

Atjeh Tram

Kereta Api di Aceh



Selain lokomotif BB 84 yang diabadikan menjadi monumen, bukti sejarah kejayaan perkeretaapian di Aceh juga menyisakan sebuah bangunan tua yang dahulu dijadikan kantor manajemen yang mengurus kereta api, yakni terletak di Jalan Iskandar Muda No. 2 Banda Aceh, di dekat Taman Sari. Saat ini, kantor tersebut digunakan sebagai kantor manajemen yang mengurus aset serta mengurus kontrak dan sewa lahan milik PT. KAI (Kereta Api Indonesia) di Aceh, termasuk lahan di sekitar monumen lokomotif BB 84.



Dalam peradaban manusia, kereta api tercatat sebagai alat transportasi yang direkomendasikan. Makanya banyak negara maju yang menggunakan moda transportasi dengan kapasitas cukup banyak ini. Acehpun mendambakan kehadiran kereta api kembali. Pada tahun 1998, Presiden B. J. Habibie pernah menjanjikan untuk memulai kembali pembangunan rel kereta api. Programnya dilaksanakan namun tidak optimal dan pada akhirnya gagal. Bahkan di tahun 2012, anggarannya dialihkan oleh Gubernur Aceh ke pembangunan irigasi untuk meningkatkan sektor pertanian. Mungkin suatu saat nanti, Aceh bisa kembali punya moda transportasi darat berupa kereta api.

Penanggung Jawab : Irini Dewi Wanti, S.S., M.SP.

Penulis : Essi Hermaliza

Editor : Irini Dewi Wanti, S.S., M.SP.

Setting/Layout : M. Faiz Basyamfar



KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
DIREKTORAT JENDERAL KEBUDAYAAN
BALAI PELESTARIAN NILAI BUDAYA ACEH

(Wilayah Kerja Provinsi Aceh - Sumut)

Setelah kepemimpinan beralih ke sipil, kereta api ini berganti nama menjadi **Atjeh Staatsspoorwegen** atau disingkat dengan ASS yang kemudian diplesetkan dengan kepanjangan Asal Sampai Saja. Pasalnya kereta ini berjalan hanya dengan kecepatan 25 kilometer per jam. Diceritakan orang-orang terdahulu bahwa bila penumpang hendak buang air kecil mereka dapat melompat turun lalu menaikinya kembali. Ada pula yang menyebutnya "kandang anjing beroda" karena ukuran gerbongnya yang sangat sempit. Akan tetapi, kereta api terus difungsikan dan digunakan sebagai alat transportasi paling efektif pada masanya dan terus berlanjut hingga Indonesia Merdeka.



Kereta api uap ini masih berfungsi sampai tahun 1970-an, masyarakat Aceh menyebutnya dengan istilah "**Geuritan Apui**". Akhirnya, pada tahun 1982, kereta api di Aceh secara resmi tidak beroperasi lagi dikarenakan terus menerus merugi. Alat transportasi darat lainnya semakin banyak dan lebih cepat dengan pemeliharaan yang lebih mudah, sementara lokomotif masih terkendala dengan sulitnya mendapatkan onderdil. Oleh sebab itu, kereta api Aceh dinyatakan 'dipensiunkan'.

Memang tak mudah merencanakan dan membangun railway di Aceh, mengingat medan yang tidak mudah, dalam kondisi perang pula. Belanda butuh waktu puluhan tahun untuk mempersiapkan rencana pembangunan. Puluhan tahun pula waktu dihabiskan hingga akhirnya seluruh jalur terhubung. Namun mereka berhasil menuntaskannya.

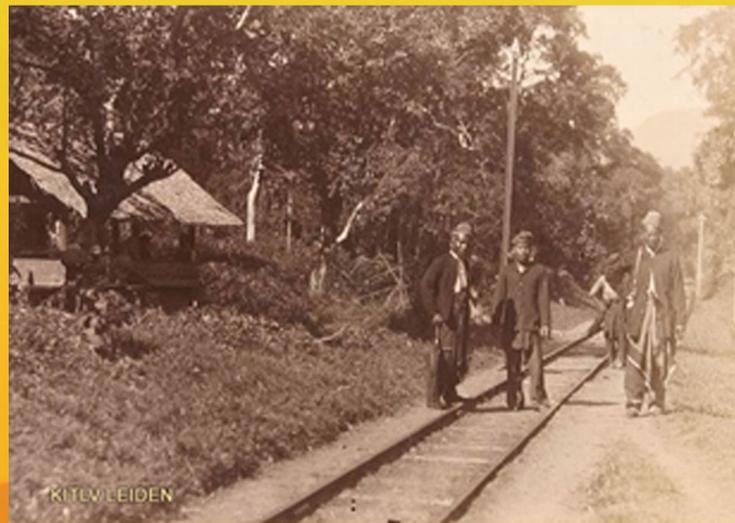


Mesin lokomotif BB 84 kereta api yang terpajang sebagai sebuah monumen di pusat Kota Banda Aceh adalah sebuah bukti sejarah Aceh zaman Belanda. Monumen tersebut dapat dilihat di sisi kanan pusat perbelanjaan Barata, di seberang kanan Masjid Raya Baiturrahman. Mungkin tidak banyak orang yang menghiraukan monumen ini, padahal sebelum berakhir diam di atas sana, lokomotif itu telah melintasi masa-masa yang berat, menyaksikan perang yang cukup panjang.



Dahulu kereta api ini dinamai "Atjeh Tram". Seorang Gubernur Militer Belanda pada tanggal 26 Juni 1874 memerintahkan pembangunan jalur kereta api dari Ulee Lheue ke Kutaraja. Bukan sebagai alat transportasi umum, rel-rel sengaja dibangun untuk kepentingan perang yaitu untuk memudahkan pengangkutan semua kebutuhan logistik dan peralatan perang bagi pemerintahan Belanda atau logistik untuk dapat terus menerus menggempur Aceh.

Kegiatan pengangkutan alat perang masih terlihat ketika pemerintah Belanda di Aceh menerapkan sistem konsentrasi lini (1884-1893). Hal ini disebabkan sudah seringnya pejuang Aceh menyerang pengangkutan makanan dan amunisi di sekitar ibukota Kutaraja. Konsentrasi lini merupakan rangkaian dari 16 pos tersembunyi di dalam sebuah lingkaran di Kutaraja di mana lintas Ulee Lheue – Kutaraja saling dihubungkan dengan 3 jalur kereta api lainnya; Kutaraja–Lambaro, Kutaraja-Keutapang Dua, dan Kutaraja-Lamnyong. Lebar daerah blokade di sisi luar lingkaran ini adalah 1000 meter yang digunakan untuk melindungi kota di dalam lingkaran terhadap serangan musuh dari luar lini.



Pada tanggal 12 November 1876 pemerintah Belanda membuka stasiun kereta api Kutaraja. Stasiun ini merupakan stasiun kereta api terbesar di Aceh, serta termasuk dalam wilayah aset divre I Sumatra Utara dan Aceh. Stasiun kereta api kelas besar tipe A tersebut terletak di Kampung Baru, Baiturrahman, Banda Aceh.

Pada tahun 1885, rel kereta api tersebut diperpanjang sampai ke Gle Kameng, Indrapuri, Aceh Besar namun Belanda mengalami kendala, pejuang Aceh berkali-kali menyerang menggagalkan upaya pembangunan itu. Jalur kereta api hanya berhasil diselesaikan hingga kawasan Lambaro, Aceh Besar. Akan tetapi di wilayah pesisir timur Aceh, pembangunan rel terus dilakukan.

Pada tahun 1886, pembangunan rel kereta api dilanjutkan ke arah Lamnyong, lalu ke arah Krueng Cut hingga Pante Pirak. Belanda terus memperpanjang rel kereta api, sementara pejuang Aceh terus menggempur dan menggagalkannya.

Bulan Januari 1898, jalur kereta api sepanjang 18 km diperpanjang hingga mencapai Seulimum dan dimanfaatkan untuk umum. Tahun 1900, Gubernur Van Heutzs merencanakan perluasan jalur kereta api Seulimum-Sigli-Lhokseumawe. Biaya ditaksir untuk membangun jalur ini sebesar 3 juta gulden, biaya terbesar untuk membuat lintasan di pegunungan yang sangat berat.



Tanggal 15 September 1903 jalur Beureunun–Lameulo sepanjang 5 km siap dikerjakan dan dibuka untuk umum. Tahun 1912, pertemuan jalur kereta api lintasan Deli Pangkalan Berandan - Aceh dimulai. Di tahun yang sama, jalur kereta api Langsa - Kuala Simpang resmi dibuka untuk umum. Hingga tahun 1919 kereta api ini tuntas dan telah melayani transportasi dari Aceh sampai ke Deli, Pangkalan Brandan, Sumatera Utara. dari Aceh sampai ke Deli, Pangkalan Brandan, Sumatera Utara.

Saat itu, dengan kereta api buatan Jerman itu, waktu tempuh yang diperlukan dari Banda Aceh ke Medan ialah 2 hari lamanya. Tidak seperti kereta api masa kini, Atjeh Tram berjalan perlahan.

