial Belanda

Selama kesultanan Aceh berkuasa, ibukota Bandar Aceh Darussalam dikenal sebagai kota kerajaan/kesultanan. Tetapi setelah pemerintah kolonial Belanda menduduki ibukota kerajaan pada tahun 1874, peranan kota tersebut telah berubah dan namanya diganti menjadi Kutaraja.¹² Untuk membangun pertahanan kemudian pemerintah Kolonial Belanda membangun kota tersebut menjadi kota garnisun. Berpuluh tahun Kutaraja menjadi pusat kegiatan militer Belanda. Pada beberapa bagian kota dibangun tangsi-tangsi militer Belanda.

Di bawah kekuasaan Pemerintah Kolonial Belanda, Kutaraja dijadikan sebagai tempat kedudukan Gubernur Militer dari tahun 1874-1918 dan Gubernur Sipil tahun 1918-1936. Gubernur ini membawahi Aceh dan daerah-daerah taklukan yang dalam istilah Belanda disebut *Atjeh en onderhoorigheden*. Luas wilayah meliputi seluruh Daerah Istimewa Aceh sekarang. Sejak tahun 1936 Pemerintah Belanda merubah status Aceh dari Gubernemen menjadi Keresidenan yang dikepalai oleh seorang Residen dengan ibukota tetap di Kutaraja.¹³ Status Keresidenan ini berlangsung hingga saatnya Belanda menyerah kalah kepada Bala Tentara Jepang tahun 1942.

Adapun struktur Birokrasi Pemerintahan Belanda di Aceh dapat disebutkan sebagai berikut: Kekuasaan tertinggi pemerintahan Belanda di Aceh bernama Gubernur yang berkedudukan di ibukota Gubernemen yaitu di Kutaraja. Pemerintahan Gubernur di Aceh bertanggungjawab kepada Gubernur Jenderal yang pusat pemerintahannya berada di Batavia (Jakarta). Gubernur Jenderal bertanggungjawab kepada Ratu Belanda yang berada di Nederland (negeri Belanda). Kekuasaan Gubernur Jenderal meliputi seluruh wilayah Hindia Belanda (Nusantara) yang masing-masing daerah dikepalai oleh seorang Gubernur.

¹² T. Ibrahim Alfian, "Sejarah Singkat Perang di Aceh" dalam buku Sartono Kartodirdjo. *Sejarah Perlawanan Terhadap Kolonialisme*, (Jakarta: Departemen Keamanan, Pusat Sejarah ABRI, 1973).

¹³ "Kuta" dalam bahasa Aceh berarti benteng. Jadi "Kutaraja" berarti benteng raja. Lihat Castles dan Elizabeth C. Morris, Pola Perkembangan Kota di Aceh, dalam *Seminar Wilayah pembangunan III Daerah Istimewa Aceh*. (Banda Aceh: Universitas Syiah Kuala dan Pemda Daerah Istimewa Aceh, 1976), hal. 103-105.

Untuk daerah Aceh dibagi menjadi 6 *Afdeeling*. Keenam *afdeeling* tersebut yaitu *Afdeeling noordkust van Atjeh* (*Afdeeling* Aceh Utara) dengan ibukota di Lhokseumawe. Kedua, *Afdeeling Oostkust van Atjeh* (*Afdeeling* Aceh Timur) dengan ibukota di Langsa. Ketiga, *Afdeeling West-kust van Atjeh* (*Afdeeling* Aceh Barat) dengan ibukota di Meulaboh. Keempat, *Afdeeling Alaslanden* (*Afdeeling* Negeri Alas) dengan ibukota di Kutacane. Kelima *Afdeeling Groot Atjeh* (*Afdeeling* Aceh Besar) ibukota berkedudukan juga di Kutaraja. Keenam *Afdeeling* Aceh Tengah dengan ibukota di Takengon.¹⁴ Dari masing-masing *Afdeeling* yang ada di Aceh dikepalai oleh seorang Kepala *Afdeeling*. Masing-masing *Afdeeling* membawahi *onderafdeeling* (sekarang setingkat kecamatan) yang dikepalai oleh Kepala *Zelfbestuurder*. Kemudian struktur birokrasi terendah dinamakan *Lanschappen* atau kenegerian yang dikepalai oleh para *Uleebalang*.

Melalui struktur birokrasi semacam ini, Pemerintah Kolonial Belanda mencoba untuk melaksanakan politik Pasifikasi di Aceh. Untuk merealisasikannya, Belanda mulai membangun perekonomian Aceh dan membangun sekolah-sekolah untuk meningkatkan kecerdasan rakyat. Dengan cara ini diharapkan rakyat Aceh tidak lagi memerangi Pemerintah Kolonial Belanda.

Seperti telah disebutkan bahwa ketika Politik Pasifikasi dijalankan, ada beberapa *uleebalang* yang telah tunduk, kemudian mereka dilibatkan pada struktur birokrasi Belanda dengan diangkat secara resmi sebagai *Zelfbestuurder* dari *Lanschappen* atau kenegerian masing-masing, dan diberi gaji tetap oleh Pemerintah Belanda.

¹⁴ Rusdi Sufi, *Gerakan Nasionalisme di Aceh (1900-1942)*, (Banda Aceh: Balai

BAB III

PERKERETAAPIAN DI ACEH PADA MASA BELANDA

A. Latar Belakang Didirikan Kereta Api di Aceh

Berbeda dengan daerah lain, Belanda menegaskan bahwa kereta api di Aceh kepentingannya dititikberatkan kepada strategi perang daripada ekonomi dan sosial. Muncul dan berkembangnya kereta api di Aceh berkaitan dengan keyakinan bahwa sarana perhubungan ini sangat banyak menyokong terhadap pasifikasi Aceh dan daerah takluknya. Pembangunan jalan kereta api Aceh dan daerah takluknya merupakan alat pasifikasi yang besar dan sangat penting. Melalui ide pasifikasi ini pengangkutan orang dan barang dapat dilakukan dalam jumlah dan ukuran yang besar dan selama bertahun-tahun membawa keuntungan yang besar pula bagi pemerintah Belanda dalam bidang ekonomi, politik maupun militer.¹ Dalam Proses pasifikasi dan perkembangan ekonomi di Aceh, "Sepur Aceh", "Tram Uap Aceh" atau yang lebih dikenal dengan nama "Atjeh Tram" merupakan alat bantu berkuasa, seperti dikemukakan oleh Caspersz, Atjeh Tram adalah murni sebagai alat perang bagi pemerintah Belanda.²

Dengan maksud pertama untuk kepentingan militer, dan kemudian berkembang untuk melaksanakan prinsip dari rencana pasifikasi, maka pada tanggal 26 Mei 1874 dibentuk suatu komisi yang terdiri dari F.J Kroesen, Assisten Residen, perwira zeni yang pertama dan letnan marinir J.D. Mercier yang bertugas menyelidiki apa yang harus dilakukan pemerintah untuk menyempurnakan alat-alat komunikasi. Pada tanggal 26 Juni 1874 Gubernur Aceh dan daerah takluknya memerintahkan untuk menghubungkan diantara tempat debarkasi Ulee Lheue dan Kutaraja dengan sebuah jalan dan rel kereta api sepanjang 5 km serta sebuah alat perhubungan telegraf di antara kedua tempat tersebut. Di samping itu, diputuskan

¹ J. Langhout, *Vijftig Jaren Ecomische Staatkunde In Atjeh* (Den Haag : W.P. Van Stockum en Zoon, 1923), hal. 131-132.

² G.P.J. Caspersz, *De Atjeh Tram: Hare Geschiedenis; Haar Aandeel in de Onderverping en Pasificatie van Atjeh: Technische Bijzonderheden.* ('s-Gravcnhage: F.J. Belinfante, Voorh. A.d Schinkel. 1927). hal. 2.

juga untuk membangun suatu dermaga di Ulee Lheue, yang pengerjaannya dilakukan atau ditugaskan kepada zenī. Rencana-rencana tersebut harus dilaksanakan secepat mungkin. Lintas kereta api Ulee Lheue-Kutaraja tidak hanya menyokong kecepatan pengangkutan, tetapi juga disebabkan ketika hujan turun jalan raya yang ada diantara tempat tersebut tidak dapat digunakan oleh para kuli untuk mengangkut orang dan barang: peralatan perang, amunisi dan bahan konsumsi, serta tentara yang sakit dan terluka.³

Kereta api sebagai alat perang juga terlihat ketika pemerintah Belanda di Aceh menerapkan sistem konsentrasi lini (1884-1893). Sistem ini diterapkan pemerintah karena pihak musuh (orang Aceh) sudah sering menyerang pengangkutan bahan-bahan makanan dan amunisi Belanda di sekitar ibukota Kutaraja. Konsentrasi lini merupakan suatu rangkaian dari 16 pos yang tersembunyi di dalam sebuah lingkaran di Kutaraja, dimana lintas Ulee Lheue-Kutaraja saling dihubungkan dengan 3 jalur kereta api lain yaitu Kutaraja-Lambaro, Kutaraja-Keutapang Dua dan Kutaraja-Lamnyong. Lebar daerah blokade di sisi luar lingkaran ini adalah 1.000 m yang digunakan untuk melindungi kota di dalam lingkaran terhadap serangan musuh dari luar lini.⁴ Kecuali lintasan yang terletak di dalam lingkaran, panjang lintasan lingkaran adalah \pm 16 km, sedangkan jalan pintas ke Keutapang Dua panjangnya 4 km dan jalan ke Lamnyong dengan cabangnya di Peukan Krueng cut sepanjang 6 km. Dengan letak rumah sakit militer Pante Perak di luar Kutaraja, maka lingkaran jalan kereta api ini berakhir di Lamnyong. Dari rumah sakit Pante Perak jalan kereta api bersambung dengan seluruh pos yang ada dan dengan lintas Ulee Lheue-Kutaraja, sehingga orang-orang yang luka dan sakit yang datang dari pos-pos dan dari rumah sakit dapat dipindahkan seluruhnya dengan kereta api ke luar Aceh. Sistem konsentrasi lini ini diperkuat oleh 5.000 tentara, yang 1/6 bagiannya adalah pribumi. Pengerjaan konsentrasi lini untuk jalan kereta api dilakukan oleh departemen *Burgelijk Openbare Werken* (B.O.W), dan oleh dinas zenī untuk membangun pos-pos pertahanan.⁵ Sistem ini ditentang oleh Gubernur Laging Tobias, tetapi dilanjutkan oleh penggantinya Mayor jendral M. Demmeni yang menjadi Gubernur Sipil dan Militer Aceh dan daerah takluknya pada awal September 1884. Sistem ini masih diterapkan ketika M. Demmeni meninggal pada tanggal 13 Desember 1888 yang kemudian digantikan oleh Mayor Jendral H.K.F van Teijn. Pada masa pemerintahan van Teijn aksi penyerangan terhadap lini

³ J.Langhout. *op.cit.*, hal. 30-32.

⁴ C Lekkerkerker. *Land en Volk van Sumatra*, (Leiden: E.J Brill. 1916),hal. 335.

⁵ G.P.J. Caspersz. *op.cit.*, hal. 15

dan daerah Aceh lainnya semakin sering dan karenanya ia banyak mengalami kegagalan untuk mengatasinya.⁶

Setelah berakhirnya politik konsentrasi lini, untuk kepentingan militer dalam rangka penaklukan di wilayah Aceh Besar Belanda terpaksa membangun jalan-jalan baru, jembatan dan jalan kereta api. Jalan kereta api sepanjang 39 km ini dibuat agar pemerintah Belanda dapat menguasai lembah Aceh yang membentang dengan penilaian bahwa kekuatan satu divisi marsose pada setiap tempat di Indrapuri dan Seulimeuem adalah mencukupi. Pembangunan jalan kereta api diteruskan ke daerah Pidie untuk memudahkan penyerangan terhadap daerah tersebut karena diduga Pidie merupakan pusat kegiatan perlawanan rakyat Aceh dan tempat pengunduran diri dari para pemimpin Aceh dari Aceh Besar. Ketika jalur Keude Breueh telah selesai, pada tahun 1899 Gubernur Sipil dan Militer Aceh J.B. van Heutsz mengusulkan suatu rencana untuk meneruskan lintas kereta api dari Sigli ke sepanjang pantai Aceh dengan alasan dasar kepentingan militer maupun ekonomi.⁷

Satu dari keunikan perkeretaapian di Aceh adalah bahwa selama 50 tahun perkembangannya diawasi oleh 3 badan yang berbeda. Pertama adalah dinas zeni Aceh yang membangun dan membiayai jalur dan sistem pengerjaan kereta api hingga 1 Januari 1882. Kemudian manajemen dipindahkan ke departemen B.O.W. Berdasarkan Surat Keputusan Gubernur Aceh dan daerah takluknya tanggal 7 Januari No. 8 tahun 1890 ditetapkan bahwa kereta api berada di bawah pengawasan dan pemeliharaan departemen peperangan sehingga pada akhirnya pada tahun 1916 kereta api menjadi bagian dari departemen B.O.W kembali.

Dari rencana-rencana tersebut di atas yang pertama selesai dibangun adalah sarana telegraf, yang telah dapat dipergunakan pada tanggal 20 Maret 1875. Pembuatan dermaga juga segera dilaksanakan, tetapi pekerjaan tidak dapat berjalan cepat karena tenaga kerja yang digunakan dari dinas zeni juga bertugas untuk militer murni, selain itu material yang dibutuhkan harus didatangkan dari luar negeri, yang memakan waktu cukup lama. Tahun 1875 dermaga dapat diselesaikan, sementara pembangunan jalan kereta api sendiri juga mengalami keterlambatan. Pada tanggal 21 Mei 1875 semua material untuk rel kereta api telah dimasukkan dari Inggris dan beberapa waktu kemudian pengangkutan melalui rel kereta api sudah dapat dimulai. Jalan kereta api Ulee Lheue-Kutaraja sepanjang 5 km dibuka untuk lalu lintas umum

⁶ Muhamad Hasan Basri dan Ibrahim Alfian (eds), *Perang Kolonial Belanda di Aceh*. (Banda Aceh, Pusat Dokumentasi dan Informasi Aceh, 1990), hal. 213.

⁷ G.P.J. Caspersz, *loc. cit.*.

pada tanggal 12 Agustus 1876. Lebar rel kereta api lintas ini adalah 1,067 m, sama halnya dengan lebar rel kereta api pada umumnya di Belanda.⁸ Biaya pembangunan untuk lintasan ini adalah £ 540.000 termasuk biaya untuk material kereta api sebesar £ 138.000. Ketika pengerjaan lintas Ulee Lheue-Kutaraja selesai, di Hindia Belanda sudah ada dua jalur kereta api, keduanya di Jawa dan menjadi bagian dari Nederland Indie Spoorweg Mij (perusahaan swasta) yaitu lintas Semarang-Vorstenlanden (Yogyakarta dan Solo) sepanjang 205 km dengan lebar rel 1,435 m dan lintas Batavia (Jakarta)-Buitenzorg (Bogor) sepanjang 56 km dengan lebar 1,067 m. Lintas Surabaya-Pasuruan mulai dieksploitasi tanggal 15 Mei 1878, ketika lintas Ulee Lheue-Kutaraja telah dieksploitasi selama dua tahun. Lintas Ulee Lheue-Kutaraja menjadi terkenal sebagai lintas kereta api negara pertama yang ada di Hindia Belanda.⁹

Setelah lintas Ulee Lheue-Kutaraja selesai, segera dibuat rencana untuk memperpanjang lintasan ke Gle Kameng melalui sebelah kiri *Javasche Bank* dari Krueng Aceh. Jalur baru ini dibangun sesuai dengan keinginan pemerintah yaitu berada pada satu kolom dengan jalan raya yang lebarnya hanya 6 m, dengan lebar rel 0,75 m maka cukup ruang untuk lalu lintas jalan raya. Sehubungan dengan proyek ini, maka ukuran rel untuk lintas Ulee Lheue-Kutaraja seluruhnya dikurangi menjadi 0,75 m pula. Lintas ini mulai dikerjakan pada bulan Juni 1884, tahun itu juga lintas ini dapat digunakan untuk umum. Perpanjangan lintas ini ke Gle Kameng tidak jadi dilaksanakan karena alasan keamanan, lintasan akhirnya hanya sampai di Lambaro. Tahun 1885 dibuka jalur baru yang mencapai panjang ± 16 km, sehubungan dengan politik konsentrasi lini yang berpusat di Kutaraja. Pasukan Belanda sebagian besar menarik diri dari wilayah Aceh Besar dan tinggal di pos-pos pertahanan di sepanjang jalur kereta api dan telekomunikasi dari kompleks Kuta Pohama melalui Lambaro ke kompleks Sabang. Tahun itu juga jalur ini dibuka untuk umum. Tahun 1886 dibuka jalur dari Kutaraja ke Lamnyong, sebuah jalur dari Tongah ke Peukan Krueng Cut dan ke rumah sakit militer Pante Perak. Tahun 1889 diputuskan untuk memindahkan bagian jalan kereta api dari Lam Reueng ke Lambaro untuk menghindari pengrusakan yang dilakukan oleh orang-orang Aceh (penduduk). Ketika pengrusakan dan penghancuran dari berbagai bagian rel kereta api berakhir, jalur baru ini dibuka untuk lalu lintas umum. Keadaan yang sulit selalu menyertai pengerjaan jalan kereta api dimana-mana, sehingga tidak mengejutkan lagi bila sering terjadi kejahatan pengrusakan dan pencurian material kereta api serta

⁸ *Koloniaal Verslag. 1908 I. Nederlandsch (Oost) Indie Beschrijving van het Tramnet in het Gouvernement Atjeh en Onderhoorigheden.* hal. 3.

⁹ G.P.J. Caspersz., *op.cit.*, hal. 7.

lokomotif yang keluar dari relnya sehingga menimbulkan banyak korban. Walaupun begitu jalan kereta api beserta materialnya tersebut kembali diperbaiki di bawah pengawasan militer. Untuk mencegah terulangnya kejadian yang sama, maka pada tahun 1886 oleh dinas zeni didirikan beberapa kamp di sebelah luar konsentrasi lini.¹⁰

Sejak bulan Juni 1897 dibangun lintas baru Lambaro-Gle Kameng sepanjang 15 km dan dibuka untuk lalu lintas umum pada tanggal 15 Nopember pada tahun yang sama. Pada bulan Januari 1898 lintas tersebut diperpanjang sampai Seulimeum sejauh \pm 18 km, dan dimanfaatkan untuk lalu lintas umum pada tanggal 1 Nopember tahun itu juga. Total panjang jaringan kereta api di wilayah Aceh Besar pada tahun 1901 \pm 58 km. Konsekuensi dari perpanjangan jalur ini mengakibatkan stasiun dan bengkel yang ada di Kutaraja harus segera diperluas.

Setelah tahun 1898 Gubernur Van Heutsz merencanakan perluasan jalur kereta api di Aceh besar dari Seulimeum menyeberangi batas air antara Pidie dan lembah Aceh. Dari survey yang dilakukan dinas zeni ternyata pembangunan pada lintas ini medan dan pelaksanaannya sangat berat serta memerlukan biaya yang sangat besar. Kemudian, dinas zeni meminta nasihat kepada Insinyur Kepala Kereta Api Jawa A.E.J Wijs yang memperkirakan biayanya sebesar 3 juta gulden, dan biaya terbesar adalah untuk pekerjaan lintas pegunungan yang tidak dapat ditutupi dari penghasilan keretaapi. Walaupun dengan alasan strategis konstruksi pada lintas ini sangat diperlukan, tetapi dengan alasan biaya pekerjaan ditangguhkan sampai selesainya lintas kereta api sepanjang pantai utara dan timur Aceh.¹¹

Lintas yang menghubungkan Seulimeuem-Keude Breueh merupakan lintas pegunungan yang berat, di mana jurang-jurang sangat dalam sehingga pelaksanaannya memerlukan waktu cukup lama untuk memasang tiang dan engsel jembatan. Anggaran belanja negara Belanda untuk tahun 1900 ditetapkan untuk membangun lintas Sigli-Lhok Seumawe, namun pelaksanaan survei pada jalur ini selalu mendapat rintangan karena situasi politik, sehingga pembangunan untuk lintas ini tidak dapat diteruskan. Sementara itu, dana yang termasuk dalam anggaran tahun 1901 untuk membangun lintas Lhok Seumawe-Idi dan proposal untuk lintas Teluk Aru-Lhok Seumawe telah dicairkan oleh pemerintah. Sejak tahun 1901, pelaksanaan pembangunan jaringan kereta api Aceh diteruskan walaupun secara lambat tetapi kontinyu. 3 jembatan kereta api yang hancur oleh banjir juga menyebabkan stagnasi

¹⁰ John Langhout, *The Economic Conquest of Acheen by The Dutch*. (W.P. Van Stockum & Son Ltd. The Hague, 1924), hal. 119-120.

¹¹ J. Langhout, *op.cit.*, hal. 121.

sehingga pengerjaan baru tidak dapat dilakukan sampai bulan April 1904. Pada tahun 1903, lintas Beureneuen-Lam Meulo sepanjang ± 5 km memperpanjang lintas ini. Pembangunan lintas Keude Breueh dimulai dari 2 sisi jalan pada tahun 1903. Lintas ini melalui daerah tandus dan "tidak sehat", pengangkutan material dan tenaga kerja mengalami kesulitan besar, banyaknya jembatan yang dibangun menambah permasalahan. Pada tanggal 15 September 1903 lintas ini dibuka untuk umum. Akibat dari perluasan dan perubahan sistem perkeretaapian dari Aceh Besar dengan sistem kereta api sepanjang pantai utara dan timur Aceh, maka diputuskan untuk memindahkan bengkel di Kutaraja dan memperluasnya di Sigli. Bengkel ini dilengkapi dengan gudang dan fasilitas penuangan logam serta emplasemen tempat pergantian lokomotif dan gerbong.

Pertemuan jalan kereta api dengan lintasan Deli hingga Pangkalan Brandan juga telah dipertimbangkan pada masa pemerintahan Van Heutsz. Pada tahun 1912 lintas Langsa- Kuala Simpang dibuka untuk umum. Dua tahun berikutnya dibuka lintas Kuala Simpang-Sungai Liput. Lintas datar di pantai utara dan timur Aceh ini melewati banyak jembatan yang letaknya melingkar seperti kerah baju, sehingga mengalami banyak kesulitan dalam pengerjaannya. Pada akhir tahun 1915 lintasan untuk Besitang pada perbatasan Aceh dan pantai timur Sumatera sudah lengkap. Selanjutnya dapat diselesaikan sebuah sisi lintasan dengan tiga rel dari Besitang ke Pangkalan Susu di Teluk Aru pada tahun 1917. Pada lintasan ini ukuran rel berubah dari 0,75 m menjadi 1,067 m sesuai dengan perubahan sistem kereta api dari sistem Atjeh Tram kepada sistem *Deli Spoorweg Maatschappij* (D.S.M). Dari Besitang jalur kereta api langsung menghubungkan Tanjung Balai di pantai timur Sumatera dengan Kutaraja, jaraknya ± 510 km. Total panjang untuk sistem kereta api Aceh adalah 450 km.¹² dengan total biaya 23 juta gulden. Persambungan jalan kereta api *Deli Spoorweg Maatschappij* dengan lintas Aceh diresmikan pemakaiannya pada tanggal 29 Desember 1919.

B. Pengadaan Material

Jalan kereta api terdiri atas 2 bangunan: 1. Bangunan atas, meliputi: rel, bantalan, lapisan ballast (tolak bara), wissel, gunungan, alat pengaman seperti: tiang sinyal, pintu lintas jalan raya, pesawat, rumah sinyal, dsb. 2. Bangunan bawah,

¹² John Langhout, *op.cit.*, hal. 122-124.

meliputi : tanah asli, jembatan, *viaduct*, terowongan, emplasemen beserta bangunannya, dan lain-lain.¹³

Kebutuhan besi dan kayu untuk pembuatan dermaga di Ulee Lheue didatangkan dari Singapura. Pada bulan Nopember 1874, bahan-bahan tersebut tiba di Ulee Lheue dengan pengerjaan selama 2 tahun, maka pada bulan September 1876 pembangunan dermaga telah dapat diselesaikan. Untuk keperluan rel dan rol material kereta api didatangkan dari Inggris oleh Konsulat Jenderal Belanda untuk Singapura. Barang-barang tersebut diangkut dengan kapal pada bulan Mei 1875. Kayu untuk bantalan rel kereta api didatangkan dari Malaka sejak tahun 1875. Karena material-material tersebut harus didatangkan dari luar negeri mengakibatkan terhambatnya pengerjaan pembangunan dermaga dan jalan kereta api di Aceh, ditambah lagi pekerjaan tersebut dilakukan oleh dinas zeni yang tugas murninya adalah untuk militer. Rol material yang dikirim adalah 5 kereta lokomotif arang dengan daya muat 9,5 ton type 1-B; 15 gerbong dan 35 gerobak berdaya muat 4 ton. Pembelian dari sana berada di bawah pengawasan Inspektur Jendral Maarschalk dari *Staat Spoorweg* (S.S).¹⁴ Di Belanda pada umumnya dipakai 3 jenis lokomotif yaitu 1). Lokomotif untuk lintas datar. 2). Lokomotif untuk lintas pegunungan dan lokomotif listrik beserta trem dengan lebar rel 0,60 m. 3). Kereta dengan alat listrik.¹⁵ Atjeh Tram memakai lokomotif lintas pegunungan dan lokomotif lintas datar.

Lokomotif yang lebih kuat terpaksa diimpor untuk lintas pegunungan, yaitu dari type O.C.O dengan daya muat 13,5 ton, selain itu juga dipergunakan lokomotif O-D-1 Mallet Rimott dengan daya muat 30 ton. Pada batas air daerah Pidie terdapat tanjakan 30/35°/oo yang merupakan jalan kereta api yang paling curam di Hindia Belanda. Tanjakan ini panjangnya 8.000 m dengan total panjang jembatan dan *viaduct* 1.350 m. Bangunan atas pada lintas datar di Aceh banyak yang lebih berat daripada yang terdapat pada jalan kereta api di Jawa pada periode yang sama. Biaya pengerjaan untuk lintas pegunungan pada Atjeh Tram diperkirakan £ 92.000/km, sedangkan untuk sarana lintas datar £ 32.000/km.¹⁶

¹³ Departemen Penerangan Republik Indonesia. *Kereta Api Indonesia*, 1978, hal. 72.

¹⁴ G.P.J. Caspersz, *op.cit.*, hal. 6,13.

¹⁵ Departemen Penerangan. *op.cit.*, hal. 77.

¹⁶ G.P.J. Caspersz, *op.cit.*, hal. 19,28.

Sebelum tahun 1904, seluruh kereta api di Aceh memakai batu bara Ombilin sebagai bahan bakar. Baru pada tahun ini terjadi perubahan dengan memakai kayu bakar karena biayanya lebih hemat, tetapi dengan menggunakan kayu bakar diperlukan tempat penyimpanan dengan ukuran lebih besar. Pada tahun yang sama 5 dari 7 depot lokomotif yang ada di Aceh tidak lagi memakai batu bara dan pada akhir tahun 1908 seluruh depot sudah menggunakan kayu sebagai bahan bakar. Perubahan bahan bakar dari batu bara ke kayu ini, berarti juga harus merubah konstruksi lokomotif. Lokomotif Mallet Rimrott pada lintas pegunungan yang dipakai sebelumnya masih tetap dapat dipergunakan. Kebutuhan akan kayu bakar ini pada umumnya diambil dari hutan-hutan bako di pantai utara dan timur Aceh. Antara Lhok Seumawe dan Langsa keberadaan hutan-hutan bako sangat banyak dan hampir tiada habisnya. Kayu ini mempunyai berat jenis 1 dan berwarna merah. Sebelum digunakan sebagai bahan bakar kereta api, kayu ini harus diangin-anginkan (dibiarkan) selama 3 bulan. Perbandingan pembakaran dari 2,5 kg kayu bakar hampir sama dengan 1 kg batu bara Ombilin. Selain memerlukan bahan bakar, kereta api dan juga kendaraan lainnya juga memerlukan minyak untuk pelumas. Sebagai minyak pelumas dipakai jenis minyak mineral *Indian Axle Oil „S“* dari *Vacuum Oil Company*, pada masa sebelumnya dipakai minyak jarak sebagai minyak pelumas.¹⁷

C. Organisasi Perkeretaapian

Menurut ketentuan Ind. St.1893 No.274 tentang peraturan umum pelaksanaan eksploitasi dari jalan tram dan sepur di Hindia Belanda tidak berlaku untuk pemerintahan di Aceh dan daerah takluknya. Peraturan eksploitasi pada Atjeh Tram adalah sebagai berikut:

Peraturan A, berisi ketentuan umum tentang pemeliharaan, pengawasan dan pelaksanaan tugas-tugas, termasuk di dalamnya syarat-syarat dan tarif pengangkutan.

Peraturan B, berisi tentang instruksi bagi pegawai, sifat dan tata laksana rumah tangga.

Peraturan C, berisi tentang pemeliharaan, pengawasan dan pelaksanaan administrasi.¹⁸

¹⁷ Koloniaal Verslag. (1908). *op.cit.*, hal. 19.

¹⁸ *Ibid.*, hal. 15.

Pada tahun 1918 keorganisasian kereta api Aceh beserta Dinas Kendaraan Mobil diletakkan di bawah *Staats Spoor* (SS). Sebagai kepala seluruh dinas SS adalah kepala inspektur dibantu oleh sekretaris, kepala urusan sentral yang terdiri atas urusan umum, urusan kepegawaian dengan bagian kesejahteraan, urusan gudang sentral, urusan akuntan, anggaran, penyiaran termasuk laporan dan nasehat mengenai teknik ekonomi. Kemudian pada bulan Desember 1924, pemerintah Belanda membagi perusahaan kereta api antara Jawa dengan tanah seberang.¹⁹

Selama pembangunan jalan kereta api Aceh, pelaksanaannya selalu mendapat banyak rintangan dari penduduk Aceh sendiri. Tenaga kerja sukar diperoleh dan kemampuan teknis masih kurang. Pengawasan tenaga kerja selalu "dengan bayonet di atas senapan". Untuk mengatasi lebih dahulu jatuhnya kelewang di pihak Belanda, sering lebih dahulu musuh (penduduk) ditembak.²⁰ Para kuli bekerja di bawah pengawasan militer.

Kuli-kuli dan pegawai kereta api dalam melaksanakan pekerjaan yang letaknya jauh dari perkampungan harus tinggal di kamp-kamp di sepanjang jalan kereta api dikerjakan agar tidak banyak waktu yang terbuang untuk berangkat dan pulang dari bekerja. Para kuli diambil dari penduduk setempat (orang Aceh), pribumi lainnya dan orang Cina. Banyak kuli yang meninggal pada saat mengerjakan bangunan bawah, terutama kuli-kuli Cina. Pada tahun 1926 pegawai yang bekerja pada perusahaan kereta api Aceh berjumlah 1.762 orang, 82 orang diantaranya adalah orang Eropa. Dengan dibangunnya sekolah pertukangan di Sigli, banyak orang Aceh yang sekolah di sana dan kemudian bekerja di bengkel kereta api Sigli. Bidang pekerjaan ini cukup disegani dalam kehidupan masyarakat Aceh.²¹

Pada saat eksploitasi pegawai-pegawai Eropa bertugas sebagai pengawas pekerja pribumi, kondektur, masinis dan juru tulis, mereka diberi fasilitas penginapan tanpa membayar sewa. Pegawai-pegawai Eropa bertempat tinggal sesuai dengan kedudukannya di dalam perusahaan. Di Kutaraja mereka tinggal di penginapan-penginapan pemerintah. Pegawai pribumi sebagian besar tinggal di rumah blok-blok di mana banyaknya jumlah kamar diatur sesuai dengan kepangkatannya, sedangkan rumah dinas dapat digunakan bersama. Pegawai tetap

¹⁹ Departemen Penerangan, *op.cit.*, hal. 92-94.

²⁰ J. Jongejans, *Land en Volk Van Atjeh Vroeger en Nu* (Barn : Hollandia Drukkerij, 1939). hal. 242.

²¹ H.C. Zentgraaf dan W.A. Goudoever, *Sumatraantjes*", (Medan:De Deli Automobil Club, tt), hal. 216. Lihat juga G.P.J. Caspersz, *op.cit.*, hal. 32.

pribumi bekerja sebagai penyalu api, tukang rem dan buruh. Mereka tidak mendapat tempat tinggal gratis sehingga banyak yang tinggal di bedeng-bedeng.

Aturan perjalanan kereta api ditentukan oleh gubernur sipil dan miiter Aceh dan daerah takluknya. Setelah selesainya lintas Seulimeuem-Keude Breueh dan lintas Ulee Lheue-Lhok Seumawe, maka lintas Lhok Seumawe-Kuala Langsa berjalan setiap hari. Khusus lintas Kutaraja-Seulimeuem dan lintas Sigli-Samalanga hanya berjalan 1/3 hari untuk mengangkut penumpang dan barang dari daerah Pidie dan landschap Meuredu. Untuk lintas pelabuhan Langsa-Kuala Langsa berlangsung dengan 4 kereta api pulang pergi. Lintas yang paling ramai adalah lintas Ulee Lheue-Kutaraja yang mengangkut perlengkapan perang, berjalan dari pagi hingga sore setiap jam pada setiap arah.²²

Tarif yang digunakan untuk jalur Aceh Besar pulang pergi berdasarkan keputusan Assisten Residen Aceh besar sejak tanggal 22 Desember tahun 1919 adalah sebagai berikut: Di dalam wilayah Kutaraja £ 1,- per jam, setengah hari (6 jam) £ 3,-, dan sehari penuh £ 5,50,-. Keluar ibu kota untuk satu trip dari Ulee Lheue-Kutaraja £ 1,- (dipakai 1 jam), ke Lamnyong dan Krueng Cut £ 1,75,- (2 jam), ke Lambaro £ 2,- (2 jam), ke Mata le £ 2,50,- (6 jam), ke Lhok Nga £ 3,75,- (6 jam). Setelah pukul 6.³⁰ sore ongkos kereta api menjadi lebih tinggi 50 %.²³

Di Pidie, pantai utara dan timur Aceh pada tahun 1902 tarif kereta api yang ditentukan pemerintah untuk tarif perorangan dihitung berdasarkan setiap penumpang per kilometer. Untuk klas I, II dan III masing-masing 4 sen, 3 sen dan 2 sen dengan ketentuan minimal 20 sen, 15 sen dan 10 sen tiap trayek. Dengan perkiraan upah dan standar hidup di Aceh dengan Sumatera Barat adalah sama sehingga tarifnya untuk seluruh Aceh pun disamakan. Ternyata tarif yang telah ditentukan pemerintah tersebut tidak sesuai dengan yang diterapkan perusahaan, seperti tarif berikut ini:

- Untuk lintas Ulee Lheue-Kutaraja per rit untuk klas I, II dan III masing-masing adalah 20, 10 dan 5 sen. Untuk klas II dan III tarifnya lebih rendah sehingga mendapat persaingan dengan kendaraan biasa.
- Untuk lintas Kutaraja-Seulimeuem dan Padang Tiji-Sigli, dengan majunya lalu lintas pengangkutan lokal dan keadaan ekonomi penduduk, tarifnya sedikit menguntungkan untuk klas III 1,5 sen per penumpang per kilometer sedangkan

²² Koloniaal Verslag (1908), *op.cit.*, hal. 16-17.

²³ J. Kreemer. *Atjeh*. Tweede Deel. (Leiden: Bockhändel en Drukkerij Voorheen E.J.Brill. 1923), hal. 79.

untuk setiap trayek dibebaskan sebanyak 10 sen. Untuk klas lainnya membayar tarif normal.

- Untuk lintas pegunungan Seulimeum-Padang Tiji, untuk klas I dan II karena biaya eksploitasi dan pengerjaan sangat mahal, maka tarif penumpang pun lebih tinggi menjadi per kilometer adalah 7 sen dan 4 sen masing-masing klas, sedangkan untuk klas III tarifnya 2 sen per kilometer.
- Lintas pelabuhan Langsa-Kuala Langsa, sesuai dengan keadaan bahwa penduduk yang tinggal di sekitar Kuala Langsa bekerja di Langsa, maka berlaku tarif khusus yang rendah bagi mereka.
- Untuk tarif barang dikenakan bagi barang-barang yang pengirimannya dihitung berdasarkan daya muat di dalam gerbong maupun barang-barang yang ongkos pengangkutannya dihitung berdasarkan jumlah barang. Dasar tarif untuk angkutan barang terbatas untuk daya muat 4 ton. Sebagai tarif minimum ditetapkan £ 3,- untuk jarak angkutan minimal 13 km, £ 15,- untuk 60 km, £ 21,- untuk 100 km, £ 25 untuk 150 km, £ 27,- untuk 200 km, £ 28,- untuk 225 km.²⁴

D. Bentuk, Jenis dan Fungsi Kereta Api

Atjeh Tram yang menggunakan lebar rel 0,75 m pada tahun 1916 memakai 11 lokomotif tender dari iB, 42 dari C dan 16 dari B+B1 jenis Mallet. Belakangan ditambah dengan 2 mesin uap panas 2C. Lokomotif jenis Mallet ini naik turun gunung dengan sangat memuaskan. Lokomotif jenis inilah yang digunakan untuk lintas pegunungan di Aceh. Pada masa ini (selama dan sesudah perang dunia pertama) memang sangat dirasakan kekurangan lokomotif, baru belakangan dapat dilakukan pengafkiran ataupun pembaharuan ketel jika dianggap masih layak digunakan dan masih menguntungkan. Untuk kereta api penumpang Atjeh Tram memiliki kereta api cepat *Extra Trein (sneltrein)* dan kereta api biasa.²⁵ Panjang kereta api maksimal adalah 150 m dan mempunyai kecepatan 40 km untuk lintas biasa serta 30 km untuk lintas pegunungan. Semua kereta penumpang cepat memakai rem vakum otomatis, kecuali pada model yang lebih tua. Rem vakum (*hardy*) sangat memuaskan dan mengalami perubahan-perubahan. Untuk penerangan kereta juga mengalami perubahan dari yang paling sederhana kepada

²⁴ Koloniaal Verslag (1908), *loc. cit.*

²⁵ H.M. Zainuddin, *Djeumpa Atjeh*. (Medan: Pustaka Iskandar Muda, 1958), hal. 9.

Sejarah Perkeretaapian di Aceh

yang paling modern. Mula-mula dipakai lilin dan minyak tanah, tetapi sejak tahun 1910 penerangan menggunakan gas acetylen dan pada tahun 1917 memakai listrik. Terakhir memakai sistem *Stone* (Inggris) dan sistem *Brown-Boveri* (Swiss). Fasilitas untuk klas I dan II ditambah dengan kipas, yang di daerah tropis sangat besar manfaatnya bagi kenyamanan penumpang. Untuk jenis kereta barang, pada mulanya dipakai kereta barang dengan 2 gandar berdaya muat 5 ton dan lebih bagi yang baru. Kereta barang yang memakai 4 gandar mampu mengangkut 8 s/d 10 ton barang.²⁶

Perusahaan Atjeh Tram memiliki 7 depot lokomotif. Depot lokomotif tersebut berada di Kutaraja, Padang Tiji, Sigli, Samalanga, Lhok Seumawe, Idi dan Langsa. Kepala depot bertugas mengatur administrasi dan membawahi pegawai mesin, mandor gerobak, orang yang bertugas menyalakan api, tukang gosok, dan kuli. Sementara pekerjaan yang dilakukan di depot lokomotif antara lain: melakukan reparasi kecil dan menjalankan mesin-mesin. Di depot juga tersedia cadangan bagian rol material, dan tempat perhentian setelah melakukan perjalanan jauh. Penggantian mesin dari berbagai sistem kereta api dapat dilakukan di depot ini, misalnya dari sistem kereta api lintas pegunungan kepada lintas datar atau lintas biasa.²⁷ Stasiun-stasiun kereta api terdapat di Ulee Lheue, Kutaraja, Sigli, Samalanga, Bireuen, Lhok Seumawe, Lhok Sukon, Idi dan Langsa dengan stasiun induk di Ulee Lheue, Sigli dan Lhok Seumawe.²⁸

Seperti telah disebutkan diatas pembangunan jalan kerta api di Aceh fungsi utamanya adalah untuk kepentingan politik pemerintah Belanda dalam hal menguasai daerah Aceh. Ketika dilaksanakannya politik etis di Aceh fungsi ini bertambah yaitu untuk keuntungan ekonomi pemerintah Belanda dengan kedok untuk kemakmuran daerah jajahan. Walaupun demikian secara tidak langsung perekonomian masyarakat juga mengalami kemajuan.

Adanya jaringan kereta api di Aceh dapat menghidupkan perekonomian pada daerah-daerah yang dilalui dan daerah-daerah pedalaman yang jauh dari pelabuhan/pantai karena alat pengangkutan ini dapat mengangkut barang dan penumpang dalam jumlah besar dengan biaya relatif murah. Daerah Pidie dan Pasai yang merupakan daerah surplus beras sejak lama dengan adanya kereta api dapat mendistribusikannya ke daerah minus, walaupun mereka masih tetap menggunakan jasa angkutan pelayaran pantai, begitu juga dengan daerah pantai timur Aceh

²⁶ Departemen Penerangan, *op.cit.*, hal. 79-85.

²⁷ Koloniaal Verslag, *op.cit.*, hal. 18-19.

²⁸ *Ibid.*, hal. 3.

sebagai penghasil lada. Atjeh Tram berpengaruh besar terhadap mobilitas orang dan barang, uang tidak lagi beredar pada satu tempat saja dan arus informasi semakin cepat beredar.

Pada tahun 1901 pemerintah Belanda mengupayakan untuk memajukan perekonomian Aceh. Pada waktu itu, Van Heutsz (selaku Gubernur Aceh) meminta kepada Dinas Topografi untuk membuat sebuah peta ikhtisar tentang daerah Aceh. Sesudah peta tersebut selesai, beberapa tempat yang dianggap potensial di wilayah Aceh mulai dieksplorasi dan dieksploitasi. Perkebunan-perkebunan swasta/pemerintah dan pertambangan mulai dibuka. Usaha pertanian sebagai mata pencaharian pokok rakyat ditingkatkan dengan pemberian pinjaman modal tanpa bunga dan penyuluhan pertanian. Prasarana-prasarana ekonomi seperti jalan (termasuk jalan kereta api), jembatan dan pelabuhan-pelabuhan serta irigasi-irigasi mulai dibangun. Pada tahun 1932 Aceh telah surplus beras dan oleh pemerintah telah diusahakan untuk diekspor ke daerah Sumatera Timur untuk konsumsi karyawan-karyawan perkebunan yang berada di sana. Pada tahun-tahun berikutnya surplus beras semakin besar dan semakin banyak yang diekspor ke Sumatera timur maupun ke Sumatera Barat. Ekspor beras untuk Sumatera Timur terutama berasal dari wilayah Aceh Timur, Aceh Utara, Gayo dan Tanah Alas yang diangkut dengan menggunakan kereta api dan auto barang. Begitu pula halnya dengan pengangkutan hasil pertambangan dan hasil-hasil perkebunan budi daya seperti karet, kelapa sawit, kopi dan kelapa juga memanfaatkan jasa angkutan kereta api dan auto barang.²⁹

Dari data yang ada, pendapatan perusahaan Atjeh Tram lebih besar diperoleh dari jasa pengangkutan barang daripada ongkos penumpang, walaupun angkutan ini harus bersaing juga dengan angkutan laut/pelayaran pantai dan angkutan jalan raya dalam hal pengangkutan hasil-hasil produksi pertanian dan perdagangan. Setelah tahun 1925 Atjeh Tram dapat mengangkut 4.378.000 orang penumpang pribumi dengan jarak tempuh pengangkutan 18 km, dibandingkan dengan daerah di Jawa sejauh 23 km di bawah naungan Staat Spoor. Barang-barang penting yang banyak diangkut pada tahun ini adalah: kerikil 20.000 ton, beras 18.000 ton, biji pinang 12.000 ton, kayu 11.000 ton, kayu bakar 6.000 ton, petroleum 4.000 ton, karet 4.000 ton, kelapa 3.000 ton, kopra 3.000 ton, ternak 3.000 ton, semen 2.000 ton, gula 2.000 ton, lada 2.000 ton, batu bak 2.000 ton.³⁰

²⁹ Rusdi Sufi, "Mengamankan Aceh Melalui Perbaikan Ekonomi" dalam *Bulletin Haba No.10 99*, (Banda Aceh: Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Banda Aceh, 1999), hal. 4-9.

³⁰ G.P.J. Caspersz, *op.cit.*, hal. 36.

Pendapatan pada tahun-tahun terakhir dari tarif perusahaan Atjeh Tram sangat rendah. Orang mulai beralih kepada angkutan jalan raya: bus dan mobil prah karena kepraktisannya. Angkutan mobil dapat membawa penumpang langsung ke tempat tujuan, ke pasar misalnya, juga dapat mengangkut anak sekolah dari dan ke sekolah langsung, dan sebagainya. Untuk jasa pengangkutan penumpang bagi penduduk yang bertempat tinggal di kampung-kampung yang letaknya jauh dari stasiun kereta api mengalami kesulitan karena jauhnya tempat pemberhentian. Sebuah persaingan berat bagi Atjeh Tram. Dengan angkutan mobil penumpang untuk trayek Medan-Kutaraja dapat ditempuh dalam satu hari saja, sementara dengan kereta api harus ditempuh selama dua hari.³¹

Bila berangkat dari Medan dengan kereta api biasa pada pagi hari, kereta akan berjalan ke arah utara melalui tempat pengilangan minyak B.P.M. (*Bataafsche Petroleum Maatschappij*) Pangkalan Brandan. Di perbatasan Aceh, yaitu di Besitang, jenis kereta api diganti dari kereta api D.S.M. dengan kereta api Aceh; Atjeh Tram yang mempunyai jalur lebih sempit dan gerbongnya lebih kecil. Perjalanan hingga Langsa melalui daerah-daerah perkebunan karet. Setelah itu menjadi pemandangan kampung-kampung dengan pohon-pohon kelapa dan pisang, rumpun bambu yang rimbun dan persawahan.

Di sepanjang perjalanan banyak dijumpai stasion-stasion kecil. Pada pukul 18.00 sore kereta api sampai di Lhok Seumawe, selanjutnya pada pukul 13.00 siang berangkat lagi dari stasiun Sigli. Di Padang Tiji kereta api berhenti selama \pm 10 menit untuk ganti lokomotif yang lebih kuat, sebab jalan mulai menanjak melalui batas air antara Gunung Seulawah Agam dan Gunung Seulawah Inong yaitu melewati Krueng Empat Puluh Empat. Pukul 15.00 kereta api berangkat dari Seulimeum melalui Indrapuri menuju Lambaro. di Lambaro kondektur kembali meminta karcis. Pada pukul 18.00 sore kereta api baru tiba di stasiun Kutaraja. Jadi perjalanan dengan memakai kereta api untuk lintas Medan-Kutaraja memakan waktu selama 2 hari.

Pemberhentian terakhir Atjeh Tram melalui sebuah tanggul kecil yang berujung dekat jembatan kereta api yang terbentang di atas kuala, muara Krueng Aceh. Tempat itu berada dekat hutan bakau, yaitu hutan yang juga ditumbuhi pohon palem dan tumbuh dalam air.³²

³¹ J. Jongejans, *op.cit.*, hal. 242-243.

³² J.J. Van de Velde, *Surat-Surat dari Sumatra 1928-1949*. Terj. Redaksi PA (Jakarta: Pustaka Azet, 1987), hal. 8-10.

Dampak lain dari adanya lintasan kereta api adalah daerah-daerah yang dilalui menjadi ramai penduduknya, terbukanya isolasi daerah pedalaman, munculnya pasar-pasar dan usaha-usaha baru. Di daerah yang dilalui kereta api antara Ulee Lheue-Kutaraja misalnya, telah berdomisili sejumlah besar orang Eropa, Cina dan Arab, kebanyakan mereka berasal dari Penang, tetapi ada juga dari Batavia, mereka bekerja sebagai pedagang-pedagang kecil dan pekerja tangan.³³

³³ J. Langhout, *op.cit.*, hal. 32. Lihat juga H.M. Zainuddin. *op.cit.*, hal. 9-16.

BAB IV

KEMEROSOTAN PERKERETAAPIAN DI ACEH

A. Perkeretaapian pada Masa Jepang

Restorasi Meiji tahun 1868 adalah titik balik politik ekonomi Jepang. Kesyogunan dihapuskan dan kekuasaan dikembalikan kepada kaisar. Kaisar Meiji (1852-1913) dengan bantuan penasehatnya berusaha meletakkan dasar pembangunan negara secara modern. Untuk hal tersebut dikirim para pemuda secara berencana ke negara barat untuk belajar sesuai dengan bidangnya masing-masing. Tujuan dari Restorasi Meiji adalah menjadikan Jepang sebagai negara yang harus diperhitungkan.

Dalam tempo singkat Jepang telah menjadi negara industri yang maju dan dan mempunyai kekuatan militer yang tangguh (mereka belajar membangun angkatan laut dari Inggris, sistem pendidikan dari Amerika Serikat dan Undang-undang dari Jerman). Pada akhirnya Jepang berubah menjadi suatu negara kapitalis dan imperialis. Hal ini didorong oleh keadaan dalam negeri Jepang karena Jepang sangat tergantung kepada negara lain, baik dalam hal bahan mentah maupun pemasaran hasil-hasil industri. Setelah merasa cukup kuat, Jepang mulai menguasai negara-negara lain yang dianggap lemah.

Tahun 1894 Jepang terlibat perang dengan China untuk memperebutkan kepentingan masing-masing di Korea. Dan akhirnya dengan perjanjian *Shimonoseki* pada tahun 1895 China mengakui kemerdekaan Korea dan menyerahkan Semenanjung Liaotung, pulau Formosa dan kepulauan Paskadores kepada Jepang. Kedudukan ini membuka pasar internasional bagi pinjaman-pinjaman Jepang. Kredit luar negeri memperbesar kemungkinan perkembangan industri.¹

Tahun 1904 Jepang berhasil menghancurkan armada Rusia di laut Jepang, karena Rusia tidak memenuhi janjinya menarik pasukannya dari Manchuria. Dalam perjanjian perdamaian yang diadakan di Portsmouth Amerika Serikat, Rusia mengakui hak dan kepentingan Jepang di Korea. Akhirnya Rusia menyerahkan jalan kereta api dan tambang batu bara di Manchuria serta menyerahkan Sakhalin bagian selatan. Kemenangan Jepang atas Rusia sangat besar pengaruhnya bagi bangsa di

¹ Nio Joc Lan. 1961. *Jepang Sepanjang Masa*. Jakarta : Kinta. hal 153-207.

Asia, karena hal ini menimbulkan rasa percaya diri menghadapi bangsa Barat. Adanya rasa percaya diri ini mendorong Jepang untuk memenuhi ambisinya yaitu untuk menguasai Asia.

Pada tahun 1930an kebutuhan akan ruang yang lebih luas kian terasa karena industri Jepang makin meningkat terutama pada saat Perang Dunia I (1914-1918) banyak industri Eropa yang terhenti dan ini digantikan dengan cepat oleh Jepang.² Pada tahun 1932, Jepang menguasai Manchuria yang kaya dengan batu bara dan pada tahun 1937 China dan Korea di kuasai Jepang karena merupakan pasar yang luas.

Pada tahun 1939 pecah Perang Dunia II di Eropa. Jepang yang telah menandatangani pakta militer dengan Jerman dan Itali dengan sendirinya menempatkan diri untuk berhadapan dengan sekutu. Untuk membuat Amerika Serikat tidak dapat membantu sekutunya, maka Jepang menyerbu Pearl Harbour. Dengan demikian, secara otomatis Jepang telah menceburkan diri dalam Perang Dunia ke II. Jepang optimis apabila Jerman dapat memenangkan pertempuran di Eropa, maka tentara Amerika tidak akan mengerahkan pasukannya ke Pasifik hingga Jepang lebih leluasa. Dengan panji-panji Lingkungan Kemakmuran Bersama Asia Timur Raya, Jepang meluaskan kekuasaannya ke negara-negara di Asia (wilayah selatan). Jepang adalah saudara tua dan wilayah yang diduduki Jepang sebagai saudara muda yang harus menurut apa yang ditentukan oleh saudara tua.³

Perang dunia II telah membawa pengaruh buruk terhadap Belanda. Belanda sulit mempertahankan pengaruh bangsa-bangsa lain seperti Inggris, Jerman, Perancis serta Rusia yang mempunyai pandangan otokratis, fasis, liberal, dan komunis yang berbeda dengan Belanda. Sebagai negara kecil, Belanda berusaha bersikap netral, tetapi hal itu tidak dipercaya sehingga Jerman menyerang dan mendudukinya pada tanggal 10 Mei 1940.

Jatuhnya Belanda ke tangan Jerman secara otomatis mempengaruhi kekuasaannya terhadap daerah-daerah jajahannya termasuk Aceh. Setelah Belanda tidak berkuasa lagi, di daerah jajahannya timbul kekacauan karena tidak adanya penguasa yang menjalankan kebijakan. Kekacauan yang terjadi di Aceh mencapai puncaknya dengan adanya tindakan sabotase terhadap jalan kereta api, perampokan pada dinas kereta api Aceh, pemutusan kawat telepon dan telegram hingga hubungan telepon dengan pantai barat terputus, selain itu juga terjadi pembunuhan

² *Ibid.* hal 209-275.

³ Ruth Benedict, 1982, *Pedang Samurai dan Bunga Seruni Pola-Pola Kebudayaan Jepang*, terjemahan Pamudji, Jakarta : Sinar Harapan, hal. 51-60.

terhadap Kontelir J.C. Tiggelman.⁴ Keesokan harinya terjadi penyerangan yang dilakukan oleh kaum pribumi Aceh yang tergabung dalam pasukan F (pasukan yang terdiri dari orang-orang Aceh yang merupakan bentukan Jepang) terhadap pasukan militer Belanda yang bertugas membersihkan rintangan-rintangan pada rel kereta api sehingga melukai Kepala Eksplotasi Kereta Api Aceh yang bernama U. Bernstorff von Sperling. Peristiwa ini terjadi di daerah Aceh Besar.⁵

Gerakan ekspansi Jepang di daerah Asia yang tidak disangka-sangka meluas dengan cepat, salah satunya ekspansi Jepang ke semenanjung tanah Melayu (tanggal 19 Desember 1941 Penang jatuh ke tangan Jepang, tanggal 28 Desember Ipoh, tanggal 11 Januari 1942 Kuala Lumpur, dan tanggal 15 Februari Singapura ikut jatuh ke tangan Jepang) menyebabkan posisi Aceh yang pada mulanya terlindung di belakang pertahanan Singapura yang kuat, menjadi terjepit. Aceh selalu diintai dari udara oleh musuh, sementara Pulau Sabang (Weh) yang sangat penting artinya di bidang yang strategis yaitu sebagai pusat pertahanan sering mengalami pemboman. Pemboman yang terkuat terjadi pada tanggal 22 Januari 1942. Dengan kondisi seperti ini maka Jepang pada tanggal 8 Maret 1942 berhasil dengan mudah menduduki dan menerkam daerah Hindia, termasuk salah satu wilayahnya adalah Aceh.⁶

Jepang mendarat di Aceh pada hari Kamis tanggal 12 Maret 1942. Pendaratannya berlangsung di tiga tempat yaitu di Ujong Batee (Aceh Besar), Sabang (Pulau Weh), dan Peureulak-Kuala Bugak (Aceh Timur). Pendaratan Jepang di Aceh berlangsung dengan lancar tanpa mendapat perlawanan baik dari Kolonial Belanda maupun dari rakyat Aceh. Bahkan rakyat Aceh menyambut baik kedatangan bala tentara Jepang dengan perasaan senang serta turut membantunya. Hal demikian terjadi karena jauh sebelum Jepang mendarat di Aceh, mereka telah menciptakan suasana politik yang menguntungkan dengan cara mengadakan kontak langsung terhadap para pemimpin Aceh terutama dengan golongan PUSA.⁷ Sejak tentara Jepang mendarat di Aceh, mereka bersama rakyat Aceh terus melakukan serangan terhadap tentara Belanda hingga akhirnya pada tanggal 28 Maret 1942

⁴ Dr. A. J. Pickaar . *Aceh dan Peperangan dengan Jepang*, Pusat Dokumentasi dan Informasi Aceh 1998 hal 117.

⁵ *Ibid* hal 118.

⁶ Anonim, 1978, *Kereta Api*, Departemen Penerangan, hal. 48.

⁷ Rusdi Sufi et al, *Aceh Timur dalam Lintasan Sejarah*, Pemda Aceh Timur 1998 hal. 88.

pimpinan pasukan Belanda di Aceh terpaksa menyerah. Sejak saat itu berarti kekuasaan Hindia Belanda di Aceh telah berakhir dengan resmi.⁸ Kekalahan Belanda dan berakhirnya kekuasaan Belanda di Aceh menyebabkan banyaknya pengungsi-pengungsi bangsa Eropa yang terdiri dari masyarakat sipil laki-laki, perempuan dan anak-anak. Para pengungsi berbondong-bondong pergi meninggalkan kota dengan menggunakan alat transportasi seperti kereta api dan kendaraan-kendaraan milik militer. Sebelum Belanda meninggalkan bumi Aceh, mereka membentuk *vernielings corps* (pasukan bumi hangus). Tugas pasukan ini adalah menghancurkan jalan dan bangunan yang penting.

Sarana-sarana penting yang dihancurkan salah satunya adalah jaringan kereta api yang memang merupakan hasil pembangunan jaman Belanda. Tidak semua jaringan kereta api yang ada dihancurkan, karena pada umumnya karyawan kereta api tidak menuruti perintah penghancuran sarana tersebut oleh Belanda. Mereka mempertahankan, karena bagaimanapun roda angkutan harus berjalan terus untuk kepentingan kehidupan bangsa sehari-hari.

Usaha yang dilakukan untuk mempertahankan jaringan kereta api tersebut adalah memperbaiki kerusakan dan kehancuran. Usaha ini dilakukan secara gotong royong antara karyawan dengan masyarakat. Meskipun dalam keadaan darurat, namun kereta api dapat berjalan lagi. Kereta api pada masa ini mengangkut hasil tanam penduduk seperti padi dan kopi serta orang – orang yang ingin bepergian. Untuk bahan bakar kereta api digunakan kayu bakar. Pengadaan kayu bakar dilakukan dengan cara memaksa masyarakat memotong kayu secara gotong royong (*Kinro hosi*) dengan pengawasan ketat dari pihak Jepang.

Pada jaman Jepang pengoperasian segala jenis angkutan berada di bawah koordinasi penguasa Jepang dengan pengawasan yang ketat. Seluruh pegawai yang mengoperasikan angkutan dimasukkan dalam satu asrama yang tujuannya untuk memudahkan pengawasan. Hal ini terjadi karena Jepang menyadari bahwa angkutan merupakan alat yang sangat penting, terutama dalam arti strategi dan ekonomi.

Pendudukan Jepang menimbulkan perlawanan dari masyarakat pribumi. Segala sesuatu yang mendukung kegiatan Jepang berusaha dihancurkan, seperti kereta barang yang membawa kebutuhan Jepang digulingkan, rel putus, jembatan ambruk, sinyal tidak jalan.

⁸ *Ibid.* hal. 89.

B. Organisasi

Pada masa Jepang organisasi yang digunakan untuk mengelola perusahaan kereta api adalah *Rikuyu Sokyoku*. Organisasi ini bertujuan untuk membantu armada perang Jepang. Sesuai dengan strategi perang, wilayah kekuasaan pendudukan Jepang di Indonesia dibagi 2 yaitu *Rikugun* (Angkatan Darat) dan *Kaigun* (Angkatan Laut). Dengan kebijaksanaan itu tiap wilayah berdiri otonom. Kereta api di Jawa berada di bawah kekuasaan Rikugun. SS (Staatspoorweg) bersama 11 perusahaan swasta yang beroperasi di Jawa di gabung menjadi satu dalam Rikuyu Sokyoku. Nama itu kemudian diganti menjadi Tetsudo Kyoku. Daerah operasi dibagi tiga, yaitu barat (Seibu Kyoku), tengah (Chubu Kyoku), timur (Tobu Kyoku). Masing-masing daerah di bagi dalam inspeksi zimusho yang dikepalai oleh zimusho-cho. SS bersama DSM (Deli Spoorweg Matschappij) di Sumatera berada di bawah naungan Kaigun. Daerah operasi terbagi tiga lingkungan eksplotasi yaitu, Aceh – Kita Sumatora Tetsudo, Sumatera Barat – Seibu Sumatora Tetsudo, Sumatera Selatan – Nanbu Sumatora Tetsudo.

Ketika bentuk pemerintahan militer Jepang terbentuk pada bulan September 1942, hanya terdapat 244 orang Jepang yang menjabat sebagai pejabat pemerintahan dan mereka ditempatkan pada kedudukan-kedudukan atas. Untuk mengisi kekurangan tenaga administrasi, pemerintah Jepang mengangkat kembali pegawai-pegawai pribumi yang dulu menjadi pegawai pemerintah Belanda. Residen dan asisten residen Belanda digantikan dengan chokan (gubernur) dan bunshucho (bupati) Jepang, tetapi di bawah tingkat ini hampir semua jabatan dalam pemerintahan Jepang berada di tangan pejabat-pejabat Indonesia seperti *guncho* (camat). Bagi Indonesia duduknya mereka dalam pemerintahan Jepang merupakan pengalaman baru sebab pada masa pemerintahan Belanda kedudukan itu selalu dipegang oleh orang Belanda.⁹

Adanya perang Asia Timur Raya menyebabkan tentara Jepang lebih memusatkan tenaga kemiliterannya untuk menghadapi perang tersebut. Hal itu menyebabkan Jepang mengalami kekurangan tenaga kerja yang terdidik untuk menangani pekerjaan di daerah jajahannya. Kenyataan ini memberi kesempatan pada bangsa pribumi untuk menduduki jabatan pimpinan dalam pemerintahan, kemasyarakatan bahkan juga kemiliteran. Hal itu terjadi juga di lingkungan kereta api di mana tenaga pribumi menempati lowongan yang ditinggalkan oleh tenaga dari Belanda. Boleh dikatakan dari tingkat pusat hingga daerah para pimpinan

⁹ Anthony Reid. 1987. *Perjuangan Rakyat Revolusi Dan Hancurnya Kerajaan Di Sumatera*. Jakarta: Sinar Harapan. hal. 178-179.

Jepang tidak dapat bekerja tanpa bantuan dari pihak pribumi. Pejabat Jepang hanya mengetahui soal pekerjaan melalui buku pedoman atau bertanya langsung pada bawahannya, demikian juga halnya mengenai perkeretaapian di Indonesia. Untuk mengetahui pekerjaan perkeretaapian Indonesia Jepang perlu waktu. Hal itu memberikan keuntungan bagi karyawan yang berasal dari pribumi karena memperoleh kesempatan kerja yang leluasa untuk kepentingan perjuangan. Selain itu, pemerintah Jepang juga mengadakan mutasi pada jabatan yang ditinggalkan oleh Belanda seperti pengangkatan Tengku Raja Sulung sebagai Guntyo pada tanggal 22 April 1942 yang diikuti dengan mengangkat Teuku Muhammad Yusuf (adik Teuku Nyak Arif) dari seorang pengawas stasiun kereta api di Kuala Simpang menjadi kepala Polisi. (12) Rusdi Sufi at al. Aceh Timur Dalam Perjalanan Sejarah, Pemerintah Daerah Aceh Timur 1998, hal 84.

Untuk meningkatkan sumber daya manusia di lingkungan pemerintahan dan perusahaan vital seperti kereta api, maka pemerintah Jepang melakukan usaha-usaha dengan cara menyelenggarakan pelatihan atau kursus-kursus. Materi pelatihan yang diajarkan di lingkungan kereta api adalah materi tentang seluk beluk pekerjaan dan juga tentang keprajuritan dan tujuan perang. Dengan pelatihan tersebut diharapkan para karyawan memiliki Haitai dan Dai Tooa Seisin (jiwa satria). Jiwa prajurit dan arti perang Asia Timur Raya dianggap penting diketahui oleh tiap pegawai.

Penumpang kereta api pada masa Jepang relatif padat. Kereta api selain digunakan untuk keperluan perang juga digunakan untuk mengangkut penumpang. Penerimaan penghasilan dari tiket kereta api pada masa ini banyak mengalami kerugian, hal ini disebabkan kurangnya kontrol pemeriksaan tiket. Pada masa Jepang apabila seseorang merupakan anggota *Gyugung sidobu* (Markas Besar PETA) maka ia memegang Tsusakeng dan dapat naik kereta dengan cuma-cuma (gratis). Begitu pula apabila seseorang itu akan pergi gotong royong, ia mendapat bebas biaya untuk naik kereta api. Adanya fasilitas gratis untuk naik kereta api bagi pegawai pemerintahan Jepang (baik pribumi maupun orang Jepang) maupun pekerja menyebabkan banyak orang yang memanfaatkan fasilitas ini walaupun dia bukan termasuk pegawai Jepang ataupun pekerja.

Penerimaan pegawai kereta api pada masa ini mengalami peningkatan dibanding masa pendudukan Belanda. Kebanyakan pegawai yang diterima adalah dari kaum pribumi. Hal ini disebabkan orang-orang Jepang diprioritaskan untuk bekerja dalam angkatan perang Jepang untuk menghadapi perang Asia Pasifik. Meskipun pegawai kereta api kebanyakan berasal dari orang pribumi, namun jabatan pengawas di setiap wilayah tetap di pegang oleh Jepang. Jabatan tertinggi yang dipegang oleh pribumi adalah *Ekkichou* (kepala stasiun).

Pegawai kereta api ini digaji oleh Jepang dengan menggunakan mata uang Jepang (Yen). Pada mulanya hal ini berjalan lancar namun makin lama makin merosot, hanya karena adanya rasa ikut memiliki (*sense of belonging*) maka para pegawai itu tetap eksis di bidangnya. Mereka beraspirasi bahwa se usai perang kereta api akan menjadi milik bangsa sendiri. Karena orang Jepang lebih mengutamakan perang makah hasil bumi dan kekayaan alam yang ada digunakan seluruhnya untuk membantu armada perang Jepang sehingga rakyat pribumi sendiri mengalami masa sulit, baik sandang maupun pangan. Timbullah kemiskinan dan kemelaratan.

C. Masa Revolusi Kemerdekaan

Pada awal Agustus 1945, Jepang terus menerus mengalami kekalahan dalam perang Asia Timur Raya. Pada tanggal 10 Agustus 1945 radio Australia menyiarkan berita bahwa kota Hiroshima dan Nagasaki telah di bom atom oleh pasukan Amerika hingga pada tanggal 14 Agustus 1945 Kaisar Jepang Hirohito yang bergelar Tenno Heika memerintahkan kepada seluruh tentara Jepang untuk menghentikan perlawanan dan peperangan dengan sekutu. Hal ini berarti Jepang sejak saat itu telah menyerah kalah. Dengan menyerahnya Jepang kepada Sekutu berarti pada saat itu Indonesia mengalami kekosongan pemerintahan hingga waktu tersebut dimanfaatkan oleh bangsa Indonesia untuk memproklamkan kemerdekaannya yang dilaksanakan pada tanggal 17 Agustus 1945.

Pada tanggal 17 Agustus di tengah hiruk pikuknya pekik "merdeka" di sana sini, berlangsung pengambilalihan kekuasaan pada jawatan kereta api dari pemerintah Jepang ke pemerintah Indonesia. Untuk memutar roda alat transportasi itu di bentuk Dewan Pimpinan Pusat Jawatan Kereta Api Republik Indonesia. Pada saat itu di tunjuk sebagai ketua adalah Mr. Soewahjo Soemodilogo dan pimpinan hariannya Ir. Soepardi. Pengambilalihan itu terus menjalar keluar Jawa. Pada tanggal 30 September 1945 Aceh menetapkan Insoen sebagai pimpinan diikuti oleh Sumatera Barat, Sumatera Selatan dan Sumatera Utara. Di Sumatera Utara pengambilalihan berlangsung pada tanggal 3 Oktober 1945 dan menunjuk Adjit dan Insoen sebagai pimpinan. Setelah pengambilalihan itu maka pada kereta api, kantor, stasiun, bangunan, bengkel terdapat tulisan "Milik RI". Pengambilalihan itu berlangsung cepat karena sejak semula kereta api operasional telah dikuasai oleh karyawan yang berasal dari pribumi (Indonesia).¹⁰

¹⁰ *Ibid.* hal. 56.

Pada bulan Desember 1945 pemerintah pusat pindah ke Yogyakarta. Hal ini untuk menghindari teror dari Belanda NICA yang tidak menginginkan pemerintah Indonesia menjalankan pemerintahannya sebagaimana mestinya. Di ibukota RI yang baru (Yogyakarta) Kementerian Perhubungan pada tanggal 23 Januari 1946 menetapkan pimpinan pertama di Jawatan Kereta Api Republik Indonesia yang disusun sebagai berikut : kepala : Ir. Djoenda, wakil kepala : Mr. Soewahjo Soemadilogo, Kepala Dinas Administrasi : Pangestoe, Bangunan dan Jalan Kereta Api : Ir. Soepardi, Traksi : Ir. Moh. Effendi Saleh, Lalu Lintas dan Pemiagaan : L.J. Lopulissa, untuk Aceh dipilih R. Insoen sebagai Pimpinan Umum.

Setelah perjanjian Linggarjati dan Renville dilanggar oleh Belanda, maka timbullah perang terbuka antara pihak RI dengan Belanda. Dalam perang itu DKARI (Djawatan Kereta Api Republik Indonesia) selalu menyertai perjuangan rakyat Indonesia. Karena terancam serangan musuh maka kantor eksplotasi banyak mengalami pemindahan, seperti kantor eksplotasi tengah dari Semarang pindah ke Kedung Jati lalu ke Solo. Eksplotasi Barat dari Jakarta pindah berpencar ke Cirebon dan Purwokerto lalu ke Yogya. Eksplotasi Sumatera Barat dari Padang pindah ke Padang Panjang, Kantor Eksplotasi dan Inspeksi dari Sumatera Selatan juga mengalami pemindahan. Dari semua itu hanya di daerah Aceh yang dapat mempertahankan keutuhan eksplotasi Sumatera Utara. Hal ini dikarenakan wilayah itu sepenuhnya tetap di kuasai oleh RI.

Pada tanggal 1 Januari 1950 Mentri Perhubungan Tenaga dan Pekerjaan Umum memutuskan bahwa DKARI dan SS di gabung menjadi Djawatan Kereta Api. Tugas DKA adalah membuat dan mengusahakan jalan kereta api pemerintah, mengawasi perusahaan kereta api partikelir, menyelenggarakan pendidikan untuk ahli kereta api, menyediakan bahan guna dasar penetapan tarif guna peraturan umum mengenai perhubungan kereta api.

Di bawah pimpinan Ir. Effendi Saleh DKARI menggunakan 962 lokomotif uap dengan menggunakan 320.000 ton arang batu, dan 280.000 ton kayu setahun sebagai bahan bakar. Secara berangsur-angsur pemerintah mengganti lokomotif dari menggunakan bahan bakar kayu menjadi lokomotif dengan diesel. Penggantian bahan bakar kayu dengan diesel dilakukan karena penebangan pohon di hutan tak mungkin lagi dilakukan secara terus menerus. Untuk menghapuskan pemakaian kayu sebagai bahan bakar secara besar-besaran, pemerintah RI dalam dua rencana lima tahun mengganti 543 lokomotif uap dengan 200 lokomotif diesel.(9) Ibid hal 61 Pada tahun 1956 Jepang memberikan bantuan berupa lokomotif diesel sebagai pengganti kerugian perang. Untuk Aceh kereta api diesel digunakan sejak tahun 1970-an.

Penggabungan DKARI dengan SS membawa problema dalam menyesuaikan sistem administrasi, kepegawaian, materiil, bangunan hikmat dan sebagainya. Lokomotif, kereta dan gerobak yang berserakan harus di daftar. Semua itu dalam keadaan rusak hingga memerlukan perbaikan dan penggantian atau afkir. Kerusakan terdapat pada semua bagian dari kereta api, diantaranya bangunan hikmat, jalan rel, jembatan, terowongan, sinyal dan lain-lainnya.

Kegiatan operasi belum dapat diseragamkan karena masih sulitnya hubungan. Mendahului Rencana Pembangunan Nasional Semesta Berencana, maka Kereta Api membuat Rencana Tujuh Tahun pada periode 1960-1966. Rencana ini bertujuan : mengembalikan jumlah bakal pelanting ke yang tahun 1930 sebagai fase pertama, menambah jumlah bakal pelanting hingga mencukupi kebutuhan sebagai fase kedua, Rencana itu meliputi; pembelian lokomotif diesel, kereta dan gerobak, perbengkelan, jalan kereta api, pengamanan, telekomunikasi, perbengkelan sinyal dan telegrap, persediaan, kepegawaian. Untuk menambah pengetahuan dan keterampilan pegawai, pemerintah RI mengadakan pendidikan atau pelatihan di lingkungan perusahaan DKARI yaitu, SATKA (Sekolah Ahli Teknik Kereta Api) 1950-1962, SOKA (Sekolah Opseter Kereta Api) 1952 dan pada tahun 1968 di rubah menjadi STMKA, ADKA (Akademi Djawatan Kereta Api) 1954-1961 setingkat universitas untuk ahli atau inspektur lalu lintas kereta api. Sejak 1965 karyawan kereta api juga di beri kesempatan untuk mengikuti pendidikan di luar negeri. Berdasarkan Undang-Undang No. 19 dan PP tahun 1960, DKA dirubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) dengan maksud untuk menyesuaikan organisasi perusahaan pada GBHN berdasarkan UUD 1945. Sementara itu, perusahaan eks DSM pada tanggal 29 April 1963 berubah menjadi Eksplotasi Sumatera Utara dan berkedudukan di Medan. Eksplotasi Sumatera Utara gaya lama tersebut menjadi eksplotasi Aceh dengan tetap berkedudukan di Kutaraja (sekarang Banda Aceh). Kemudian berdasarkan PP nomor 61 tahun 1971, Perusahaan Negara Kereta Api dirubah menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA).

Ketika integrasi DKARI dengan SS/VS menjadi DKA terdapat perbedaan mengenai organisasi sistem tata laksana dan peraturan kepegawaian. Untuk memperbaiki, maka diadakan penyesuaian pangkat dan kedudukan menurut formasi yang berlaku di kalangan DKA, dan dikenal dengan nama *Herschikking* 1 Juli - 1 Nopember 1950, *goedschikking* 1 Januari 1952 - 1 Januari 1953, *goedschikking* PGPN - 1955.

Perbedaan penggajian adalah sebagai berikut : Karyawan eks DKARI mendapat gaji menurut PGP 1948. Karyawan SS/VS bergaji menurut B.A.G-1949. Sebagai langkah pendekatan, karyawan eks DKARI mulai 1 Maret 1950 gajinya

dinaikkan 50 %. Peraturan gaji itu dijadikan standar untuk semua karyawan eks SS/VS. Setelah itu, berturut-turut diadakan keseragaman gaji dalam masa 1950 – 1959. Demikian pula peraturan pensiun bagi seluruh janda karyawan.

Berita tentang diproklamasikannya kemerdekaan Indonesia tidak segera di ketahui di seluruh wilayah Indonesia, salah satunya di Aceh. Di Aceh berita itu secara resmi terlambat diterima karena Mr. T. Muhammad Hasan dan Dr. Amir sebagai utusan Sumatera dalam Panitia Persiapan Kemerdekaan Indonesia terlambat kembali dari Jakarta. Selain itu terlambat berita itu diterima di Aceh juga disebabkan karena alat-alat komunikasi dan perhubungan hampir seluruhnya masih dikuasai oleh Jepang. Pada saat itu sebenarnya Jepang sudah kalah pada perang Asia Timur Raya, namun agar berita kekalahan Jepang tidak diketahui oleh rakyat Aceh, maka pemerintah Jepang di Aceh menyita seluruh pesawat-pesawat radio yang dimiliki para pejuang Aceh, mengawasi dengan ketat kantor berita “domai” serta mengawasi harian umum “Atjeh Shinbun”. Berita proklamasi kemerdekaan Indonesia akhirnya sampai ke Aceh dengan beberapa cara seperti, dari hasil monitoring yang dilakukan oleh pegawai kantor pos, penerangan dan jawatan radio serta penerimaan berita radio gelap. Kurir dan surat-surat yang datang dari Jawa dan Malaya yang kemudian memperkuat kebenaran berita itu sehingga menjadi pembicaraan umum.¹¹ Pada tanggal 3 Oktober 1945 diangkatlah Teuku Nyak Arif menjadi Residen Aceh oleh Gubernur Sumatera Mr. T. Muhammad Hasan dengan Surat Keputusan no. 1-X. Pada tanggal 10 Oktober 1945, terjadi serah terima pasukan Jepang untuk Sumatera di Belawan. Dalam serah terima itu Jepang di wakili oleh Mayor Jenderal Nishimura dan pihak sekutu oleh Brigadir Jenderal T.E.D Kelly. Sejak tanggal itu praktis pihak Jepang tidak berkuasa lagi di Sumatera. Pada tanggal 15 Oktober 1945 Pemerintah Pentadbiran Militer Jepang di Aceh menyerahkan kekuasaannya kepada Teuku Nyak Arif sebagai Residen Aceh. Kekuasaan sipil segera diambil alih diantaranya kereta api, percetakan, pos, telepon dan lain-lain. Banyak anggota pasukan Jepang yang kemudian menyerahkan senjatanya kepada API (Angkatan Pemuda Indonesia) baik dengan cara yang mudah maupun dengan cara kekerasan. Selanjutnya mereka hanya menunggu untuk dipulangkan ke kampung halamannya. (12) *ibid* hal 93. Kereta api di Aceh pada revolusi kemerdekaan turut membantu mengangkut tawanan perang yang merupakan anggota militer Jepang dan juga digunakan untuk membawa para anggota API dalam melucuti senjata militer Jepang. Selain itu, juga digunakan untuk mengangkut barang hasil kekayaan alam berupa padi, pinang, kopra sebanyak 100 – 200 ton yang di bawa ke kota Medan.

¹¹ Ramadhan KH, Hamid Jabbar, 1998*Sjamaun Gaharu Cuplikan Perjuangan Di Daerah Modal*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, hal. 58

Kereta yang membawa penumpang tersendiri dan berbeda dengan kereta yang membawa barang. Kereta penumpang berukuran

lebih besar dari kereta barang. Trayek yang dijalankan kereta api yaitu Banda Aceh– Besitang yang ditempuh dalam waktu satu hari satu malam, begitu pula trayek Banda Aceh – Kuala Simpang dapat ditempuh dalam waktu satu hari. Stasiun besar kereta api terdapat di Lhokseumawe, Langsa, Banda Aceh dan Sigli, sedangkan bengkel kereta api yang terbesar terletak di Sigli. Kereta api tiap hari berangkat dari Banda Aceh, Samalanga, Sigli, Bireun dan Lhokseumawe pada pukul 8.00 WIB atau pukul 10.00 WIB.

Belum stabilnya sistem perekonomian yang pernah hancur akibat pendudukan Jepang menyebabkan karyawan atau pegawai hanya menerima gaji yang minim. Gaji yang diberikan berupa uang ORI (Oeang Repoeblik Indonesia), namun demikian karena sulitnya komunikasi (hubungan) antara pemerintah daerah dengan pemerintah pusat di Jawa maka propinsi Sumatera Utara terpaksa mengeluarkan uang sendiri. Dengan semakin gawatnya keadaan serta karena pusat pemerintahan Sumatera dengan Keresidenan Aceh agak terputus maka Keresidenan Aceh terpaksa harus mengeluarkan uang sendiri yang dikenal dengan nama Oeang Repoeblik Indonesia Daerah Aceh (ORIDA).¹²

Pada akhirnya karena gaji sudah tidak memadai untuk keperluan sehari-hari maka banyak pegawai kereta api yang juga mencari uang di luar. Walaupun bergaji kecil dan hidup sulit, namun para pegawai kereta api tetap eksis dalam bidangnya. Adanya rasa nasionalisme yang terpatri dalam diri mereka juga mempengaruhi sikap hidup mereka sehingga mereka merasa ikut berjuang mempertahankan kemerdekaan dengan cara menguasai kereta api bagi kepentingan perjuangan.

D. Masa DI/TII

Pada masa ini diawali dengan adanya ketidakpuasan dari masyarakat Aceh karena pemerintah pusat belum menepati janji-janjinya kepada masyarakat Aceh. Hal ini kemudian diikuti dengan dileburnya Propinsi Aceh yang dipertegas dengan peraturan Pemerintah pengganti Undang-undang no.5 tahun 1950 tentang pembentukan propinsi Sumatera Utara. Hal ini berarti pemerintah menghapus propinsi Aceh menjadi Karesidenan dan memasukkannya kembali menjadi bagian

¹² Rusdi Sufi et al. 1998. *Aceh Timur Dalam Perjalanan Sejarah*. Pemda, hal.123-124.

dari propinsi daerah Sumatera Utara.¹³ Dengan penghapusan sebagai suatu propinsi, pembangunan dan perkembangan Aceh menjadi agak terhambat.

Sebagai suatu Keresidenan banyak hal yang berubah. Para pegawai yang berasal dari Aceh banyak yang dirumahkan, pelabuhan Ulee Lheue ditutup, semua barang dari Aceh harus melalui Belawan Medan dan pelabuhan Lhokseumawe dan Langsa sepi, seta keadaan lain yang membuat rakyat Aceh menjadi marah seperti di bidang pendidikan, untuk menempuh ujian SMP para siswa dari Langsa harus pergi ke Binjai. SMA Negeri hanya beberapa buah dan pendidikan umum mundur. Di dalam masyarakat Aceh sendiri ada luka yang belum sembuh yaitu luka yang terjadi karena peristiwa Cumbok dan Revolusi Sosial.¹⁴ Rasa tidak puas itu akhirnya meledak bersamaan dengan saat presiden Soekarno meresmikan Pekan Olah raga (PON) III di Medan pada tanggal 20 September 1953.

Sejak pemberontakan DI/TII diumumkan, Aceh menjadi tidak aman. Ribuan putera Aceh mati tanpa pusara, wanita banyak menjadi janda dan anak-anak kehilangan ayah. Penjara Aceh penuh sesak sehingga akhirnya penjara Sumatera Timur dan Tapanuli juga dipenuhi oleh orang-orang Aceh yang dicurigai. Mereka ditahan bertahun-tahun tanpa di adili. Rakyat berada di antara dua pihak yang bertikai, yaitu pihak pemerintah RI/TNI dan pihak DI/TII. Hal ini menimbulkan terjadinya pengungsian masyarakat. Hubungan darat menjadi terputus, rel kereta api banyak yang di bongkar sehingga kereta api banyak yang tidak jalan. Apabila kereta api mau jalan maka ia dikawal. Selain itu, masyarakat tidak mau lagi naik kereta api karena dihindangi rasa takut sebab di sana moncong senjata pemberontak DI/TII akan mengoyak. Akhirnya rakyat lebih memilih jalan laut. Namun demikian hanya dari Ulee Lheue ke Sigli, ke Lhok Seumawe dan Langsa saja yang dapat ditempuh dengan kapal laut, sedangkan kapal laut tidak setiap hari ada, seminggu sekali bahkan lima belas hari sekali.¹⁵

E. Berakhirnya Perkeretaapian di Aceh

Pada sekitar tahun 1975-an hingga 1980 kereta api di Aceh masih beroperasi namun jalannya sudah tidak teratur, kadang-kadang jalan dan kadang tidak. Hal ini disebabkan karena kereta api yang dioperasikan sering mengalami

¹³ *Ibid*, hal 298.

¹⁴ *Ibid*, hal 300.

¹⁵ *Ibid*, hal. 303

kerusakan karena ketuaannya. Setelah masuk ke bengkel kereta api tidak bisa langsung cepat untuk perbaikannya. Kendala yang dialami adalah onderdil untuk memperbaiki selalu tidak ada. Ketiadaan ini disebabkan karena jenis kereta api di Aceh berbeda dengan kereta api yang beroperasi di daerah Sumatera lainnya ataupun di Jawa. Sehingga pemenuhan kebutuhan onderdil harus dilakukan dengan cara memesan terlebih dahulu, setelah itu baru dikirim. Hal ini menyebabkan perbaikan kereta api membutuhkan waktu yang lama. Pada tahun 1982 Banda Aceh sudah tidak memiliki hubungan kereta api lagi. Hal ini dikarenakan oleh adanya sarana transportasi jalan raya yang semakin meningkat dan baik sehingga memberikan pilihan bagi para pengguna jalan untuk memakainya.

Kecepatan kereta api yang jauh lebih lambat (Ulee Lheue – Besitang yang ditempuh dalam waktu satu hari satu malam) menyebabkan masyarakat cenderung memilih transportasi jalan raya yang jauh lebih cepat (Banda Aceh – Medan satu malam). Di samping waktu tempuh yang relatif cepat, angkutan jalan raya memberikan pelayanan lebih denan memberikan tempat duduk yang lebih nyaman dibandingkan dengan kereta api. Lebar rel yang tidak sama dengan lebar rel kereta api di daerah lain menyebabkan biaya tinggi. Dengan lebar rel yang sempit tersebut, maka mengakibatkan laju kereta tidak dapat dipacu lebih kencang. Keadaan penumpang yang semakin sedikit akibat persaingan dengan transportasi jalan raya mengakibatkan biaya operasional kereta api tidak tertutup dari hasil penjualan tiket. Kondisi ini mengakibatkan perusahaan kereta api terus merugi. Hal inilah yang menjadi alasan mengapa transportasi kereta api ditutup.

Lokasi terakhir dari berhentinya operasi kereta api adalah di Langsa pada tahun 1976, yang pada waktu itu berada dalam wilayah operasi Sumatera Utara. Pada saat operasi kereta api menunjukkan gejala akan mati, para pegawai kereta api sebelumnya ditawarkan untuk memilih tetap bekerja di kereta api atau beralih ke instansi lain. Sehingga pada saat itu banyak pegawai kereta api yang beralih profesi seperti bekerja pada instansi pemerintah daerah dan sebagainya.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Sarana transportasi sangat penting bagi masyarakat karena dapat memudahkan dan mempercepat mobilisasi masyarakat dengan berbagai kepentingannya. Dalam sejarah tercatat bahwa setelah ditemukannya sarana transportasi modern maka dengan segera revolusi industri semakin marak di pelbagai negara, yang kemudian membawa perubahan besar dalam kehidupan manusia. Dan, salah satu di antara sarana transportasi tersebut adalah kereta api.

Fungsi kereta api pada masa penjajahan adalah sangat penting karena dapat digunakan untuk mengangkut, baik sarana militer ataupun upaya mengambil hati masyarakat jajahannya melalui perbaikan sarana transportasi. Di Aceh, sarana kereta api pernah digunakan Belanda untuk memperkuat posisi serta mengawasi daerah lini konsentrasi yang letaknya berjauhan. Rakyat Aceh yang mengetahui akan kepentingan kereta api bagi kolonial Belanda tersebut kemudian melakukan berbagai macam sabotase yang menimbulkan kerugian tidak sedikit bagi Belanda. Untuk memperbaiki sarana kereta api yang telah rusak tersebut, Belanda mengalami kesukaran karena tenaga kerja dari golongan pribumi yang sangat sedikit, di samping sabotase yang tidak pernah berhenti dan membuat orang Belanda lebih terkonsentrasi untuk menahan serangan rakyat Aceh daripada memperbaiki sarana kereta api itu sendiri.

Namun, dalam menyikapi serangan rakyat Aceh terhadap sarana kereta api pada masa Belanda tersebut bukan berarti rakyat Aceh tidak suka dengan keberadaan kereta api. Dengan adanya kereta api, daerah yang dilalui lintasannya menjadi ramai. Angkutan ini juga mempermudah rakyat Aceh untuk membawa hasil buminya dari pedalaman menuju daerah pelabuhan yang dilalui lintasan kereta api. Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa sabotase yang dilakukan rakyat Aceh terhadap kereta api hanyalah dilakukan pada jalur atau lintasan yang sering dipergunakan Belanda dalam memobilisasi pasukannya untuk menindas rakyat Aceh.

Fungsi kereta api pada masa Belanda menjadi berkurang setelah maraknya sarana transportasi lain, yaitu mobil, yang lebih cepat dan dapat menjangkau daerah-daerah yang tidak dapat dilalui lintasan kereta api. Dengan demikian, kereta api

sedikit demi sedikit mengalami kemunduran baik dari segi sarana, jumlah penumpangnya, dan dana yang dihasilkan dari penjualan tiket.

Setelah berakhirnya masa pendudukan Belanda, sarana kereta api kemudian diambil alih oleh Pemerintahan Jepang. Sama halnya dengan Belanda, Jepang mempergunakan kereta api untuk memperkuat dan memobilisasi pasukannya dalam melawan tentara sekutu, yang pada waktu itu sedang membersihkan tentara Jepang dari seluruh wilayah Asia Tenggara.

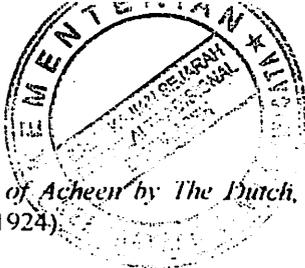
Sarana kereta api kemudian semakin tidak populer di kalangan masyarakat setelah Jepang hengkang dari bumi Aceh. Perjalanan yang memakan waktu yang lebih lama membuat masyarakat lebih memilih sarana transportasi lain, yaitu mobil, yang lebih cepat serta memiliki jangkauan wilayah yang lebih luas. Akhirnya kereta api sedikit demi sedikit mengurangi daerah lintasan, sampai akhirnya menghentikan operasi di seluruh wilayah Aceh pada tahun 1982.

B. Saran

- Mengingat fungsi kereta api yang dapat membawa penumpang dan barang dalam jumlah banyak, maka perlu dipertimbangkan kembali keberadaannya di Aceh.
- Sebagai langkah awal agar diupayakan lintasan yang telah ada sebelumnya dibangun kembali karena daerah lintasan tersebut pada saat sekarang ini sebagiannya telah menjadi kota yang lebih berkembang daripada kota-kota lainnya di Aceh. Pertimbangan dengan dibangunnya lintasan pada daerah tersebut adalah jumlah masyarakat serta tingkat kebutuhan akan sarana transportasi yang lebih besar sehingga akan mendukung dari segi penjualan tiket yang pada gilirannya dapat menambah dana perbaikan dan pengembangan sarana perkeretaapian di Aceh. Dana tersebut nantinya dapat digunakan untuk menambah lintasan sesuai dengan kondisi geografis dan sasaran daerah yang hendak ditingkatkan perekonomiannya.
- Kereta api yang "nantinya" dipergunakan di Aceh harus dari jenis yang dapat bersaing dalam hal kecepatan dengan sarana transportasi lain, yaitu mobil penumpang yang pada saat ini semakin modern dan cepat. Pelayanan antar stasiun kereta juga harus kedisiplinan waktu.
- Supaya tumbuhnya kesadaran masyarakat untuk menjaga sarana kereta api apabila kelak telah berjalan di Daerah Istimewa Aceh. Perihal peningkatan kesadaran ini sangat diperlukan karena dengan dibangunnya kembali sarana kereta api di Aceh setidaknya dapat membantu peningkatan taraf kehidupan ekonomi yang selama ini memang sedang diperjuangkan oleh rakyat Aceh.

DAFTAR PUSTAKA

- "Beschrijving van het tramnet in het gouvernement Atjeh en Onderhoorigheden", (Nederlandsch (Oost) Indie: *Koloniaal Verslag*, 1908).
- Ahmad, Zakaria., dkk., *Sejarah Perlawanan Terhadap Imperialisme dan kolonialisme di Daerah Istimewa Aceh*, (Jakarta : Depdikbud, Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional, 1982).
- Basri, Muhamad Hasan dan Ibrahim Alfian (eds), *Perang Kolonial Belanda di Aceh*, (Banda Aceh, Pusat Dokumentasi dan Informasi Aceh, 1990)
- Caspersz, G.P.J., *De Atjeh Tram: Hare Geschiedenis; Haar Aandeel in de Onderwerping en Pasificatie van Atjeh; Technische Bijzonderheden*. ('s-Gravenhage: F.J. Belinfante, Voorh. A.d Schinkel, 1927)
- Departemen Penerangan Republik Indonesia, *Kereta Api Indonesia*, (Jakarta: Departemen Penerangan RI, 1978).
- Gottschalk, Louis, *Mengerti Sejarah*, terj. Nugroho Notosusanto, (Jakarta: UI-Press, 1985).
- Hurgronje, C.Snouck., *De Atjehers II*, (Leiden : E.J Brill, 1894).
- Ibrahim, Muhammad., *Sejarah Daerah Propinsi Daerah Istimewa Aceh*, (Jakarta : Depdikbud, Dirjen Jarahnitra, Proyek Inventarisasi Dokumentasi Sejarah Nasional. 1991).
- Jongejans, J., *Land en Volk Van Atjeh Vroeger en Nu* (Barn : Hollandia Drukkerij, 1939).
- Kreemer, J., *Atjeh*, Tweede Deel, (Leiden: Boekhandel en Drukkerij Voorheen E.J.Brill, 1923)
- Langhout, J., *Vijftig Jaren Eecomische Staatkunde In Atjeh* (Den Haag : W.P. Van Stockum en Zoon, 1923).



- Langhout. John. *The Economic Conquest of Acheen by The Dutch*. (W.P. Van Stockum & Son Ltd. The Hague, 1924).
- Lekkerkerker, C., *Land en Volk van Sumatra*, (Leiden. E.J Brill, 1916).
- Meuraxa. Dada., *Peristiwa Berdarah di Aceh*, (Medan : Pustaka Sedar, tt).
- Piekaar, A.J., *Aceh dan Peperangan Dengan Jepang Jilid I*, terj. Aboe Bakar. (Banda Aceh : Pusat Dokumentasi dan Informasi Aceh, 1998).
- Ramadhan KH dan Hamid Jabbar, *Sjamaun Gaharu: Cuplikan Perjuangan di Daerah Modal*, (Jakarta: Sinar Harapan, 1998).
- Reid, Anthony., *Perjuangan Rakyat Revolusi dan hancurnya Kerajaan di Sumatera*, terj. Tim PSH, (Jakarta : Oxford University Press, 1987).
- Said, Muhammad., *Atjeh Sepandjang Abad Djilid 2*, (Medan : Penerbit Sendiri, 1961).
- Sufi, Rusdi (et al.), *Sejarah Kotamadya Banda Aceh*. (Banda Aceh: Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Banda Aceh, 1997).
- Sufi, Rusdi, "Mengamankan Aceh Melalui Perbaikan Ekonomi" dalam Bulletin *Haba No.10 99*, (Banda Aceh: Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Banda Aceh, 1999).
- Sufi. Rusdi, dan Nasruddin Sulaiman, *Aceh Timur Dalam Perjalanan Sejarah*. (Langsa . Pemerintah Daerah Tingkat II Aceh Timur, 1998).
- Sufi, Rusdi. *Gerakan Nasionalisme di Aceh (1900-1942)*. (Banda Aceh : Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Banda Aceh. 1998).
- Velde, J J Van de. *Surat-Surat dari Sumatra 1928-1949*. Terj. Redaksi PA (Jakarta: Pustaka Azet, 1987)
- Zainuddin. H.M., *Djeumpa Atjeh*, (Medan: Pustaka Iskandar Muda, 1958).
- Zentgraaf. H.C. dan W.A. Goudoever. *Sumatraantjes*". (Medan: De Deli Automobil Club, tt).