

INDUSTRIALISASI DAN EKSISTENSI KOTA LANGSA PADA ERA KOLONIAL, 1907- 1942

by Yety Rochwulaningsih

Submission date: 27-Apr-2023 06:25PM (UTC+0700)

Submission ID: 2077077735

File name: 7320-20476-1-PB.pdf (511.46K)

Word count: 6444

Character count: 39469

INDUSTRIALISASI DAN EKISTENSI KOTA LANGSA PADA ERA KOLONIAL, 1907-1942

Ahmad Muhajir, Dewi Yufiati, dan Yety Rochwulaningsih
Program Studi Magister Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Diponegoro

ABSTRACT

This study aimed to examine the existence of Langsa as a colonial city during the first half of the 20th century, which focused on development of capitalism in industrial sector and its relation with establishment of this city. Colonial government had to developed capitalism through industrialization and to accommodated the private interests. East Aceh previously had a traditional economic-base on pepper agriculture but this was devastated by war and then replaced by capitalism. Industrialization was implemented by the Dutch on transportation, communication, public services and rubber plantation industries. Then the private capitalists were dominated the rubber plantation and petroleum mining industries. Industrialization was the determinant factor of the growth of Langsa as the colonial city and impacted the major changes and development of urban space. Since 1907, Langsa became the third largest city in Aceh until the end of the Dutch colonialism in 1942.

Keywords: industrialization, capitalism, colonial city.

ABSTRAK

Studi ini bertujuan untuk mengkaji eksistensi Langsa sebagai kota kolonial pada paruh pertama abad ke-20, yang difokuskan pada perkembangan kapitalisme di sektor industri dan hubungannya dengan pembangunan kota tersebut. Pemerintah kolonial didorong untuk mengembangkan kapitalisme melalui industrialisasi untuk mengakomodir kepentingan kapitalis swasta. Dahulu Aceh Timur memiliki basis ekonomi tradisional pada pertanian lada namun hancur akibat perang dan kemudian digantikan oleh kapitalisme. Industrialisasi diimplementasikan oleh Belanda pada industri jasa transportasi, komunikasi, layanan umum dan perkebunan karet. Kemudian industri perkebunan karet dan pertambangan minyak bumi didominasi oleh kapitalis swasta. Industrialisasi merupakan faktor determinan pertumbuhan Langsa sebagai kota kolonial dan berdampak pada perubahan besar dan perkembangan ruang kota. Hanya satu dasawarsa (1907-1917), Langsa telah menjadi kota ketiga terbesar di Aceh hingga akhir kolonialisme Belanda pada tahun 1942.

Kata kunci: industrialisasi, kapitalisme, kota kolonial.

Author correspondence:

Email: ahmadkiddy@gmail.com.

Available online at <http://journal.unnes.ac.id/nju/index.php/paramita>

PENDAHULUAN

Industrialisasi merupakan faktor kunci terjadinya banyak perubahan di Aceh pada era kolonial. Dalam rangka mempercepat pembangunan Aceh pasca Perang Aceh (1873-1912), Belanda mulai menerapkan sistem kapitalisme sebagai basis ekonomi baru melalui industrialisasi dengan harapan bisa memajukan Aceh agar sejajar dengan daerah-daerah lain di Hindia Belanda. Beberapa kota utama menjadi ujung tombak perekonomian kolonial berkat industri yang menjadi andalan di daerah itu, terutama Sabang dengan industri maritim, Kutaraja dengan pusat perdagangan dan pemerintahan, Peureulak dengan industri pertambangan minyak bumi, Langsa dengan industri perkebunan karet dan Kuala Simpang dengan industri pertambangan minyak bumi, serta perkebunan karet dan kelapa sawit. Menurut temuan dari studi Ismail, di antara kota-kota tersebut, hanya Langsa (*Onderafdeeling* Langsa) dan Kuala Simpang (*Onderafdeeling* Tamiang) yang muncul sebagai kota baru sejak industri hadir di Aceh Timur pada dasawarsa pertama abad ke-20 (Ismail, 1991: 216). Temuan tersebut membuktikan bahwa Aceh Timur pernah menjadi daerah yang sangat penting.

Sejak akhir abad ke-19, daerah Aceh Timur menjadi pusat perhatian kapitalis seiring perkembangan situasi perekonomian kala itu. Pertama, di negeri Peureulak ditemukan potensi cadangan minyak bumi dan *uliebaling* setempat menyambut hangat kehadiran investor untuk mengeksploitasi minyak bumi di wilayah kekuasaannya. Kedua, industri perkebunan tembakau di Deli berusaha dikembangkan ke daerah luar. Ketiga, situasi di daerah Aceh Timur sudah lebih kondusif daripada daerah lainnya (Ismail, 1991: 150-154). Situasi tersebut direspons oleh pemerintah kolonial dengan menyediakan daerah ekspansi kepada para investor. Namun karena daerah Peureulak dianggap belum lagi siap dibuka, maka daerah Tamiang (wilayah administrasi Sumatera Timur hingga tahun 1907) didahulukan dibuka untuk investasi modal swasta pada tahun 1898. Setelah itu, beberapa perusahaan perkebunan temba-

kau mulai mengekspansikan modalnya ke sana. Sementara itu, minyak bumi berhasil dieksploitasi di Tamiang oleh perusahaan *Koninklijke*. Sayangnya, percobaan industrialisasi pertama di Tamiang tidak berjalan seperti yang diharapkan. Penyebabnya adalah kondisi tanah yang kurang cocok sehingga mengakibatkan tanaman tembakau tidak tumbuh dengan baik di sana, sedangkan cadangan minyak bumi pun tidak sebanyak yang diperhitungkan oleh investor. Oleh karena itu, pengembangan industri tembakau gagal diteruskan dan industri pertambangan minyak bumi stagnan hingga memasuki abad ke-20 (Ismail, 1991: 142-143).

Perkembangan perekonomian pada awal abad ke-20 ditandai oleh beberapa hal penting. Pertama, sejak tahun 1900 pemerintah kolonial semakin intens mendukung pengembangan kembali industri pertambangan minyak bumi melalui kemudahan akses dan pemberian izin lebih banyak kepada investor untuk aktivitas eksploitasi di Peureulak dan Tamiang (Ismail, 1991: 154). Kedua, tanaman karet jenis *Hevea brasiliensis* menjadi primadona baru tanaman alternatif industri perkebunan. Selangkah di depan Belanda, Inggris membuktikan keberhasilan mereka mengembangkan tanaman karet dalam skala perkebunan besar di wilayah koloninya (Ismail, 1991: 145). Ketiga, harga produk karet di pasar Eropa meningkat dan sangat menguntungkan sehingga prospek industri perkebunan karet sangat cerah (Ismail, 1991: 162). Keempat, pesatnya perkembangan industri perkebunan karet di Medan mengakibatkan kebutuhan terhadap tanah semakin besar namun ketersediaannya justru semakin sempit, sehingga dibutuhkan daerah-daerah baru sebagai lokasi ekspansi industri meliputi daerah Asahan, Simalungun dan Batubara di sebelah selatan, serta daerah Langkat dan Aceh Timur di sebelah utara (O'Malley dalam Booth, 1988: 226, Mawardi, 2005: 56). Beruntungnya, pemerintah kolonial menemukan fakta bahwa tanah di Aceh Timur sangat cocok untuk tanaman keras seperti karet (*Jaarboek*, 1908: 319). Oleh karena itu, untuk memulai kembali indus-

trialisasi di Aceh Timur, maka pemerintah kolonial berusaha menghilangkan pandangan skeptik para investor pasca percobaan industrialisasi pertama yang gagal dengan menawarkan daerah *Onderafdeeling* Langsa dan *Onderafdeeling* Tamiang untuk pengembangan industri perkebunan karet. Sebagai proyek percontohan sekaligus memberi stimulasi kepada investor swasta, pemerintah kolonial berinisiasi untuk membuka perkebunan karet milik negara di Langsa pada tahun 1907 yang menandai dimulainya industrialisasi kedua.

Berdasarkan latar belakang di atas, diduga kuat bahwa industrialisasi merupakan faktor determinan bagi tumbuhnya Langsa sebagai sebuah kota. Artikel ini bertujuan menggali sejarah eksistensi kota Langsa yang dihubungkan dengan dampak dari industrialisasi di sana. Oleh karena itu, artikel ini juga berusaha menjawab permasalahan berikut: (1) apa yang melatarbelakangi Langsa menjadi daerah potensial bagi penyelenggaraan industrialisasi? (2) bagaimana industrialisasi diselenggarakan oleh negara dan kapitalis swasta di Langsa? (3) bagaimana dampak dari industrialisasi tersebut terhadap pertumbuhan kota Langsa hingga akhir kolonialisme Belanda?

METODE PENELITIAN

Studi ini menggunakan sejumlah arsip kolonial dan sumber lainnya baik yang tergolong sumber primer maupun sekunder, yang relevan serta mengandung evidensi dan fakta sejarah. Adapun yang tergolong sumber primer di antaranya: *Memoire van Overgave*, *Jaarboek van Dept. van Landbouw*, *Staatsblad van Nederlandsch-Indië*, serta *Volkestelling 1930*. Selain itu, yang tergolong sumber sekunder di antaranya: Majalah *De Ingenieur* dan *Indisch Tijdschrift voor Spoor- en Tramwegwezen*, Surat Kabar *De Sumatra Post*, *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië*, serta buku-buku terbitan sezaman maupun kontemporer dan karya ilmiah dari berbagai perguruan tinggi. Sumber-sumber tersebut diperoleh dari beberapa tempat, terutama dari Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI) dan Perpustakaan Nasional Republik Indonesia (PNRI) serta berbagai perpustakaan lainnya. Kemudian

data-data sejarah dianalisis melalui Metode Sejarah dan dibantu dengan menggunakan pendekatan lima Social terutama meminjam konsep kapitalisme, industrialisasi dan kota kolonial. Sebagai sebuah karya historiografi, studi ini dibatasi dalam ruang lingkup spasial mencakup wilayah *Onderafdeeling* Langsa, *Afdeeling* Aceh Timur, *Gouvernement Atjeh en Onderhoorigheden* (Gubernur Aceh dan Daerah takluknya) dan lingkup temporal mencakup periode 1907-1942 atau dari dimulainya industri perkebunan karet di Langsa hingga akhir kolonialisme Belanda.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Akses-akses Menuju Industrialisasi

Ditinjau dari aspek geografis, Langsa terletak di kawasan pantai timur Aceh yang memiliki karakteristik bentang alam yang khas dibandingkan daerah lainnya di Aceh. Daerah dataran rendah Langsa yang luas sudah sejak lama dihuni oleh penduduk untuk bertani dan mengekstrak berbagai keuntungan ekonomis lainnya dari alam. Daerah pesisir Aceh Timur memiliki tanah yang ditumbuhi rawa-rawa berbakau dan nipah. Sebagian besarnya digenangi air laut dan ditumbuhi hutan bakau yang luas seperti di muara sungai-sungai besar. Pada era kolonial, kompleks hutan bakau di Langsa adalah yang paling luas, yaitu sekitar 32.300 ha (Ismail, 1991: 22). Perairan Teluk Langsa sejak lama menjadi sumber penghidupan masyarakat nelayan lokal dan merupakan jalur perdagangan lada di kawasan Selat Malaka sejak abad ke-19 (*Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië*, 1939: 1628, 1636). Didukung oleh iklim yang baik dan siklus angin muson yang bersahabat menjadikan gelombang air laut di perairan Teluk Langsa cenderung lebih tenang dan menguntungkan bagi aktivitas pelayaran regional (Kreemer, 1922: 183-184). Di Kuala Langsa itulah Belanda membangun Pelabuhan Langsa pada tahun 1906.

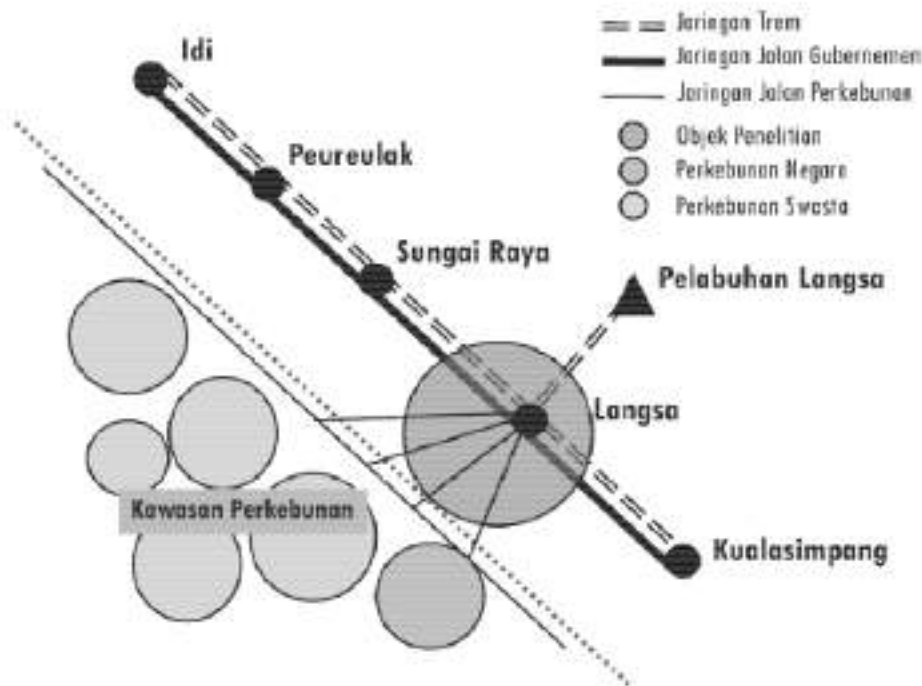
Ditinjau dari akses demografi dan mata pencaharian, penduduk di Langsa merupakan yang paling heterogen di seluruh Aceh, terutama sejak adanya gelombang migrasi besar petani lada dari utara

11 pada abad ke-19 dan industrialisasi pada awal abad ke-20. Pada tahun 1823, catatan John Anderson tentang negeri-negeri di pantai timur Sumatera yang dieksplorasinya menyebut secara singkat bahwa negeri Langsa merupakan suatu negeri bahari yang penduduknya bermukim di sekitar sungai dengan populasi ±600 jiwa saja (Anderson, 1826: 234-235). Menurut taksiran P.J. Veth, penduduk di negeri Langsa pada tahun 1875 berjumlah sekitar 3.000 jiwa yang mayoritasnya orang Aceh (Mawardi, 2005: 30). Pada tahun 1917, jumlah penduduknya telah mencapai ±16.591 jiwa dan meningkat pada tahun 1927 menjadi ±17.890 jiwa (Kreemer, 1922: 216). Menurut data resmi pada sensus tahun 1920, jumlah penduduknya telah mencapai 31.433 jiwa dan pada sensus tahun 1930 meningkat dua kali lipat menjadi 44.271 jiwa (*Volkstelling 1930*, 1939: 39, 112). Orang Aceh, Melayu, Minang, Sunda, Mandailing dan Jawa merupakan beberapa kelompok etnik Bumiputra yang menetap di Langsa. Sementara itu, penduduk dari ras Eropa, Cina dan India merupakan minoritas yang menetap di pusat kota. Besarnya populasi penduduk di *Onderafdeling* Langsa ternyata tidak bisa dimanfaatkan dengan maksimal oleh Belanda untuk menyerap tenaga kerja di sektor industri. Minimnya minat orang Aceh untuk bekerja di perusahaan-perusahaan perkebunan serta sikap anti-Belanda yang masih melekat mengakibatkan para investor mendatangkan orang Jawa dengan jumlah yang sangat besar untuk menyasati potensi demografi yang gagal dimanfaatkan.

Ditinjau dari akses politik dan ekonomi, walaupun pada umumnya Perang Aceh resmi berakhir pada tahun 1912, namun di wilayah Aceh Timur perang lebih cepat berakhir ketika seluruh negeri Bumiputra di sana menyerah kepada Belanda pada tahun 1877 (Ismail, 1991: 100). Tanah-tanah diliberalisasi untuk disewakan kepada para investor yang menandai dimulainya industrialisasi pertama di Aceh, yaitu di wilayah Aceh Timur. Selain itu, pemerintah kolonial menjalankan Kebijakan Pasifikasi untuk menga-

mankan Aceh melalui berbagai cara, di antaranya melalui: (1) penaklukan militer; (2) siasat politik dengan cara memelihara golongan *uliebalang* sebagai elite dan pejabat resmi Bumiputra; (3) penciptaan situasi keamanan dan politik yang kondusif-koperatif; (4) pembangunan prasarana penting seperti jaringan trem, pelabuhan dan jalan darat; (5) perbaikan perekonomian yang hancur akibat perang; (6) perbaikan pendidikan untuk rakyat; (7) melalui perbaikan kualitas kesehatan rakyat (Sufi, 1985, Muhajir, 2016: 61-65).

Sistem ekonomi tradisional yang didominasi oleh aktivitas pertanian lada berorientasi ekspor sejak satu abad sebelumnya hancur akibat perang dan telah digantikan oleh sistem kapitalisme. Pertanian lada lebih dominan daripada jenis pertanian lain karena keuntungan yang diperoleh lebih besar. Orientasi komersial tersebut kemudian membentuk karakter wirausaha para petani di Aceh Timur (Ismail, 1991: 59-66). Di samping itu, Belanda juga melemahkan posisi ekonomi dan politik *uliebalang* melalui pembatasan wewenang yang dahulu berada di dalam genggamannya. Contohnya sejak didirikannya *Landschapskas* (Kas Negeri) pada tahun 1908, mereka mulai menerima gaji tetap dan tidak boleh lagi menerima komisi secara bebas dari perusahaan-perusahaan swasta. Selain itu, *Volkscreditbank* (Bank Perkreditan Rakyat) yang didirikan sejak tahun 1915 juga mengakibatkan para *uliebalang* yang merangkap sebagai pemberi modal bagi usaha pertanian rakyatnya kehilangan pengaruh karena kredit lunak yang ditawarkan oleh bank tersebut lebih diminati (Ismail, 1989: 9). Para *uliebalang* memang diangkat oleh pemerintah kolonial sebagai pejabat *zelfbestuurder* dalam birokrasi Bumiputra namun telah banyak sekali kehilangan pengaruh. Bahkan, wewenangnya hanya berlaku terhadap rakyatnya sendiri, sehingga jabatan tersebut terkesan begitu simbolik. Dengan demikian, pemerintah kolonial berhasil memindahkan hampir seluruh potensi ekonomi di Aceh Timur dari tangan *uliebalang* ke investor kapitalistik agar lebih bebas membangun industrinya tanpa terhalang



Gambar 1. Peta Industri Perkebunan dan Integrasinya dengan Jaringan Transportasi di Langsa, 1907-1942 (Sumber: Muhajir, 2016)

oleh pengaruh pucuk pimpinan rakyat Bumiputra tersebut.

Industrialisasi di Langsa

Industrialisasi membutuhkan berbagai infrastruktur pendukung. Industri yang berbasis di perkotaan (*urban based industries*) seperti industri jasa transportasi, komunikasi dan jasa layanan umum (*utilities*) merupakan penunjang aktivitas industri yang berbasis di pedesaan (*rural based industries*) seperti industri perkebunan karet dan pertambangan minyak bumi. Di Langsa, industri yang berbasis di perkotaan lebih banyak dikuasai oleh pemerintah kolonial, sedangkan industri yang berbasis di pedesaan terutama di sektor hulu lebih banyak dikuasai oleh kapitalis swasta.

Pertama, Urban Based Industries. Di sektor industri jasa transportasi, jaringan *Atjeh-trem* (Trem Aceh) dibangun sejak tahun 1874 sampai 1917 yang menghu-

bungkan kota-kota di pantai timur mulai dari Kutaraja sampai Kualasimpang. Trem Aceh merupakan infrastruktur pertama dan termahal yang pernah dibangun oleh Belanda di Aceh. Selain itu, trem dibutuhkan sebagai alat transportasi darat jarak jauh yang paling efisien. Meskipun tujuan awalnya adalah untuk mendukung keperluan perang, namun pada perkembangannya trem juga mampu menjawab kebutuhan alat transportasi interlokal yang mendukung penyelenggaraan industrialisasi di Aceh Timur dan distribusi komoditas di sepanjang kawasan itu. Sejak tahun 1882, Trem Aceh juga menjadi agen transportasi umum dengan nama lainnya ASS (*Atjeh Staatspoorwegen*). Pembangunannya di Langsa dimulai pada awal tahun 1905 dan rampung pada awal tahun 1906 (Müller, 1916: 160). Berikutnya pembangunan jalur Langsa - Pelabuhan Langsa dimulai pada bulan Januari tahun 1906 dan rampung pada bulan Juni tahun 1906. Jalur tersebut



Gambar 2. Suasana di bagian belakang Stasiun Trem Langsa, 1916. (Sumber: Müller, 1916).

mulai digunakan ketika Pelabuhan Langsa dibuka pada tahun 1907 (Müller, 1916: 160, Casperz, 1927: 873). Jaringan trem berperan penting sebagai penghubung daerah perkebunan, pusat kota dan pelabuhan. Demikian pula sebagai alat transportasi massa, trem sangat penting untuk mobilitas penduduk terutama pada masa-masa awal ketika jumlah mobil masih terbatas.

Pelabuhan Langsa dibangun oleh pemerintah kolonial pada bulan April tahun 1906 dan rampung pada awal tahun 1907. Sejak dibuka untuk pelayaran umum, pelabuhan Langsa disinggahi sekitar 36 kapal dalam sebulan, baik armada milik KPM (*Koninklijke Paketvaart Maatschappij*) maupun perahu-perahu pedagang dari Pulau Pinang yang bongkar muat di sana setiap pekannya (Boer, 1927: 16). Sementara itu, komoditas hasil industri perkebunan yang diekspor di antaranya adalah karet, minyak kelapa sawit, lada, pinang dan kopra, sedangkan komoditas yang diimpor di antaranya beras, ikan asin, dan berbagai kebutuhan rumah tangga lainnya bahkan mobil (Kreemer, 1923: 16-19). Di samping itu, jaringan jalan darat yang dibangun oleh pemerintah kolonial di *Onderafdeling* Langsa hingga tahun 1927 telah mencapai sepanjang ± 90 km yang meliputi jalan lintas di kota (jalan primer) maupun jalan perkebunan (jalan sekunder). Jaringan jalan berkembang seiring perkembangan industri perkebunan di Langsa. Komoditas dari perkebunan diangkut melalui jaringan jalan yang telah ada ke stasiun trem di pusat kota (Boer, 1927: 2-3).

Di sektor industri jasa komunikasi, kantor pos Langsa dibangun oleh

pemerintah kolonial pada tahun 1905 yang menyediakan layanan pos, telegraf dan telepon kepada masyarakat umum. Sarana komunikasi di Aceh pada awalnya dibangun untuk mendukung keperluan perang, namun kemudian keberadaannya semakin meluas di kota-kota terutama yang ada aktivitas industri dan bisa diakses oleh penduduk sipil. Setelahnya telepon pribadi mulai menjangkau perumahan penduduk terbatas di kota-kota utama di Aceh. Sejak pertama kali dibangun pada akhir abad ke-19, jaringan telepon di Aceh sepanjang 1.600 km yang dibangun dan dikelola oleh pihak Zeni Militer dialihkan kepada jawatan milik pemerintah, yaitu *Post-, Telegraf- en Telefoondienst* pada tahun 1922 (Kreemer, 1923: 89-90).

Di sektor jasa layanan umum, *waterleiding* dibangun oleh pemerintah kolonial di suatu daerah di Langsa yang memiliki sumber mata air terbaik, yaitu Kemuning. Pembangunan instalasi *waterleiding* dilakukan secara bertahap dan rampung pada tahun 1928. Sebelumnya air ledeng sudah bisa didistribusikan untuk sebagian besar penduduk di kota. Bahkan perusahaan Trem Aceh dan perusahaan-perusahaan perkebunan menyuplai air bersih dari Kemuning (Boer, 1927: 25). Namun, pemerintah kolonial justru tidak terlibat dalam penyediaan layanan umum lainnya seperti listrik dan gas terutama untuk penerangan kota. Perusahaan swasta NIGM (*Nederlandsch Indische Gas Maatschappij*) diandalkan sebagai penyuplai



Gambar 3. Kantor Pos Langsa, 1923 (sumber: <http://media.icity.nl>, kode gambar: 507219).

utama kebutuhan listrik dan gas untuk penduduk di Langsa.

Kedua, Rural Based Industries. Industri perkebunan karet dimulai ketika pemerintah kolonial mendirikan 'Gouvernement Caoutchouc Onderneming' (Perkebunan Karet Negara) di Langsa pada tahun 1907 (*Staatsblad* 1907 No. 55). Tujuannya adalah sebagai badan usaha milik negara dan perkebunan percontohan untuk menarik minat investor dari Sumatera Timur (Kreemer, 1922: 432). Stimulasi tersebut direspons positif oleh para investor melalui pembukaan sejumlah perkebunan karet di seluruh *Afdeeling* Aceh Timur. Lagipula prospek karet di pasar Eropa kala itu sangat menjanjikan keuntungan, terutama pada periode 1909-1911. Selain itu, para investor telah percaya terhadap potensi tanah di Aceh Timur yang diklaim oleh pemerintah sangat cocok untuk tanaman karet jenis *Hevea brasiliensis*. Tidak hanya oleh pengusaha besar, bahkan satu dasawarsa berikutnya muncul animo dari petani Bumiputra untuk meniru kesuksesan perusahaan-perusahaan perkebunan besar dengan cara mereka sendiri. Usaha perkebunan rakyat ini menjadi tren yang dikenal dengan istilah *Bevolkingsrubbercultuur* (Budidaya Karet Rakyat). Perkebunan-perkebunan karet swasta mulai dibuka di Langsa pada tahun 1909. Pada akhir tahun 1917, di *Onderafdeeling* Langsa telah beroperasi sekitar 20 perusahaan swasta yang mengelola 28 *onderneming*. Pada tahun 1919, jumlahnya bertambah menjadi 44 *onderneming* dengan total luas penanaman 15.083 ha.

Sebagian besar perusahaan perkebunan karet di Langsa tergabung dalam keanggotaan AVROS (*Algemene Vereeniging van Rubberplanten ter Oostkust van Sumatra*) atau Asosiasi Pekebun Karet di Pantai Timur Sumatera (Kreemer, 1922: 433-435). Di samping itu, mayoritas buruh di industri perkebunan merupakan orang Jawa migran. Menariknya, sejak kedatangan pada tahun 1908 hingga sensus penduduk pada tahun 1930, mereka menjadi penduduk terbesar di kota (33,12%) dari total populasi Bumiputra, disusul oleh orang Aceh



Gambar 4. Komunitas Perkebunan di Perkebunan Karet Negara 'Langsa', 1908 (Sumber: *Jaarboek*, 1909).

(20,66%) dan orang Melayu (23,95%) (*Folkstelling* 1930: 39, 120, 142).

Produk yang dihasilkan dari industri perkebunan karet di Langsa selama era kolonial berupa produk karet setengah jadi dalam bentuk *latex rubber sheet* (lembaran-lembaran lateks) sebagai produk premium, *lump rubber* (karet gumpalan), *scraps rubber* (karet potongan) dan produk kualitas terendah seperti *bark rubber* (kulit karet). Semua produk tersebut dikirim ke pusat-pusat industri pengolahan karet di Eropa melalui Pelabuhan Langsa via Pulau Pinang dan Singapura (Muhajir, 2016: 152). Walaupun tergolong sebagai industri hulu, industri perkebunan karet di Langsa dan Tamiang berkembang dengan sangat baik. Hal itu terbukti dari peningkatan luas areal tanam dan volume produksi karet dari seluruh Aceh Timur yang sangat progresif dalam tiga dasawarsa. Pada tahun 1911, luas penanaman meliputi 2.845 ha dari total luas konsesi mencapai 36.488 ha. Pada tahun 1920, luas penanaman meningkat menjadi 12.566 ha dari total luas konsesi mencapai 66.803 ha dan volume produksinya mencapai 1.258.046 kg. Pada tahun 1930, luasnya meningkat lagi menjadi 28.749 ha dari total luas konsesi mencapai 60.750 ha dan volume produksinya mencapai 6.103.445 kg (Mawardi, 2005: 65).

Keberadaan industri pertambangan minyak bumi di *Onderafdeeling* Langsa sangat penting bagi pembangunan perekonomian. Produktivitas meningkat selama dasawarsa pertama dan kedua. Walaupun terjadi penurunan yang cukup mengkhawatirkan pada periode Perang

Dunia I dan menjelang Maleise, namun produktivitas meningkat kembali selama dasawarsa ketiga. Perusahaan terbesar kala itu, BPM (*Bataafische Petroleum Maatschappij*) telah mengeksploitasi empat sumur minyak hingga tahun 1927. Akan tetapi, tidak semua calon investor memperoleh kesempatan untuk mengeksplorasi lokasi-lokasi pengeboran yang baru karena pemerintah kolonial lebih selektif dalam hal pemberian izin. Meskipun demikian, lokasi-lokasi lama yang dieksploitasi secara intensif masih menguntungkan. Kebijakan pemerintah sangat mempengaruhi iklim industri dan pemasukan negara. Luas konsesi-konsesi baru yang diberikan juga jauh lebih besar daripada sebelumnya. Adapun konsesi-konsesi baru tersebut meliputi: Atjeh Complex, Oost Atjeh Complex, Tamiang Blok, Jambu Ayér, Pasé dan Langsa (Boer, 1917: 17-18, 159-160).

Tenaga kerja yang direkrut pada umumnya meliputi orang Eropa dan Jawa, sedangkan orang Aceh jarang. Hingga tahun 1916, hampir tidak ada orang Aceh yang dipekerjakan di perusahaan-perusahaan pertambangan swasta. Dari kemajuan yang dicapai industri di sektor ini, sejumlah pihak memperoleh keuntungan, mulai dari pengusaha swasta, pemerintah hingga kepala negeri Bumiputra (Boer, 1927: 158). Hingga tahun 1938, tercatat ada 11 konsesi penambangan minyak bumi yang produktif di Aceh Timur dengan total luas mencapai 388.151 ha. Karena di Aceh Timur belum dibangun kilang minyak, maka minyak mentah harus disalurkan melalui pipa sepanjang 130 km ke kilang milik BPM di Pangkalan Brandan, *Afdeeling* Langkat. Dengan demikian, tidak ada ekspor minyak langsung melalui Pelabuhan Langsa, melainkan melalui Pelabuhan Pangkalan Brandan dan Belawan sebagai ujung tombak ekspor minyak dari kawasan pantai timur Sumatera.

Perkembangan Kota Kolonial Langsa

Perkembangan kota kolonial Langsa dapat dilihat dari tiga aspek: (1) perkembangan ruang perkotaan, (2) perkembangan ruang aktivitas ekonomi, dan (3) perkembangan



Gambar 4. Kantor *Atjehsche Handel-Maatschappij* (AHM) di Langsa, 1923 (Sumber: Langhout, 1923).

ruang aktivitas sosial dan budaya.

Pertama, perkembangan ruang perkotaan. Di tengah perkembangan industri perkebunan dan pertambangan, Langsa juga berkembang menjadi kota baru dengan konsentrasi penduduk yang paling ramai dan heterogen di *Afdeeling* Aceh Timur. Daerah perkotaan Langsa Tunong berkembang dan terhubung di antara jaringan darat lintas pantai timur Sumatera yang membelah dari arah barat laut ke tenggara, kawasan perkebunan dan pelabuhan. Kontur tanah di daerah perkotaan nyaris rata, sehingga sangat ideal bagi pembangunan kota. Sayangnya, selama empat dasawarsa Langsa hanya menyandang status sebagai kota biasa, statusnya tidak pernah naik menjadi *gemeente* (kotapraja) hingga kolonialisme Belanda berakhir.

Nama Langsa Tunong digunakan oleh pemerintah kolonial untuk menyebut daerah inti kota yang baru dibangun, sedangkan Negeri Langsa yang asli berada di daerah kini yang disebut Langsa Lama. Letak antara keduanya tidak begitu jauh. Perencanaan pembangunan kota secara komprehensif dimulai pada tahun 1905 oleh Korps Zeni (*Encyclopedie van Nederlandsch-Indië*, 1918: 533). Begitu pula sejak tahun 1908, Langsa Tunong ditetapkan sebagai ibukota *Afdeeling* Aceh Timur dan *Onderafdeeling* Langsa dengan sejumlah bangunan dan fasilitas umum yang melengkapinya (*Staatsblad* 1908, No. 401). Perkembangan ruang kota didukung oleh

beberapa infrastruktur yang dibangun kala itu, terutama jaringan trem, pelabuhan laut dan jalan darat. Perkembangan ruang kota dan pembangunan infrastruktur tersebut juga sangat dipengaruhi oleh kepentingan industri perkebunan dan pertambangan. Perubahan ruang kota pada masa-masa awal ditandai oleh berdirinya gedung-gedung administratif, jalan kota, pasar dan pertokoan, pemukiman, hingga pabrik-pabrik dalam tempo yang cukup singkat (Lampiran 1). Dalam satu dasawarsa, negeri Langsa yang sebelumnya berpenduduk jarang telah berubah menjadi kota kolonial yang ramai dan modern di kawasan pantai timur Aceh.

Kedua, ruang aktivitas ekonomi. Aktivitas pemiagaan yang paling utama berada di pasar dan pertokoan atau kawasan Pecinan. Kebutuhan penduduk kota dipenuhi oleh pedagang kaki lima di pasar tradisional dan penjaja toko maupun kedai di deretan pertokoan. Kawasan pertokoan cukup luas, mencakup tiga ruas jalan di blok-blok pertokoan yang rapi dan modern yang disebut oleh orang Bumiputra sebagai Jalan Kampung Cina I. Pertokoan di sana memang didominasi oleh orang Cina. Hanya sejumlah kecil orang Tamil, Aceh dan Minang yang memiliki ruko di sana. Bangunan ruko pada umumnya berciri khas arsitektur Tionghoa. Kawasan pertokoan tersebut sekaligus menjadi kawasan pemukiman mayoritas orang Cina. Kawasan pasar dan pertokoan Langsa merupakan yang terbesar di Aceh Timur (Muhajir, 2016: 133-135). Selain itu, ada beberapa lembaga keuangan yang melayani penduduk di kota, yaitu *Pandhuis* (Pegadaian), *Volkscredietbank* (Bank Perkreditan Rakyat) dan *Landschapkas* (Kas Negeri). *Volkscredietbank* merupakan bank kredit untuk melayani kredit rakyat, terutama untuk modal usaha kalangan petani pasca Perang Dunia I (*De Sumatra Post*, 26 Juni 1919, No. 147). *Landschapkas* merupakan kas tunggal keuangan pemerintah tingkat *landschap* (Negeri Swapraja) yang mengatur sirkulasi pemasukan pajak, pembukuan keuangan dan pendanaan berbagai pembangunan prasarana dan sarana publik. Selain itu, gaji dan komisi untuk *zelf-*

bestuurder dan pejabat-pejabat Bumiputra lainnya juga dikelola olehnya (Muhajir, 2016: 136).

Ketiga, perkembangan ruang aktivitas sosial dan budaya. Pemukiman penduduk kota tersebar di berbagai tempat, baik di tengah kota maupun di pinggiran kota. Pada umumnya pola pemukiman di kota-kota kolonial di Hindia Belanda berdasarkan klasifikasi tripartit. Orang Eropa banyak yang menetap di tengah kota, pemukiman mereka tersebar secara acak tidak jauh di jalan dalam kota. Sisi barat kota paling ramai dihuni oleh keluarga-keluarga bangsa Eropa. Orang Cina ramai menghuni kota. Hunian orang Cina biasanya berupa rumah toko (*ruko*) dengan arsitektur khas Tionghoa, berderet-deret di kawasan Pecinan. Kawasan Pecinan sebagai pemukiman orang Cina dan Timur Asing (*Chinezen wijk en Vreemde Oosterlingen*) yang diresmikan oleh Gubernur Jenderal J.B. van Heutsz pada tanggal 27 Agustus 1906 (*Staatsblad* 1906 No. 391). Sementara itu, minoritas orang Timur Asing lainnya adalah orang India (Tamil) yang juga bermukim di Pecinan. Sementara itu, pemukiman penduduk Bumiputra di kota berada di Kampung Melayu, nama yang mewakili ras Bumiputra, bukan hanya etnik. Kampung Melayu (*Asiatic Dwelling*) terletak di sebelah utara kawasan Pecinan dan pasar yang dikembangkan sejak tahun 1920-an. Ia merupakan pemukiman Bumiputra perdana yang pernah dikembangkan oleh pemerintah. Sementara itu, pemukiman-pemukiman Bumiputra lainnya masih sangat tradisional yang tersebar tidak teratur di pinggiran kota dan di daerah pedalaman (Muhajir, 2016: 137-139).

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 KPM. Distribusi dan penjualan mobil impor ke

kota-kota kecil seperti Langsa, diperantarai oleh agen-agen dari perusahaan impor. Contohnya perusahaan *Koek & Co.*, yang memiliki agen-agen penjual mobil sedan merek Cadillac, Chevrolet dan Oakland di Medan, Padang, Sibolga, Langsa, Tanjung Balai, Pematang Siantar dan Kutaraja. Begitu pula agen dari perusahaan AHM (*Atjehsche Handel Maatschappij*) yang menjual mobil merek Ford di kota-kota di Aceh, yaitu Kutaraja, Langsa, Lhökseumawè, Sigli, Meulaboh dan Tapaktuan. Hingga tahun 1927, jumlah kendaraan di Langsa masih tergolong kecil. Jumlah mobil hanya sebanyak 63 unit, termasuk bus dan truk. Selain kereta bendi dan jenis kendaraan non-bermotor lainnya, sepeda adalah jenis kendaraan pribadi yang paling banyak jumlahnya. Sepeda lebih efisien karena tidak perlu bahan bakar, harga lebih murah dan bobotnya ringan, sehingga terjangkau oleh semua kalangan. Hingga tahun 1927, jumlah sepeda di Langsa mencapai 422 unit (Boer, 1927: 44).

Pemerintah kolonial di Langsa belum memiliki rumah sakit sendiri. *Centraal Planters Hospitaal* (Rumah Sakit Pusat Perkebunan) yang didirikan oleh tiga perusahaan perkebunan swasta pada tahun 1912 dikontrak oleh pemerintah kolonial untuk melayani penduduk sipil di kota. Rumah sakit itu mendapat subsidi dari pemerintah sebesar f 5.780,- per tahun, ditambah dengan 5% darinya untuk pemeliharaan bangunan dan 10% untuk peralatan medis. Selain itu, 65 sen per hari untuk subsidi pasien sipil. Atas kerjasama tersebut, pihak rumah sakit menyediakan sebanyak 50 tempat untuk pasien sipil (Waardenburg, 1931: 28-29, Treffers, 1934: 35-37). Sayangnya, tidak ada rumah sakit umum sejenis lainnya yang dibangun hingga kolonialisme Belanda berakhir.

Pada tahun 1917, sekolah yang telah berdiri di Langsa Tunong yaitu HIS, ELS, *Meisjeschool* (Sekolah Kepandaian Putri) dan sekolah partikelir Cina, sedangkan sekolah lainnya menyusul setelahnya. Sekolah ELS merupakan yang paling prestisius ketimbang sekolah lainnya. Namun, HIS merupakan sekolah yang paling ramai

ketimbang ELS. HIS Langsa menampung pelajar-pelajar dari luar daerah di *Afkeeling* Aceh Timur, terutama anak-anak bangsawan Aceh. HIS Langsa memiliki *internaat* (asrama pelajar) dan perumahan guru. Sekolah 'Chung Hua' berada di kawasan Pecinan. Pada tahun 1927, *Onderwijslijst* Langsa telah memiliki 17 sekolah, yaitu: (1) Satu ELS di Langsa dengan 44 murid; (2) Satu HIS di Langsa dengan 139 murid; (3) Dua *Tweede Klasse School* (Sekolah Kelas Dua) di Langsa dan Peureulak dengan masing-masing 200 dan 232 murid; (4) Delapan *Volkschoolen* (Sekolah Desa); (5) Dua *Ondernemingschoolen* (Sekolah Perkebunan) di Perkebunan Karet Negara dengan 33 murid dan di BPM Rantau Panjang dengan 80 murid; dan (6) Satu sekolah partikelir Cina 'Chung Hua' dengan 175 murid dan dua sekolah sejenis di Peureulak dan Rantau Panjang dengan total 28 murid (Boer, 1927: 27-28).

Pada tahun 1931, bertambah dua sekolah *Volkschoolen* dan dua sekolah partikelir Cina. Murid di ELS dan HIS Langsa bertambah menjadi 63 dan 194 murid. Total murid di *Tweede Klasse School* sebanyak 569 murid, *Volkschool* sebanyak 614 murid dan sekolah partikelir Cina sebanyak 368 murid. *Ondernemingschoolen* bertambah satu sekolah yaitu milik perusahaan VICO di Langsa, sehingga total murid di *Ondernemingschoolen* sebanyak 198 murid.

Pada tahun 1934, di Peureulak bertambah satu *Vervolgschool* (Sekolah Lanjutan dari *Volkschool*) dengan 71 murid. Sekolah partikelir Cina bertambah satu di Langsa. Sementara itu, berdiri pula tiga sekolah partikelir agama di Langsa, yaitu: *Woestha School* milik *Mohammedijah*; *Siradjjoedin School* milik *Vereeniging Siradjjoedin*; dan *Madrasatul Islamiah Wala-dabiah*. Sekolah partikelir lainnya yaitu: *Poesaka School* (*Rauf Institute*) di Peureulak dan *Persatoen Goeroe Indonesia School* di Langsa (Waardenburg, 1931: 30-31, Treffers, 1934: 38-42). Langsa pun menjadi daerah tujuan utama bagi penduduk Aceh Timur untuk mengakses pendidikan.

Secara kultural, orang Eropa memiliki tradisi dansa sebagai kegiatan harian,

baik dalam acara pesta maupun makan malam. Di kota terdapat klub dansa orang Eropa bernama 'Langsa Dansclub'. Selain itu ada 'Tenniscub', yaitu klub tenis orang Eropa tepat di tengah kota. Terpopuler kala itu adalah *société* bernama 'Ons Genoegen', yaitu klub sosial paling ramai di kota. Ons Genoegen terkenal lebih terbuka untuk segala kalangan, tidak seperti 'Langsa Sociétéit' yang berada lebih jauh dari kota dan lebih eksklusif untuk kalangan elite Eropa. Tempat hiburan yang paling banyak diminati oleh penduduk kota adalah bioskop. Gedung 'Deli Bioscoop' paling awal dibuka yang menampilkan 'gambar bergerak'. Pada tahun 1917, dibuka satu gedung bioskop lainnya bernama 'Royal Bioscoop' di dekat kawasan pertokoan dan Pecinan (Muhajir, 2016: 146-147). Aktivitas keagamaan juga dipenuhi dengan keberadaan rumah ibadah bagi pemeluk Kristen dan Islam.

SIMPULAN

Eksistensi Langsa sebagai kota kolonial yang dimulai sekitar satu abad lalu ditentukan oleh kehadiran kapitalisme melalui industrialisasi yang didukung oleh tersedianya akses geografis, demografis serta politik dan ekonomi. Akses geografis meliputi tersedianya potensi sumber daya alam seperti kandungan minyak bumi, tanah yang cocok untuk perkebunan karet dan kelapa sawit, iklim yang baik dan letak yang strategis di kawasan Selat Malaka. Akses Demografis meliputi tersedianya potensi jumlah penduduk lokal yang bisa mendukung kebutuhan tenaga kerja di sektor industri, namun potensi itu tidak berhasil dimaksimalkan oleh kapitalis. Akses politik meliputi faktor keamanan daerah yang terjamin, pengaruh *utérbalang* yang berhasil dilemahkan, serta Kebijakan Pasifikasi dan Etis yang berhasil diimplementasikan. Akses ekonomi meliputi orientasi ekonomi penduduk yang sudah komersial, serta pengaruh politik-ekonomi *utérbalang* yang berhasil dilemahkan oleh pemerintah kolonial untuk kepentingan kapitalis swasta.

Industrialisasi yang diselenggarakan di Langsa bisa dikategorikan dalam dua jenis, yaitu industri yang berbasis di

perkotaan (*urban based industries*) dan industri yang berbasis di pedesaan (*rural based industries*). Industri di perkotaan yang meliputi industri jasa transportasi, jasa komunikasi dan jasa layanan umum yang dibangun oleh pemerintah kolonial untuk mendukung industri di pedesaan. Industri di pedesaan meliputi industri perkebunan karet dan pertambangan minyak bumi yang didominasi oleh kapitalis swasta. Industri di pedesaan yang dikembangkan di Langsa adalah jenis industri hulu yang menghasilkan produk berupa barang setengah jadi terutama lateks dan minyak mentah untuk selanjutnya dikirim ke daerah-daerah industri hilir baik di dalam maupun di luar negeri.

Industrialisasi berdampak pada pertumbuhan ruang perkotaan Langsa yang menandai kebutuhan dan konsumsi penduduk kota telah terpenuhi oleh keberadaan fasilitas-fasilitas pendukung. Daerah pusat kota Langsa Tunong yang dibangun sejak tahun 1905 telah dilengkapi oleh infrastruktur penting seperti jaringan trem, pelabuhan laut dan jalan darat. Selain itu, pusat kota juga telah dilengkapi oleh gedung-gedung administratif, jalan kota, pasar dan pertokoan, pemukiman penduduk, serta pabrik-pabrik dalam tempo yang cukup singkat. Ruang aktivitas ekonomi meliputi kawasan pertokoan dan pasar serta ketersediaan lembaga keuangan seperti pegadaian, bank kredit dan kantor kas negeri. Ruang aktivitas sosial meliputi ketersediaan pemukiman penduduk tripartit untuk orang Eropa, Bumiputra dan Timur Asing. Ketersediaan sarana transportasi darat dan laut, fasilitas kesehatan, pendidikan, keagamaan, serta relaksasi semakin melengkapi kebutuhan penduduk di perkotaan.

Sejarah Langsa pada era kolonial menggambarkan dengan jelas bahwa peranan pemerintah kolonial untuk menumbuhkan minat dan kepercayaan investor sangat besar. Hal ini menarik sekali mengingat pada umumnya kapitalis swastalah yang berperan lebih besar dalam hal penguasaan perekonomian dan pembangunan di kota-kota besar di Hindia Belanda. Sayangnya, industrialisasi yang se-

dang berkembang di Langsa harus berhenti pada tahun 1942 ketika bala tentara Jepang menduduki seluruh wilayah kekuasaan Belanda. Dengan demikian, pengembangan industri di Langsa baru mencapai sektor hulu. Sederhananya, Langsa terlambat memulai industrialisasi dibandingkan kota-kota lainnya. Padahal besar kemungkinan jika Belanda masih berkuasa hingga beberapa dasawarsa lagi, industri bisa berkembang lebih luas hingga ke sektor hilir. Terhentinya industrialisasi yang baru berlangsung tiga dasawarsa tersebut mengakibatkan perkembangan kota Langsa pun melambat. Industrialisasi pada era kolonial telah membuktikan bahwa sejak kehadirannya, Langsa eksis sebagai kota kolonial dan terbesar ketiga di Aceh. Walaupun demikian, progres dan hasil pembangunan yang dicapai pada era kolonial belum terlampaui pada era-era setelahnya. Akhirnya, kehadiran Jepang yang cenderung mengeksploitasi sumber daya di Aceh Timur untuk kepentingan perang mengakibatkan Langsa sulit berkembang menjadi kota dengan industri yang lebih besar dan gagal bertahan lebih lama dalam momentum industrialisasi.

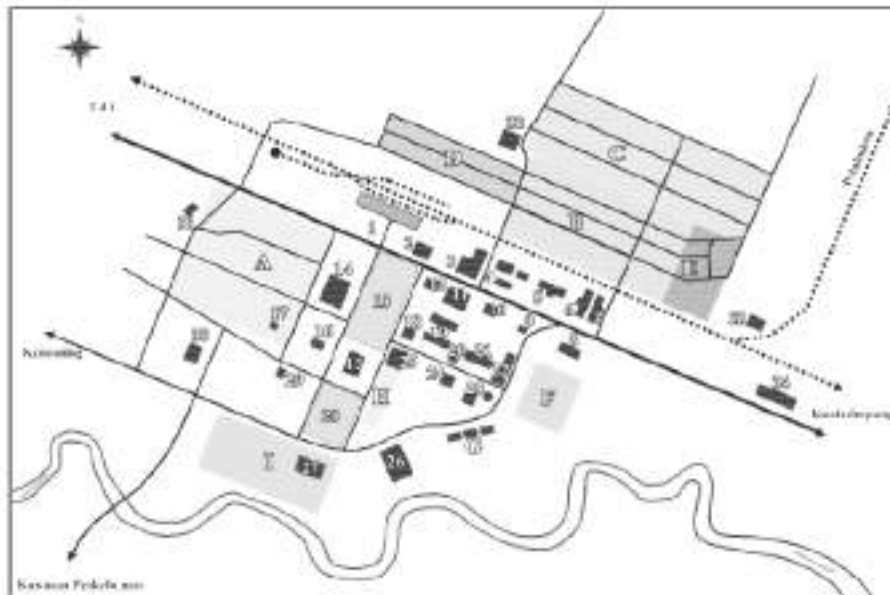
DAFTAR PUSTAKA

- Anderson, John. 1826. *Mission to the East Coast of Sumatra in 1823*. London: T. Cadell, Strand.
- Boer, K.H. de. 1917. *Memorie van Overgave van den Controleur van Onderafdeling Langsa*, 10 Juli 1927. Serie 1e, M.F. 25, Film No. 9, Arsip Nasional Republik Indonesia.
- Caspersz, G.P.J. 1927. "De Atjehtram; haar Geschiedenis; haar Aandeel in de Onderwerping en Pacificatie van Atjeh; Technische Bijzonderheden" *De Ingenieur*. Den Haag: Koninklijk Instituut van Ingenieurs, 1 Oktober 1927, No. 40: 865-878.
- De Sumatra Post*, 26 Juni 1919, No. 147.
- Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië*. 1918. Vol. 2. Den Haag: Martinus Nijhoff.
- Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië*. 1939. Vol. 8. Den Haag: Martinus Nijhoff.
- Ismail, M. Gade. 1989. "The Economic Position of the Uleëbalang in the Late Colonial State Aceh, East Aceh 1900-1942". *Conference of the Socio-Economic Foundations of the Late Colonial State in Indonesia, 1880-1930: Towards an Explanation*, 12-14 June 1989. NIAS; Wassenaar.
- Ismail, M. Gade. 1991. "Seuncubok Lada, Uleëbalang dan Kumpeni: Perkembangan Sosial Ekonomi di Daerah Baras Aceh Timur, 1840-1942". *Dissertasi Doktor*. Universiteit Leiden.
- Jaarboek*. 1908. *Jaarboek van het Departement van Landbouw in Nederlandsch-Indië*, 1907. Batavia: Landsdrukkerij.
- Jaarboek*. 1909. *Jaarboek van het Departement van Landbouw in Nederlandsch-Indië*, 1908. Batavia: Landsdrukkerij.
- Langhout, J. 1923. *Economische Staatkunde in Atjeh*. Den Haag: W.P. Van Stockum & Zoon.
- KITLV Pictura, "Het nieuwe postkantoor van Langsa, naast het oude, 1923". Tersedia online pada <http://media.kitlv.nl>, kode gambar: 507219 (diunduh pada tanggal 13 Januari 2015).
- Kremer, J. 1922. *Atjeh: Algemeen Samenvattend Overzicht van Land en Volk van Atjeh en Onderhoorigheden* (Vol. 1). Leiden: E.J. Brill.
- Kremer, J. 1923. *Atjeh: Algemeen Samenvattend Overzicht van Land en Volk van Atjeh en Onderhoorigheden* (Vol. 2). Leiden: E.J. Brill.
- Mawardi. 2005. "Menyadap Getah untuk Onderneming: Dinamika Sosial Ekonomi Buruh Perkebunan di Aceh Timur, 1907-1939". *Tesis Master*. Universitas Gadjah Mada.
- Muhajir, Ahmad. 2016. "Industrialisasi di Kota Langsa pada Era Kolonial: Dari Kapitalisme Negara ke Swasta, 1907-1942". *Tesis Master*. Universitas Diponegoro.
- Müller, J.H. 1916. "De Atjeh-Tram" *Indisch Tijdschrift voor Spoor- en Tramwegwezen*. Tegal: Drukkerij J.D. de Boer, Agustus 1916, No. 8: 157-171.
- O'Malley, William J. 1988. "Perkebunan 1850-1940: Ikhtisar" dalam Anne Booth, William J. O'Malley, Anna Weidemann (ed.). 1988. *Sejarah Ekonomi Indonesia*, terjemahan Mien Jochbaar. Jakarta: LPJES, 197-235.
- Staatsblad van Nederlandsch-Indië* 1906, No. 391. Batavia: Landsdrukkerij, 1907.
- Staatsblad van Nederlandsch-Indië* 1907, No. 55. Batavia: Landsdrukkerij, 1908.
- Staatsblad van Nederlandsch-Indië* 1908, No. 401. Batavia: Landsdrukkerij, 1909.
- Staatsblad van Nederlandsch-Indië* 1914, No. 87.

- Batavia: Landsdrukkerij, 1915.
- Staatsblad van Nederlandsch-Indië* 1922, No. 451, Batavia: Landsdrukkerij, 1923.
- Sufi, Rusdi. 1985. "Pasifikasi dan Pertumbuhan Ekonomi di Aceh". *Seminar Nasional ke-IV di Yogyakarta, 16-19 Desember 1985*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional.
- Treffers, O. 1934. *Memorie van Overgave van den Controleur van Onderafdeling Langsa, 7 November 1934*. Serie 1e, M.F. 25, Film No. 9, Arsip Nasional Republik Indonesia.
- Universiteit Leiden Library, "Town Plan of Langsa, 1944". Tersedia online pada <http://maps.library.leiden.edu> (diunduh pada tanggal 22 September 2015).
- Volksdeling*. 1935. *Volksdeling 1930, IV: Inheemsche Bevolking van Sumatra*. Departement van Economische Zaken. Batavia: Landsdrukkerij.
- Waardenburg, J.J.C.H. van. 1931. *Memorie van Overgave van den Controleur van Onderafdeling Langsa, 8 Juni 1931*. Serie 1e, M.F. 25, Film No. 9, Arsip Nasional Republik Indonesia.

Lampiran

Pola Ruang Perkotaan Langsa Tunong pada Era Kolonial, 1907-1942



Sumber: Diolah dari Universiteit Leiden Library. "Town Plan of Langsa, 1944" (online), (<http://maps.library.leiden.edu>, dikunjungi pada tanggal 22 September 2015).

Legenda

1	Stasiun Trem Aceh	23	Kantor Perusahaan Air
2	<i>Handel Maatschappij Deli-Achih</i>	24	Pengadilan dan Markas Polisi
3	<i>Achische Handel Maatschappij</i>	25	Gedung <i>Landwaaf</i> (Pengadilan Negeri)
4	Kompleksi NIGM	26	Penjara
5	Godown (Gudang Besar/ Warehouse)	27	Tangsi Militer
6	<i>Sociëit 'Ons Genoegen'</i>	28	Lapangan Parade Militer
7	<i>Playhouse</i>	29	Gereja
8	<i>Centraal Pleeters Hospital</i>	30	Hotel
9	Rumah Dokter Sipil Eropa	31	Bengkel Militer
10	Rumah Dinas Orang Eropa	32	Gedung 'Oranje Bioscoop'
11	Kantor Pos, Telegraf dan Telepon	33	Pusat Distribusi Petrol dan Parafin BPM
12	Kantor Pos Lama	34	Kompleksi Pabrik Orang Cina
13	Lapangan Serbaguna /Aun-alun	A	<i>Eenpersche wijk</i>
14	Lapangan Tenis	B	<i>Chinees wijk</i> /Pecinan/Kawasan Per tokoan
15	Pendopo Asisten Residen	C	Kampung Melayu
16	Rumah Dinas Komandan Militer	D	Kompleksi Perumahan Personil Trem
17	Rumah Dinas Dokter Militer	E	Kawasan Pasar Tradisional
18	<i>Voedsredruehek</i>	F	Bangsai Rumah Sakit Bamiputra
19	Kompleksi Sekolah ELS	G	Bangsai Rumah Sakit Eropa
20	Pegadaian	H	Kompleksi Perkantoran Pemerintah
21	Kompleksi Sekolah HIS	I	Kompleksi Asrama Militer
22	Kompleksi <i>Internaat</i> (Asrama Pelajar)		

INDUSTRIALISASI DAN EKSISTENSI KOTA LANGSA PADA ERA KOLONIAL, 1907-1942

ORIGINALITY REPORT

2%

SIMILARITY INDEX

2%

INTERNET SOURCES

0%

PUBLICATIONS

0%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1

moam.info

Internet Source

<1%

2

repository.javeriana.edu.co

Internet Source

<1%

3

scholar.unand.ac.id

Internet Source

<1%

4

sucupira.capes.gov.br

Internet Source

<1%

5

www.iaid.ac.id

Internet Source

<1%

6

docslib.org

Internet Source

<1%

7

ejournal.unsri.ac.id

Internet Source

<1%

8

firassurya.blogspot.com

Internet Source

<1%

9

ppkn.pps.uny.ac.id

Internet Source

<1%

10

pt.scribd.com

Internet Source

<1 %

11

sejarahorison.wordpress.com

Internet Source

<1 %

12

pure.uva.nl

Internet Source

<1 %

Exclude quotes Off

Exclude matches Off

Exclude bibliography On

INDUSTRIALISASI DAN EKSISTENSI KOTA LANGSA PADA ERA KOLONIAL, 1907-1942

GRADEMARK REPORT

FINAL GRADE

/0

GENERAL COMMENTS

Instructor

PAGE 1

PAGE 2

PAGE 3

PAGE 4

PAGE 5

PAGE 6

PAGE 7

PAGE 8

PAGE 9

PAGE 10

PAGE 11

PAGE 12

PAGE 13

PAGE 14
