

## Jaringan Kereta Api, Industrialisasi, dan Perkembangan Kota Langsa, Aceh Pada Tahun 1907–1943

### (Railway Network, Industrialization, and Development of Langsa, Aceh in 1907–1943)

Aulia Rahman\*  
Guntur Arie Wibowo  
Bachtiar Akob

Program Studi Pendidikan Sejarah, Universitas Samudra  
Jalan Prof. Dr. Syarief Thayeb, Meurandeh, Kota Langsa 24416  
Tel.: +62(641)426534

\*Surel: auliarahman1985@unsam.ac.id

Diterima: 20 Agustus 2022

Direvisi: 14 Agustus 2023

Disetujui: 25 Agustus 2023

#### Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengungkap jaringan kereta api, industrialisasi, dan perkembangan Langsa, Aceh pada tahun 1907-1943. Pada awal tahun 1900-an Langsa didesain sebagai sebuah pusat pemerintahan dan pusat ekonomi baru di Pesisir Timur Aceh. Hanya saja, pada saat itu Langsa belum terkoneksi dengan jaringan kereta api, sehingga perlu dibangun jalur kereta api sebagai salah satu infrastruktur pendukungnya. Pembangunan jaringan kereta api mengubah banyak hal, mulai dari lanskap kota, ekonomi, politik, dan sosial budaya. Penelitian ini menggunakan metode sejarah yang terdiri atas heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Sumber-sumber yang digunakan adalah arsip kolonial, surat kabar sezaman, majalah sezaman, dan sumber lainnya yang relevan. Penelitian ini menemukan bahwa pembangunan jaringan kereta api di Langsa merupakan bagian dari strategi pemerintah kolonial Belanda untuk memaksimalkan keuntungan ekonomi di wilayah pesisir timur Aceh dengan membangun konektivitas dari wilayah utara dan selatan. Pembangunan jaringan kereta api juga berdampak pada tumbuhnya perekonomian, mobilisasi penduduk yang dinamis, tumbuhnya infrastruktur yang baik bagi pelancong, memudahkan jaringan komunikasi, hingga mendorong munculnya beragam jenis profesi baru. Hanya saja, pembangunan jaringan kereta api turut berperan dalam kerusakan lingkungan di kawasan pesisir timur Aceh. Selain itu, pembangunan jaringan kereta api tidak berdampak secara signifikan terhadap pembangunan sumber daya manusia bumiputera Aceh karena mereka tidak mendapatkan keuntungan secara langsung dan tetap dianggap sebagai kelompok pengganggu keamanan and is still considered as a group that disrupts security.

**Kata kunci:** industrialisasi kolonial, jaringan kereta api, perkembangan kota

#### Abstract

This study aims to reveal the railway networks, industrialization, and development of Langsa, Aceh in 1907-1943s. In the early 1900s, Langsa was designed as a Government Center and a



new economic center on the East Coast of Aceh. However, Langsa was not yet connected to the railway networks, so it was necessary to build a railway line as one of the supporting infrastructures. The construction of the railway networks changed many things, ranging from urban landscape, economy, politics, to socio-culture. To pursue the aim of this study, historical methods consisted of heuristics, source criticism, interpretation and historiography were applied. The sources used were colonial archives, contemporary newspapers, contemporary magazines, and other relevant sources. This study found that the construction of the railway networks in Langsa was part of the Dutch colonial government's strategy to maximize economic benefits in the eastern coastal region of Aceh by building connectivity from the North and South regions. The development of the railway networks also had an impact on the growth of the economy, the mobilization of a dynamic population, the growth of good infrastructure for travelers, facilitating communication networks, to encourage the emergence of various types of new professions. However, the construction of the railway networks played a role in environmental damage in the eastern coastal region of Aceh as well as gave insignificant impact on the development of Aceh's indigenous human resources.

**Keywords:** colonial industrialization, railway network, urban development.

## PENDAHULUAN

Lokomotif merupakan salah satu penemuan paling berpengaruh ketika revolusi industri di Inggris memasuki pada awal abad ke-19. Lokomotif yang diciptakan dari hasil pengembangan mesin uap oleh Richard Trevithick (1804) hingga dimodifikasi oleh George Stephenson (1814) mengawali evolusi moda transportasi darat. Jenis angkutan kereta bertenaga lokomotif inilah yang kemudian dikenal dalam bahasa Indonesia sebagai *kereta api* atau dalam bahasa Inggris sebagai *train* dan bahasa Belanda sebagai *spoorweg*. Pada tahun 1830 jasa perkeretaapian hadir pertama kali di Inggris untuk melayani penumpang dari Liverpool ke Manchester. Setelah itu, teknologi transportasi kereta api mulai dikomersialkan dan tersebar ke negara-negara maju di Eropa, termasuk ke negara-negara koloninya masing-masing (Muhajir 2021).

Di beberapa daerah di Hindia Belanda, masing-masing jaringan kereta api dibangun untuk tujuan yang beragam. Jaringan kereta api pertama kali dibangun di Semarang pada tahun 1867 dengan rute Semarang-Tanggung oleh maskapai swasta Nederlandsch-Indische Spoorweg-maatschappij (NIS). Tujuan adalah untuk mendukung kurang optimalnya penggunaan jalan raya dan untuk mengangkut hasil bumi pada periode Tanam Paksa (Muhajir *et al.* 2020). Di Sumatera Timur, jaringan kereta api dibangun oleh maskapai swasta Deli Spoorweg Maatschappij (DSM) untuk mengangkut komoditas hasil industri perkebunan sekaligus solusi bagi sistem transportasi sungai yang tidak lagi efisien. Demikian pula pembangunan jaringan kereta api di Sumatera Barat oleh pemerintah kolonial bersama pihak swasta yang juga bertujuan untuk mengangkut komoditas hasil industri perkebunan dan tambang batubara.

Di Aceh tujuan awal kereta api dibangun untuk mendukung kepentingan militer (Broersma 1925). Pemerintah kolonial Belanda menggunakan jaringan kereta api sebagai ujung tombak strategi perang dengan membawa peralatan tempurnya menggunakan transportasi kereta Api (Graf *et al.* 2010; PDIA 1977). Penciptaan infrastruktur jalan dan kereta api memiliki fungsi untuk meningkatkan komunikasi dan jalur suplai. Para insinyur kolonial membangun rel kereta api yang menghubungkan semua benteng satu dengan lain yang terhubung dengan jaringan kereta api (Kreike 2012). Namun dalam perkembangannya, saat kondisi keamanan di

Aceh dalam perspektif kolonial semakin membaik, jaringan kereta api dialihfungsikan untuk mendukung pengembangan sosial dan ekonomi.

Aceh merupakan wilayah jajahan kolonial Belanda di Indonesia yang baru bisa ditundukkan pada tahun 1873. Kereta api pertama dibangun tidak lama setelah dimulainya ekspedisi ke wilayah pedalaman Aceh pada tahun 1875. Pada saat itu, Departemen Perang Kolonial membangun rel kereta api antara Oelee Lheuë dan bangunan utama Kuta Radja (sekarang Banda Aceh). Pada tahun 1882 perawatan jalur tersebut diserahkan kepada Departemen B.O.W. (Departement van Verkeer en Waterstaat) atau Pekerjaan Umum Sipil yang selanjutnya difungsikan menjadi jalur trem angkutan penumpang sipil.

Perluasan pembangunan jaringan kereta api di Aceh untuk kepentingan militer tetap dilaksanakan oleh Departemen Perang. Pada tahun 1885 pembangunan jalur kereta api di sepanjang jalur pos penjagaan militer yang dihubungkan oleh tiga jalur ke Kuta Radja, kembali dikelola oleh Departemen Urusan Perang pada tahun 1891. Selanjutnya, dibangun jalur trem panjang yang sejak tahun 1897 mengikuti dengan seksama perluasan kekuasaan kolonial Belanda di Aceh yang menghubungkan pos-pos pendudukan militer yang terus meluas ke pusat kekuasaan di Kuta Radja.

Seiring perkembangan situasi politik serta semakin luasnya wilayah jajahan, pemerintah kolonial Belanda menggunakan kereta api lebih ke aspek sosial dan ekonomi. Jaringan kereta api mulai dibangun sebagai strategi mengembangkan politik dan ekonomi di beberapa wilayah yang memiliki sumber daya yang baik. Langsa yang terletak di pesisir timur Aceh memiliki posisi penting bagi pemerintah kolonial Belanda di masa yang akan datang. Pascapemerintah kolonial Belanda berhasil mengamankan Aceh dari para pengganggu melalui pertempuran-pertempuran yang hebat, Belanda mulai membangun dan meningkatkan infrastruktur ekonomi. Langsa kemudian didesain menjadi pusat pemerintahan dan pusat ekonomi baru di pesisir timur Aceh. Hanya saja, Langsa belum terhubung dengan jaringan kereta api sehingga perlu dibangun jalur kereta api. Pembangunan jaringan kereta api akan mengubah banyak hal, mulai dari lanskap kota, ekonomi, politik, dan sosial budaya. Sejak tahun 1899 jalur trem kedua telah dibangun di Dependensi, dan selama tahun 1899–1906 jalur tersebut dibangun berturut-turut dari Sigli-Langsa sampai ke Medan.

Beberapa peneliti terdahulu telah melakukan kajian tentang kereta api dari perspektif sejarah. Hasil penelitian Gregory & Henneberg (2010) menyebutkan bahwa jaringan kereta api efektif dalam menghubungkan pusat-pusat populasi besar dengan cepat dan kemudian menyebar ke kota-kota kecil sehingga berpengaruh terhadap urbanisasi, dan dinamika demografi lokal. Penelitian Tang (2014) menemukan bahwa jaringan kereta api memiliki dampak positif pada pertumbuhan modal dan investasi. Peningkatan transportasi yang konsisten akan mengarah pada peningkatan produksi untuk melayani pasar yang lebih luas. Sementara itu, Atack & Margo (2011) menemukan bahwa transportasi kereta api menjadi jalan keluar bagi petani di American Midwest yang mengalami masalah distribusi hasil pertanian, sehingga keberadaan jaringan kereta api justru semakin meningkatkan hasil industri pertanian. Dari penelitian yang ada cenderung fokus pada dampak positif dari pembangunan jaringan kereta api. Sementara itu, pembangunan jaringan transportasi selalu menghadirkan pengaruh-pengaruh positif maupun negatif pada berbagai aspek seperti sosial, ekonomi, bahkan politik.

## **METODE**

Penelitian ini menggunakan metode sejarah yang terdiri dari heuristik, verifikasi, interpretasi, dan historiografi. Menurut Gottschalk, metode sejarah adalah proses menguji dan menganalisis rekaman dan peninggalan di masa lalu (Gottschalk 1975, 32). Sumber peninggalan sejarah yang dikaji dalam penelitian ini adalah arsip kolonial, buletin era kolonial, dan surat kabar era kolonial. Arsip yang digunakan antara lain: *Encyclopaedie van Nederlandsch Indie* Edisi 1 dan 2, *Mededeelingen van het Bureau voor de Bestuurszaken der Buitenbezittingen bewerkt door het Encyclopaedisch Bureau*, dan *Algemeen samenvattend overzicht van land en volk van Atjeh en onderhoorigheden*. Surat kabar yang digunakan antara lain harian *de locomotief* serta mingguan *De Ingenieur*. Selain itu penelitian ini juga menggunakan referensi para peneliti terdahulu yang relevan dengan kajian yang sedang dilakukan. Studi literatur dan arsip dilakukan untuk merekonstruksi sejarah kereta api di Aceh pada umumnya dan di Langsa secara khusus. Tulisan ini berfokus membahas tentang munculnya jaringan kereta api di Langsa dan pengaruhnya terhadap perkembangan wilayah Langsa dan sekitarnya.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Kedudukan Langsa bagi Pemerintah Kolonial di Aceh Pada Awal Tahun 1900-an

Langsa merupakan salah satu wilayah tertua di pesisir timur Aceh. Langsa didirikan pada paruh terakhir abad ke-18 oleh seorang *Menangkabaner* bernama Datoe Dajang (KITLV 1910). Sebelum era kolonial, Langsa merupakan wilayah penghasil lada yang cukup besar. Perkebunan lada membuat wilayah Aceh bagian timur mulai berkembang dan memunculkan adanya migrasi penduduk dari luar wilayah untuk menanam lada. Akibatnya, mulailah terbentuk wilayah-wilayah baru yang disebut sebagai kenegerian lada. Pertumbuhan kenegerian lada tersebut terus berlanjut hingga terjadi peristiwa perang Belanda di Aceh pada tahun 1873 (Ismail 1991; Rahman 2020).

Setelah pemerintah kolonial Belanda menguasai Langsa, tanaman lada digantikan dengan budidaya karet. Hal tersebut disebabkan tanah di kawasan pantai timur Aceh yang jarang penduduknya dan iklim tropis sangat cocok untuk perkebunan industri. Industri perkebunan membutuhkan tenaga kerja yang banyak sehingga didatangkanlah para pekerja-pekerja dari luar daerah Aceh. Menurut data *volkstelling* tahun 1933, penduduk Langsa terdiri atas 53 orang Eropa, 15.564 Pribumi, 1.196 Cina, dan 52 Oriental Asing lainnya dengan jumlah penduduk seluruhnya sebanyak 16.865 jiwa (Zaken 1935). Pusat utama populasi penduduk berada di Langsa. Beberapa kampung besar yang cukup penting antara lain: Geudubang, Teungoh, Aloe Merbau, Manjapaet, Tualangjoet, Sungaipauh, Matang Seulimeng, Kuala-Langsa, Telaga Toedjoeh, Birim Poetoeng, Paja Bujuk, dan Birim Rajeu.

Tabel 1. Jumlah Pendudukan di Kawasan Pantai Timur Sumatera

Eropa	3.980
Pribumi (Melayu batak, Jawa, Banjar, Boyan)	634.511
Chineeze	119.088
Orang timur Asing lainnya	15.527

(Sumber Avros 1914)

Tabel 2. Jumlah Pendudukan di Kawasan Langsa-Tamiang

Jumlah kuli kontrak	183.897
Eropa	186
Atjehers	24.656
Pribumi (Melayu batak, Jawa, Banjar, Boyan)	11.893
Chineeze	3.277
Orang timur Asing lainnya	191

(Sumber: Avros 1914)

Langsa memiliki keunggulan dibanding wilayah Aceh lainnya. Langsa memiliki penduduk yang multietnik dan budaya yang beragam. Selain penduduk asli Aceh, bumiputera lainnya berasal dari Jawa, Nias, Minangkabau, dan Banjar. Selain itu, untuk penduduk Asing non-Eropa terdiri atas orang-orang Cina dan Arab. Hubungan antara etnik relatif baik karena tidak ditemukan adanya konflik yang melibatkan antarpara bumiputera. Para penduduk pendatang tinggal di Langsa dengan membangun koloni-koloni. Koloni pertanian Jawa muncul secara spontan. Sementara itu, koloni para buruh pertanian yang berasal dari Boekittinggi didirikan oleh pemerintah kolonial di Sungailoeng dan Gampong Baroh (KITLV, 1910). Secara tradisional, mayoritas masyarakat di Aceh Timur bergantung pada penanaman padi, kopi, lada dan tanaman kebun lainnya (Graf *et al.* 2010).

Selain itu, wilayah pantai timur cenderung lebih aman dari gangguan keamanan daripada wilayah lainnya di Aceh (Kreemer 1923b). Langsa juga memiliki teluk yang dapat diakses kapal berukuran besar. Teluk Langsa menjadi tempat berlabuh yang aman karena memiliki kedalaman laut yang baik serta ombak yang tidak begitu besar. Oleh karena itu, Langsa diproyeksikan menjadi pengganti Kota Idi sebagai pusat ekonomi karena letak pelabuhannya menyulitkan kapal-kapal besar untuk bersandar. Lokasi Pelabuhan Idi cukup masuk ke dalam dan ke luar di lepas pantai timur Aceh, sehingga kapal-kapal *Paketsvaart* yang bersandar di sana harus tetap berada di laut terbuka yang jauh dari pantai. Dalam cuaca buruk, komunikasi antara darat dan pantai terputus untuk waktu yang cukup lama. Dengan demikian, kondisi Pantai Idi dinilai kurang dinamis untuk mendukung pengembangan ekonomi kolonial di Pantai Timur di masa yang akan datang. Selain itu, banyak yang diharapkan dari lokasi Langsa yang menguntungkan untuk pengiriman tembakau, jika koneksi ke jaringan Perusahaan Kereta Api Deli telah dibuat (Kreemer 1923a). Oleh karena itu, Van Heutsz percaya bahwa Langsa akan mengambil alih peran Idi untuk Pantai Timur (*De Ingenieur*, 1 Oktober 1927, no. 40).

Pada awal tahun 1900-an, Langsa menjelma menjadi kota yang berkembang pesat, dengan lalu lintas pelayaran yang padat. Perkembangan tersebut disebabkan kondisi keamanan yang terkendali sehingga memunculkan sejumlah perusahaan perkebunan swasta. Beberapa perusahaan swasta yang menanamkan modalnya di Langsa dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 3. Perkebunan swasta di Langsa Pada Awal 1900-an

No.	Nama Kebun	Tahun Berdiri	Modal Dan Luas Lahan
1	<i>De Bajan Sumatra Rubber Mastchappij</i>	Mei 1911	Modal f 1000.000, luasnya 1700 ha
2	<i>Naamlooze Vennotschap Langsar-Land-Syndyc</i>	Agustus 1910	Modal f. 500.000, luasnya 5460 Ha.
3	<i>Langsa Sumatra Rubber Mastchappij</i>	Juni 1910	Modal f 1.500.000.
4	<i>Rubber Cultuur Mastchappij Soengey Raja</i>	Oktober 1909	Modal f. 2.000.000, luasnya 14.184 ha.
5	<i>Batang Area Cultuur Mij.</i>	Januari 1911	Modal f 500.000,-
6	<i>Soengei Lipoet Cultuur Mastchappij.</i>	Februari 1908	Modal f 50.000 dengan luas 1.500 ha.
7	<i>Tamiang Rubber Estates Limitet.</i>	September 1909	Modal f 120.000, dan luasnya 4.752 ha.

(Sumber: Eijbergen n.d.; Sufi 2008)

Selain itu, Langsa menjadi pusat pemerintahan di bawah asisten residen yang berkedudukan di Langsa, dan dibagi lagi menjadi empat subdivisi: Pertama, Idi dengan wilayah yang meliputi: 1. Tandjong Seumanto dan Meureubo, 2. Simpang Ulem, 3. Djoelo Tjut, 4. Djoelo Rajeu, 5. Boengeng dan Bagok, 6. Idi Tjut, 7. Idi Rajeu, dan 8. Peudawa Rajeu, di bawah pengontrol Administrasi Dalam Negeri atau petugas tentara dengan gelar Gubernur Letnan Sipil, ditempatkan di Idi; Kedua, Langsa dengan wilayah: 1. Peureula, dengan dependensi Aloe Lho dan Aloe Niri, Simpang Aneuh dan Bajeu (tepi sungai kiri), 2. Sungoe Raja, dan 3. Langsa, dengan dependensi Bajeu (tepi sungai kanan). Birem Rajeu, Birem Pöntong, dan Manja Paet

di bawah pengontrol di Administrasi Dalam Negeri atau petugas Angkatan Darat bergelar Gubernur Letnan Sipil, berkedudukan di Kuala Simpang; Ketiga Tamiang dengan wilayah: 1. Kawasan Kedjoroean Karang (Utara Atas tamiang), 2. Kawasan Radja Bandahara (Tamiang Bawah Utara), yang meliputi bentang alam Telagamekoe, 3. Sungai Ijoe, 4. Kawasan Kedjoroean Moeda (Tamiang Atas Selatan), dan 5. Kawasan Sutan Moeda Indra Koesoema (Selatan Bawah Tamiang), yang mencakup lanskap Aiermasin dan Aiertawar, dikepalai oleh asisten residen *afdeeling*. Keempat, Serbodjadi dengan wilayah Kedjoeron Aboq dan para bawahan Penghulu Penaron, Kedjoeron Tandel dan Penghulu Djernih, serta pemukiman masyarakat Gayo Lues di Hulu Sungai Tamiang, di bawah seorang perwira tentara dengan gelar Gubernur Letnan Sipil, dengan lokasi di Lokop.

### Sejarah Awal Pembangunan Jaringan Kereta Api di Aceh

Jaringan pertama kereta api di Aceh dibangun tidak lama setelah dimulainya ekspedisi Aceh pada tahun 1875 oleh Departemen Perang Pemerintah Kolonial Belanda. Jalur kereta api yang pertama dibangun adalah jalan kereta api dari Pelabuhan Oelee Lheue ke pusat pemerintahan di Kuta Radja (en Morotai 1917). Jaringan kereta api di Aceh dibangun pertama kali sebagai sebuah strategi untuk memenangkan perang terhadap kerajaan-kerajaan di Aceh. Pada periode awal penaklukan, kolonial Belanda mengalami kesulitan merespons perlawanan rakyat Aceh. Pemerintah kolonial Belanda tidak dapat mempertahankan wilayah-wilayah yang telah didudukinya di beberapa wilayah (termasuk Aceh Besar) sehingga dicetuskanlah suatu sistem pertahanan yang disebut “lini konsentrasi” dengan jalur kereta api pada ujung tombaknya. Sistem ini menggunakan 16 buah benteng, yang satu dihubungkan dengan yang lain dengan jalan kereta api (PDIA 1977). Untuk memperlancar hubungan antar tempat pertahanan di dalam “lini konsentrasi,” pasukan Belanda membentuk brigade sepeda di atas rel kereta api.



Gambar 1. Pasukan Belanda mengadakan brigade sepeda di atas rel kereta api  
(Sumber: PDIA 1977)

Jaringan kereta api dibangun pada saat di bawah pimpinan van Heutsz. Selanjutnya, ikut juga dibangun jaringan kereta api sepanjang 15 km dari Seulimum hingga Sigli di Pesisir Timur Aceh. Pembangunan jaringan kereta api tersebut terdiri dari dua gelombang yang melibatkan pekerja sebanyak 7500 orang untuk memasang infrastruktur jaringan kereta api. Pembangunan jalur kereta api dijaga secara ketat oleh pasukan militer dengan senjata lengkap untuk mengantisipasi gangguan keamanan. Para pekerja pembangunan kereta api juga dibekali dengan ransum darurat dan makanan kaleng sebagai bahan logistik. Guna mengawasi keamanan di sepanjang jalan kereta api, setiap pagi dilakukan perjalanan pemeriksaan dengan kereta api berlapis baja. Untuk menghemat biaya operasional, kereta api berlapis baja tersebut didorong oleh narapidana kerja paksa (Veer, 1985).

Untuk jalur kereta api di dalam kota, perawatan jalur diserahkan kepada Departemen Burgelijke Openbare Werken (B.O.W.) atau institusi penyelenggara jalan pada tahun 1882. Selanjutnya pengelolaan jalur kereta api diserahkan kepada Atjeh Staatsspoorwegen (ASS). ASS merupakan perusahaan pengelola kereta api yang dibentuk dan dimiliki pemerintah Hindia Belanda. Jalur kereta api tersebut selanjutnya difungsikan menjadi jalur trem. Pada tahun 1885, dengan adanya kebutuhan militer, menyebabkan pembangunan jalur trem sabuk di sepanjang jalur pos militer yang terkenal, yang dihubungkan oleh tiga jalur ke Kuta Radja, dan dengan demikian ke jalur trem lama ke pangkalan jalan. Pada tahun 1891 jalur ini kembali dikelola oleh Departemen Perang. Dengan penghapusan barisan pos setelah perang menghadapi Teuku Umar pada tahun 1896, kegunaan jalur sabuk menjadi usang, sehingga sejak itu secara bertahap jalur kereta api dibersihkan. Sebagai gantinya muncul jalur trem panjang yang sejak tahun 1897 mengikuti dengan seksama perluasan kekuasaan pemerintah kolonial Belanda di Aceh yang menghubungkan pos demi pos pendudukan militer yang terus meluas ke pusat kekuasaan di Kuta Radja. Sejak tahun 1899 jalur trem kedua telah dibangun sesuai dengan kebutuhan, dimana dari tahun 1899 hingga 1906 jalur tersebut dibangun berturut-turut dari Sigli ke pelabuhan Langsa.

### **Pembangunan Jaringan Kereta Api di Langsa**

Perencanaan pembangunan jalur kereta api di Langsa diawali pada 11 Oktober 1899, Pejabat Sekretaris Pemerintah mengirimkan surat kepada Gubernur Sipil Militer yang berisi untuk memprioritaskan pembukaan jalur trem rute Lhokseumawe-Langsa dalam waktu dua tahun (Marihandono, Juwono, & Budi 2016) melalui Idi, Bayeun, hingga Teluk Langsa. Pada awalnya, jalur trem akan dibuka oleh Deli Spoorweg Maatschappij. Namun, tuntutan yang dilakukan perusahaan tersebut dinilai terlalu tinggi, akhirnya diputuskan pembangunannya dilakukan oleh pihak Lande (Nederland 1934). Usulan pembangunan jalur kereta api ke Langsa juga diusulkan oleh KF van Swieten dari jalur selatan yang melewati Manyak Payed, Seruwai hingga Pangkalan Brandan (Weekblad 1902).

Pembangunan jalur trem diawali dengan dilakukannya beberapa survei terkait rentabilitas untuk memastikan pembangunan jalur trem mendukung pertumbuhan dan kemakmuran. Berdasarkan Undang-Undang 29 Desember 1900 Ind. stbl. 1901 nomor 4, konstruksi dimulai pada tahun 1902, dan pada tanggal 1 Juli 1904 jalur sepanjang kurang lebih 100 km Lhokseumawe-Idi dapat dioperasikan. Jalan sepanjang 65 km antara Idi dan Langsa dibuka pada tanggal 1 Februari 1906, dan pada tanggal 5 Juni pada tanggal tersebut. Dari jalur cabang sepanjang 9 km ke Teluk Langsa, dan dermaga dengan gudang penyimpanan dan gudang pabean selesai dibangun pada tahun 1907. Jumlah keseluruhan jaringan kereta api dari Padang Tidji di Utara hingga Langsa di Selatan, termasuk jalur cabang ke Teluk Langsa, sepanjang 345 km (Nederland 1934).

Pada tahun 1903, disediakan anggaran dana untuk pembangunan jalur trem Idi-Pelabuhan Langsa. Pembangunan tersebut didorong karena wilayah pesisir Idi memiliki buluh yang berbahaya bagi kapal-kapal yang akan bersandar, bahkan di musim yang paling menguntungkan. Sementara itu, Teluk Langsa adalah pelabuhan yang baik, dapat diakses setiap saat oleh kapal-kapal Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM), dan bahkan oleh kapal-kapal besar pada saat air pasang. Teluk Langsa terletak di wilayah pedalaman, terpisah dengan Kota Langsa. Akses menuju Teluk Langsa melalui jalur trem dengan melewati jalur rawa yang luas.

Pada tanggal 1 Januari 1906 jalur kereta api seksi Kota Idi-Aloee Niri sepanjang 30 km dibuka untuk lalu lintas umum dan kemudian pada 1 Februari dilanjutkan pembukaan jalur menuju

Kota Langsa sepanjang 35 km dan pada 15 Juni jalur Pelabuhan Langsa sepanjang 9 km selesai dibangun. Untuk melengkapi fasilitas di pelabuhan, selanjutnya pemerintah Kolonial membangun gudang di Teluk Langsa (Meijer 1987). Jalur kereta api dari Idi ke Pelabuhan Langsa mengikuti garis pantai sehingga di sepanjang jalur dapat melihat pantai dan hutan bakau. Dengan pembangunan jalur trem baru, Kuta Radja-Langsa terhubung pada tahun 1907 (Missien 1911).



Gambar 2. Stasiun Langsa  
(Sumber: Voor 1916)

Pada bulan Juli 1910 dibangun jalur Langsa-Koeala Simpang sepanjang 32 km dan dibuka untuk lalu lintas umum pada tahun 1912. Jalur berikutnya dengan menghubungkan Pangkalan Brandan sebagai terminal terakhir Perusahaan Kereta Api Deli, diikuti pada tahun 1914 dengan dibukanya ruas trem Kuala Simpang-Sungai Lipoet sepanjang 6 km dan Sungai Lipoet-Semadam sepanjang 7 km pada tahun 1915. Pada akhir tahun 1915 pembangunan trem diperkirakan selesai hingga Besitang (Voor 1916). Jalur trem Kuala Simpang memiliki suasana perkebunan karet. Dengan dibukanya seksi jalur Besitang-Pangkalan Susu pada tanggal 2 April 1917, yang terakhir Teluk Aroe terletak, maka dapat dikatakan jalur utama selesai. Pada tanggal 29 Desember 1919, hubungan Besitang-Pangkalan Brandan yang telah didirikan sangat memungkinkan untuk mencapai Kota Medan melalui jalur darat dalam dua hari dari Kuta Raja (Kreemer 1923a).

Tabel 4. Pajang Jalur Kereta Api dan Tahun Pembuatannya

Jalur	Panjang	Tahun	Operator
Lho' Seumawè-Idi	97.6	1905	Atjeh Staats Spoorwegen (ASS)
Idi-Langsa	64 KM	1906	(ASS)
Langsa-Kuala Langsa	9.4	1907	(ASS)
Langsa-Kuala Simpang	32 KM	1910-1912	(ASS)
Koeala Simpang-Sungai Liput	50 KM	1914	(ASS)
Sungai Lipoet-Semadam		1915	(ASS)
Semadam-Besitang		1916	(ASS)
Besitang-Pangkalan Susu (Teluk Aru)		1917	(ASS)
Besitang-Pangkalan Brandan	15 KM	1919	(ASS)

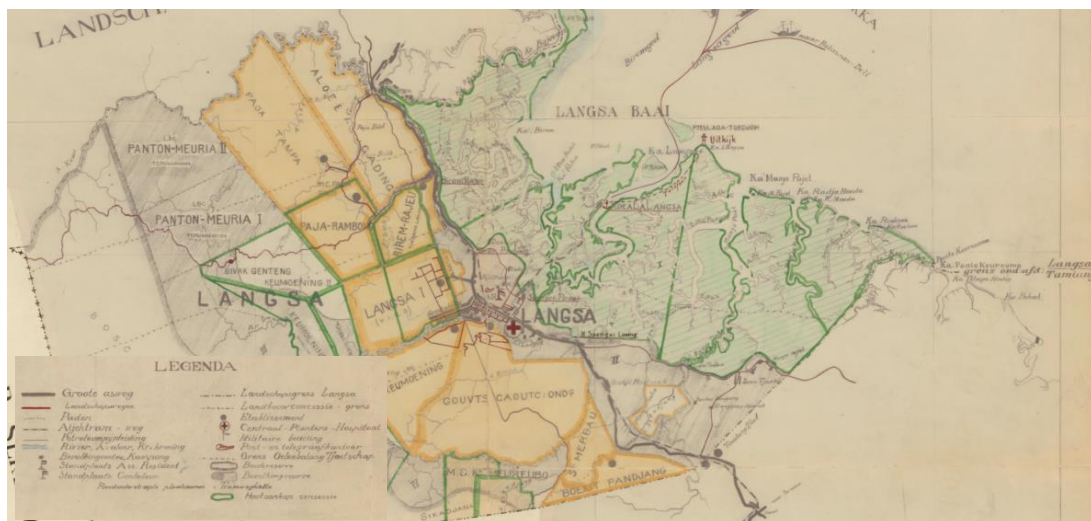
Sumber: Atjeh: *Algemeen samenwattend overzicht van land en volk van Atjeh en onderhoorigheden* (Kreemer 1923a; Oegema 1982; Voor 1916)

Informasi mengenai jalur kereta api dari Kuta Raja menuju Medan dapat dilihat pada Gambar 3, sedangkan jalur kereta api dengan jalur di kota Langsa termasuk jalur menuju Kuala Langsa dapat dilihat pada Gambar 4.





Gambar 3. Peta Gambaran Umum Jaringan Trem Aceh (1915)  
(Sumber: Meijer 1987)



Gambar 4. Peta Gambaran Umum Jaringan Trem Langsa (1933)  
(Sumber: Treffers 1933)

Pada tahun-tahun awal pembangunan jalur kereta api, memiliki kendala karena kurangnya tenaga kerja dan teknisi terampil. Para pekerja diambil dari penduduk setempat orang Aceh, pribumi lainnya (Jawa), dan orang Cina. Selain itu, proses pembangunan jaringan jalan masih harus menghadapi segala macam kesulitan yang disebabkan oleh kurangnya akses ke lokasi pembangunan jalur kereta api (Kreemer 1923b). Selain itu, pembangunan kereta api di Aceh tidak berjalan mulus karena terdapat beberapa gangguan dalam bentuk kerusakan jalur kereta api yang telah terpasang (Broersma 1925; Rusdi Sufi 2001). Oleh sebab itulah, proses pembangunan jalur trem mendapat pengawalan yang ketat dari pihak militer kolonial. Meskipun demikian, perluasan jalur trem tetap diperlukan untuk penaklukan wilayah pedalaman serta memudahkan pengangkutan bahan baku dan bahan makanan. Untuk mengawasi jalan pembangunan jalur kereta api, selanjutnya setiap pagi dilakukan perjalanan pemeriksaan dengan kereta api berlapis baja yang dijalankan dengan didorong oleh narapidana kerja paksa (Veer 1985).



Gambar 5. Lintasan trem uap yang dirusak oleh orang-orang Aceh  
(Sumber: Kreemer 1923a)

Sebelum tahun 1904, kereta api di Aceh menggunakan batubara dari Ombilin Sumatera Barat sebagai bahan bakar (Sufi 2001). Namun, untuk mengurangi pengeluaran operasional, kemudian digunakan kayu rhizophore (kayu bakau) yang sebagian besar bahan bakunya diperoleh dari hutan di pesisir pantai antara Simpang Ulim hingga Langsa. Konsumsi kayu bakar rata-rata dalam  $m^3$  per kilometer lokomotif adalah: tahun 1913: 0,0175, tahun 1914: 0,0184, tahun 1915: 0,0178, tahun 1916: 0,0167, tahun 1917: 0,0165, tahun 1918: 0,0188, tahun 1919: 0,0204, tahun 1920: 0,022 (Kreemer 1923b).

#### **Jalur Kereta Api Langsa sebagai Media Interkoneksi di Pesisir Timur Sumatera**

Jaringan kereta api berperan penting sebagai penghubung Aceh dengan jaringan besar pantai timur Sumatera karena memiliki peran yang signifikan bagi kepentingan pemerintah kolonial secara umum, tidak hanya Aceh. Demikian pula sebagai alat transportasi massa, jalur kereta api sangat penting untuk mobilitas penduduk terutama pada masa awal ketika jumlah mobil masih terbatas (Muhajir *et al.* 2017). Pada tahun 1906, trem merupakan satu-satunya sarana transportasi darat yang melayani mobilitas penduduk. Kala itu, perkotaan Langsa masih dalam tahap awal pengembangannya. Sementara itu, kendaraan bermotor masih sangat langka. Sarana transportasi air mulai dijangkau sejak Pelabuhan Langsa dibuka pada tahun 1906. Sejak itu, Langsa masuk ke dalam salah satu rute pelayaran armada Koninklijk Paketvaart Maatschappij (KPM).

Trem dibutuhkan sebagai alat transportasi darat jarak jauh yang efisien. Meskipun tujuan awalnya adalah untuk mendukung keperluan perang, tetapi pada perkembangannya trem juga mampu menjawab kebutuhan sosial sebagai alat transportasi yang mendukung penyelenggaraan industrialisasi di Aceh Timur sebagai alat distribusi komoditas di sepanjang kawasan itu dan alat transportasi manusia. Sejak tahun 1882 trem Aceh juga menjadi agen transportasi umum dengan nama lainnya ASS (Atjeh Staatspoorwegen) (Muhajir *et al.* 2017). Jaringan trem berperan penting sebagai penghubung daerah lain, daerah perkebunan, pusat kota dan pelabuhan. Demikian pula sebagai alat transportasi massa, trem sangat penting untuk mobilitas penduduk jarak jauh dan dekat.

Dari sudut pandang operasional umum, jaringan trem Langsa dapat dibagi menjadi dua. Pertama, garis dataran Padang Tidji-Koeala Langsa (lebih dari 343 km., biaya peletakan bantalan rel lebih dari f 10.000.000) yang melintasi tanah yang subur, terutama ditanami padi, lada, kelapa dan pinang. Produk-produk ini semakin banyak diangkut sepanjang jalur. Kedua, jalur Langsa-Semadam (perbatasan Atjeh) (lebih dari 45 km., konstruksi f. 1.583.100) memotong wilayah di mana penduduknya banyak menanam lada dan di mana sejumlah

perusahaan karet, kopi, kelapa dan kelapa sawit berada. Dari perusahaan-perusahaan ini, peningkatan jumlah transportasi di sepanjang garis (Kreemer 1923a). Untuk operasional lainnya, terdapat trem dengan rute Langsa-Kuala Langsa yang dilayani oleh 4 buah trem pulang-pergi (Sufi 2001).

Dalam perkembangannya, trem Aceh digunakan untuk mengangkut manusia, dan barang-barang hasil industri dan pertanian. Tarif bagi penumpang umum dibedakan menjadi beberapa kelas. Tarif 6 sen per kilometer untuk kelas-1, 3,5 sen untuk kelas-1, 1,8 sen untuk orang Eropa dan Timur Asing di kelas-3, 1 sen untuk pribumi di kelas-3. Rangkaian trem terdiri dari lokomotif dengan gerbong penarik kayu bakar, sebuah gerbong bagasi, sebuah gerbong penumpang kelas-1 dan kelas-2, beberapa gerbong kelas-3 dan sejumlah gerbong barang. Kecepatan rata-rata trem antara 25 hingga 30 kilometer per jam.

Penggunaan jalur trem di Langsa-Tamiang didominasi untuk pengangkutan hasil industri dan perkebunan. Pengangkutan barang dari penduduk pribumi terutama terdiri dari lada, pinang, dan kopra untuk dikirim ke pelabuhan yang kemudian akan dikapalkan menuju Penang melalui pelabuhan besar seperti Sigli dan Lhokseumawe. Hewan ternak juga dikirim dari Aceh menuju Medan menggunakan trem dengan dinaikkan ke dalam gerbong barang (Broersma 1925). Hasil industri dibawa ke Kuala Langsa dan Pangkalan Susu atau Besitang untuk dimuat dengan kapal di Pelabuhan Belawan, Medan yang selanjutnya produk dibawa oleh berbagai kapal uap ke pesisir Penang dan Singapura untuk pengapalan kapal-kapal besar yang berlayar di pelabuhan-pelabuhan Eropa (Avros 1914). Setelah jalur kereta api tersedia, hasil angkutan perkebunan industri diangkut ke Pangkalan Susu menggunakan kereta api.

Di sisi lain, perkembangan transportasi darat lainnya seperti bus, mobil barang, dan mobil pribadi yang memiliki keunggulan dalam menjangkau penumpang hingga ke wilayah pedalaman dan memiliki kecepatan yang lebih baik dibandingkan dengan angkutan kereta api. Meskipun demikian, alat transportasi kompetitor tersebut belum mampu menggantikan peran kereta api yang memiliki biaya lebih rendah dan daya angkut barang yang lebih banyak. Pada akhirnya, trem dan moda transportasi darat yang lainnya menjadi elemen yang saling melengkapi untuk mendukung proses pasifikasi sehingga didapatkan manfaat secara politik, militer dan ekonomi (Jongens 1939).

### **Peran Kereta Api dalam Perkembangan Wilayah dan Masyarakat Kota**

Jaringan kereta api berperan penting dalam menghidupkan perekonomian pada jalur-jalur yang dilaluinya dan daerah-daerah pedalaman yang jauh dari pantai atau pelabuhan. Kereta api dapat mengangkut barang-barang hasil kebun, pertanian hingga hasil ternak dalam jumlah besar dengan biaya murah. Mayoritas, masyarakat Aceh yang menggantungkan hidupnya dari pertanian padi, lada, dan tanaman lainnya sangat terbantu dalam hal distribusi. Jaringan kereta api di Langsa juga berpengaruh besar terhadap mobilitas manusia dan barang. Perputaran uang juga semakin merata karena telah menjangkau ke berbagai tempat di pedalaman. Lintasan kereta api menjadikan wilayah yang dilintasinya menjadi ramai penduduk, terbukanya isolasi di wilayah pedalaman, munculnya pasar-pasar dan usaha-usaha baru. Pada daerah yang dilalui kereta api telah berdomisili orang-orang Eropa, Cina, dan Arab yang kebanyakan berasal dari Penang atau Batavia yang datang ke Aceh untuk berdagang (Sufi 2001). Keberadaan Atjeh Trem juga berdampak semakin cepatnya perkembangan arus informasi.

Perkembangan jalur trem merangsang wilayah kota untuk membangun tempat penginapan bagi para pelancong. Hampir di setiap tempat pemberhentian trem, terdapat tempat penginapan

untuk kenyamanan para pemudik, yang selain akomodasi biasanya juga menyediakan makanan. Beberapa tempat menginap (losmen) dapat ditemukan di Seulimeum, Padang Tidji, Samalanga, Bireuën, Lho Soekon, Langsa dan Koeala Simpang. Hotel dapat ditemukan di Koeta Radja (Atjèh-hotel), Lhok Seumawè (Hotel-Nass) dan Langsa (Hotel-Emma) (Kreemer 1923a).

Jaringan jalan yang baik memungkinkan tumbuhnya transportasi lokal (rental bendi dan gerobak barang). Angkutan penumpang dapat dijumpai saat ini antara lain di Koeta Radja, Sigli, Lhokseumawè, Langsa, dan Koeala Simpang. Orang Aceh tidak tahu bagaimana cara menangani kuda sehingga sebagian besar perusahaan persewaan troli dimiliki oleh orang Klingane atau Melayu. Tarif penggunaan kendaraan roda dua ini ditetapkan dengan SK Asisten Residen (Kreemer 1923a).

Keberadaan trem memudahkan jaringan komunikasi melalui telegraf dan telepon. Berkembangnya jaringan trem, berdampak terhadap perluasan jaringan telepon. Pada awal tahun 1875 telegraf didirikan di sepanjang jalur kereta api sepanjang 5 km, Koeta Radja-Oel Lheuë. Ketika stasiun pusat dibuka di Langsa pada tahun 1905, komunitas telepon ada di sepanjang pantai Utara dan Timur. Pada tahun berikutnya, jalur Langsa-Koeala Simpang bergabung, dan pada tahun 1907 jalur Koeala Simpang-Seroewai (Kreemer 1923a). Dampak lain yang dirasakan oleh masyarakat adalah mulai muncul banyak jenis pekerjaan baru. Masyarakat Langsa yang awalnya sebagian besar berprofesi sebagai petani kemudian mulai banyak yang menekuni sebagai pengrajin di bengkel-bengkel trem Aceh (Kreemer 1923a), pedagang serta penyedia jasa atau kuli angkut.

Keberadaan jalur trem berdampak kurang begitu baik terhadap kondisi lingkungan, terutama kawasan hutan di pedalaman dan kawasan hutan bakau di pesisir Timur Aceh. Hutan-hutan tersebut dipaksa untuk dikorbankan demi sumber daya trem. Hutan dipesisir pantai ditebang untuk reklamasi dan membuat jalur trem. Trem Atjèh dan kereta Deli cenderung menggunakan bantalan kayu Meureubau (Merbo) yang ditebang dari hutan karena memiliki karakter kuat sehingga dapat digunakan dalam jangka waktu yang lama. Kemudian, bakau sebagai bahan baku arang yang sebagian dialirkan ke selat di prahus untuk dijual ke pabrik peleburan timah.

Pembangunan jaringan kereta api diiringi dengan meningkatnya sumber daya manusia. Perusahaan kereta api menjadi lembaga perekrut tenaga kerja dengan upah murah dari masyarakat pribumi. Para pekerja tersebut selanjutnya membentuk serikat dan paham komunis mulai masuk. Paham komunis berorientasi pada upaya-upaya pemberontakan terhadap pemerintah kolonial (Kahin 1996), sehingga keberadaannya sangat diwaspadai. Kota-kota yang dilalui rel kereta api di Jawa seperti Pati, Demak, Purwodadi, Salatiga, Madiun, Nganjuk, Pekalongan, Brebes, dan Cirebon cenderung mendapatkan pengaruh komunis (Shiraishi 1997). Menurut Mrazek (2018), komunisme adalah rel-rel yang tersembunyi. Pembangunan jaringan kereta api di Langsa juga mendorong tumbuhnya ideologi komunis (Rahman 2019). Tokoh yang cukup terkenal penyebar ideologi komunis di Pesisir Timur Aceh adalah Abdul Xarim. Meskipun tidak banyak penduduk Aceh yang terlibat dengan ideologi komunis, penduduk Melayu yang menjadi buruh kereta api cukup banyak. Komposisi tersebut menjadikan Langsa tumbuh menjadi salah satu pusat gerakan propaganda komunis yang kuat di pesisir timur Aceh (Handelsblad 1925). Terdapat banyak aksi yang ditujukan untuk melawan pemerintah Kolonial melalui pamflet-pamflet komunis yang dicetak di Langsa. Beberapa siswa *Hollandsch Inlandsche School* (HIS) atau sekolah untuk bumiputera, juga dilaporkan kepada pihak keamanan karena kedapatan memiliki lagu-lagu komunis. Perusahaan kereta api juga memecat

para butuh yang terbukti menunjukkan dirinya bagian dari kelompok dan berideologi komunis (DAG 1925).

## **SIMPULAN**

Berdasarkan penjelasan di atas, dapat dilihat adanya perubahan fungsi jaringan kereta api di Aceh. Jaringan kereta api yang pada awal pembangunannya diperuntukkan mendukung kepentingan militer berubah menjadi untuk mendukung kepentingan sosial-ekonomi. Pembangunan jalur kereta api di Aceh, terutama jalur Lhoksumawe-Langsa- Kuala Simpang, merupakan bagian dari strategi besar pemerintah kolonial Belanda untuk semakin mencengkeram daerah jajahannya hingga ke wilayah pedalaman. Meskipun dalam proses pembangunannya mendapat hambatan teknis dan nonteknis, pembangunan jaringan kereta api memiliki dampak signifikan terhadap perkembangan politik, sosial, ekonomi, dan budaya. Pembangunan jaringan kereta api dari pesisir timur Aceh termasuk di Langsa, juga dapat dilihat sebagai bentuk sarana untuk mempromosikan situasi keamanan di Aceh yang diikuti dengan semakin banyaknya investasi Asing yang masuk ke Aceh. Jalur kereta api menjadikan Langsa sebagai kota di pesisir timur yang maju karena memiliki jaringan transportasi, serta sarana komunikasi yang baik.

Dalam konteks ekonomi secara keseluruhan, akses kereta api memiliki dampak positif pada peningkatan investasi perusahaan swasta asing. Swasta asing memiliki kepercayaan untuk menanamkan modalnya dikarenakan adanya kemudahan akses jaringan transportasi. Investasi perusahaan swasta asing berkorelasi dengan skala dan produktivitas masa depan serta hasil ini secara konsisten terhadap peningkatan jaringan transportasi kereta api yang mengarah pada peningkatan produksi untuk melayani pasar yang lebih luas, dan menguatkan temuan dari studi lain tentang pengaruh adanya jaringan kereta api (Tang 2014) serta akses kereta api ini ternyata juga menghasilkan produksi yang lebih efisien. Sebaliknya, jaringan kereta api tidak berdampak secara signifikan terhadap masyarakat bumiputera Aceh, hal ini karena pekerja pada sektor kereta api lebih banyak diisi oleh orang-orang melayu. Bumiputera Aceh justru dianggap sebagai pengganggu kestabilan keamanan yang keberadaannya patut diwaspadai.

Penelitian ini juga menemukan bahwa pembukaan jalur baru kereta api semakin mempermudah akses mobilitas produk Aceh seperti lada, karet, dan lain sebagainya. Berbeda dengan temuan penelitian sebelumnya yang menyebutkan bahwa jaringan kereta api baru membawa dampak kerugian bagi wilayah-wilayah lainnya karena tidak mendapatkan akses pendirian stasiun di wilayahnya (Gregory & Henneberg 2010), kajian ini justru menemukan bahwa kota-kota kecil di pesisir timur yang dilalui jaringan kereta api mendapatkan akses pendirian stasiun. Pendirian stasiun tersebut sesuai dengan tujuan politik dan ekonomi. Keberadaan jaringan kereta api memunculkan kota-kota di pesisir timur Aceh sebagai sumber ekonomi baru yang mendukung perdagangan yang diciptakan melalui hubungan ini yakni diharapkan memiliki pengaruh yang menguntungkan pada ekonomi pembangunan daerah tersebut. Selain itu, keberadaan jaringan kereta api secara langsung menguntungkan kepentingan ekonomi wilayah yang sebelumnya masih sangat jarang dilintasi sumber daya transportasi.

## **DAFTAR PUSTAKA**

Atack, J., & R. A. Margo. 2011. "The Impact of Access to Rail Transportation on Agricultural Improvement: The American Midwest as a Test Case, 1850–1860." *Journal of Transport and Land Use*, 4(2), 5–18. DOI: 10.5198/jtlu.v4i2.188

- Avros. 1914. *BESCHRIJVENDE CATALOGUS HARER INZENDINGEN MET EEN KORT OVERZICHT VAN HET CULTUÛRGE= BIED VAN SUMATRA'S OOSTKUST EN ATJEH. INTERNATIONAAL RUBBERCONGRES EN TENTOONSTELLING BATAVIA.*
- Broersma, R. 1925. *Atjeh als land voor handel en bedrijf.* Cohen.
- Dag, H. N. van Den. 1925. *Propaganda Komunis di Langsa.*
- Eijbergen, V. (n.d.). *Atjeh up to Date.* G. Kolff & Co.
- en Morotai, H. 1917. *Mededeelingen van het Bureau voor de Bestuurszaken der Buitenbezittingen bewerkt door het Encyclopaedisch Bureau.*
- Graf, A., S. Schröter, & E. Wieringa, E. (eds). 2010. *Aceh: History, Politics and Culture.* Singapore: ISEAS.
- Gregory, I. N. & J. M. Henneberg. 2010. "The Railways, Urbanization, and Local Demography in England and Wales, 1825–1911." *Social Science History* 34 (2), 199–228. DOI: 10.1215/01455532-2009-025.
- Handelsbald, A. 1925. *Trem Aceh dan Penyebaran Komunis di Langsa.*
- Ismail, M. G. 1991. *Ismail, Muhammad Gade. Seuneubok lada, uleëbalang dan kumpeni: perkembangan sosial ekonomi di daerah batas: Aceh Timur, 1840-1942.* Rijksuniversiteit te Leiden.
- Jongens, J. 1939. *land en Volk Van atjeh Vroeger en Nu.* Hollandia Drukkerij.
- Kahin, A. R. 1996. "The 1927 Communist Uprising in Sumatra: A Reappraisal." *Indonesia* 62 (62), 19. DOI: 10.2307/3351390.
- KITLV, R. 1910. "Mededeelingen Betreffende de Atjehsche Onderhoorigheden: Bijdragen tot de taal-, land-en volkenkunde." *Journal of the Humanities and Social Sciences of Southeast Asia* 63 (1), 138–171.
- Kreemer, J. 1923a. *Atjeh: Algemeen samenvattend overzicht van land en volk van Atjeh en onderhoorigheden (Tewwde).* Leiden: Brill.
- . 1923b. *Atjeh Algemeen samenvattend overzicht van land en volk van Atjeh en onderhoorigheden.* Leiden: Brill.
- Kreike, E. 2012. "Genocide in the Kampongs? Dutch Nineteenth Century Colonial Warfare in Aceh, Sumatra." *Journal of Genocide Research* 14 (3–4), 297–315. DOI: 10.1080/14623528.2012.719367.
- Marihandono, Djoko, Harti Juwono, Langgeng Sulistyo Budi, & Dyah Iswari. 2016. *Jalur Besi di Tanah Rencong: Perkembangan Trem Aceh 1874–1950.* Bandung: Kereta Api Indonesia.
- Meijer, H. 1987. *De Deli Spoorweg Maatschappij: driekwart eeuw koloniaal spoor.* Utrecht: De Walburg Pers.

- Missien, D. K. 1911. *De Katholieke Missien*. 36 Edt.
- Mrázek, R. 2018. *Engineers of Happy Land: Technology and Nationalism in a Colony* (Vol. 3). Princeton: Princeton University Press.
- Muhajir, A., D. Yuliati, & Y. Rochwulaningsih. 2017. "Industrialisasi dan Eksistensi Kota Langsa pada Era Kolonial, 1907-1942." *Paramita: Historical Studies Journal* 27 (1), 63-76.
- Muhajir, A., S. Anwar, & P. Sumantri. 2020. "Jaringan Kereta Api sebagai Sarana Transportasi Pendukung Industri Perkebunan di Sumatera Timur: Peranan Deli Maatschappij dan Deli Spoorweg Maatschappij, 1881-1940." *Warisan: Journal of History and Cultural Heritage* 1 (1), 1-8.
- Muhajir, A. 2021. "Memori Sejarah dan Warisan Pendudukan Jepang di Sumatera Timur sebagai Potensi Wisata Sejarah." *MUKADIMAH* 5 (1), 149-158.
- Nederland, T. 1934. *Veertiendaagsch Tijdschrift ter Verbreiding van Kennis Omtrent Nederlandsch Oost-En West-Indie*. VIII Jaargang Afl 5, 4-11.
- Oegema, J. J. G. 1982. *De stoomtractie op Java en Sumatra*. Kluwer Technische Boeken B.V. Deventer.
- PDIA. 1977. *Perang Kolonial Belanda di Aceh*. Banda Aceh: Pusat Dokumentasi dan Informasi Aceh.
- Rahman, A. 2019. "Abdul Xarim, Propaganda, dan Masuknya Komunisme di Aceh pada Tahun 1920-an." *Seuneubok Lada: Jurnal Ilmu-ilmu Sejarah, Sosial, Budaya, dan Kependidikan* 6 (1), 74-81.
- Rahman, Aulia. 2020. "Cagar Budaya dan Memori Kolektif: Membangun Kesadaran Sejarah Masyarakat Lokal Berbasis Peninggalan Cagar Budaya di Aceh Bagian Timur." *Mozaik Humaniora* 20 (1), 12-25. DOI: 10.20473/mozaik.v20i1.15346
- Sufi, R. 2001. *Sejarah Perkeretaapian di Aceh*. Banda Aceh: Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional.
- . 2008. *Sejarah Kabupaten Aceh Timur dari Masa kolonial Hingga Kemerdekaan*. Banda Aceh: Badan Arsip dan Perpustakaan Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam.
- Shiraishi, T. 1997. *Zaman Bergerak: Radikalisme Rakyat di Jawa 1912-1926*. Jakarta: Grafiti Pers.
- Tang, J. P. 2014. "Railroad Expansion and Industrialization: Evidence from Meiji Japan." *Journal of Economic History* 74 (3), 863-866. DOI: 10.1017/S002205071400062X
- Treffers, O. 1933. *Beschrijving zelfbesturend landschap Langsa*. Memorie Van Overgave.
- Veer, P. V. 1985. *Perang Aceh: Kisah Kegagalan Snouck Hurgronje*. Jakarta: Grafiti Pers.
- Voor, I. T. S. 1916. *EN TRAMWEGWEZEN*. DRUKKERIJ J. D. DE BOER.
- Weekblad, D. L. 1902. *Uit het verslag der Dell Spoorweg-Maatschappij over 1900*, April.

Zaken, D. V. E. 1935. *Volkstelling 1930: VOLUME IV NATIVE POPULATION IN SUMATRA* (Volume IV). Departement Van Economische Zaken.