

Sudirman, dkk

SEJARAH PELABUHAN ULEE LHEUE

Direktorat
Budaya

1

Nilai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional
Banda Aceh
2007

SEJARAH PELABUHAN ULEE LHEUE

Penulis :

Sudirman
Dra. Sri Waryanti
Drs. Seno

Editor : Drs. H. Rusdi Sufi

Departemen Kebudayaan dan Pariwisata
Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional
Banda Aceh
2007

Sejarah Pelabuhan Ulee Lheue

Sudirman, dkk

Edisi Pertama, November 2007

BPSNT Banda Aceh, 2007

ISBN : 979-9164-58-3

Hap cipta dilindungi undang-undang

Memperbanyak dengan cara apapun sebagian atau seluruh isi buku ini tanpa izin penerbit adalah tindakan tidak bermoral dan melawan hukum

Sejarah Pelabuhan Ulee Lheue

Penulis ▪

Sudirman

Dra. Sri Waryanti

Drs. Seno

Editor ▪

Drs. H. Rusdi Sufi

Setting Isi ▪

Sudirman

Desain Cover ▪

Piet Rusdi, S. Sos.

Gambar cover : Teluk Ulee Lheue/Pantai Ulee Lheue

Sumber : *Perang Kolonial Belanda di Aceh.*

Penerbit ▪ Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional Banda Aceh

Jln. TWK. Hasyim Banta Muda 17, Banda Aceh

Telepon 0651 23226-24216

Fax. 0651 23226

Email info @ bksntbandaaceh.info

PENGANTAR PENERBIT

Assalamualaikum Wr. Wb.

Sejarah sebagai perwujudan tanggapan aktif manusia terhadap lingkungan dalam arti luas (termasuk segala tantangan yang dihadapi) merupakan cermin yang tidak hanya memantulkan wajah kemanusiaan di masa lampau, melainkan mengandung kekuatan inspiratif terhadap orang yang mau mengambil hikmah untuk berbuat atau tidak berbuat.

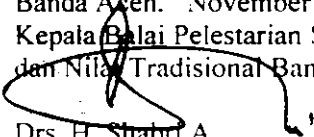
Pentingnya sejarah perekonomian dan kemaritiman, seperti yang diuraikan dalam buku ini, menjadi lebih kuat karena negara dan di setiap daerah sedang membangun penguatan ekonomi kerakyatan dan pemanfaatan sumber alam kelautan. Untuk tujuan itu diperlukan data dan informasi yang memadai tentang sejarah perekonomian dan kemaritiman, baik untuk kepentingan penyusunan kebijakan dan pelaksanaan maupun untuk memperluas wawasan masyarakat tentang negara dan bangsanya.

Untuk itu, Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional Banda Aceh, merasa perlu menerbitkan hasil penelitian ini dalam bentuk buku dengan judul *Sejarah Pelabuhan Ulee Lheue*. Terbitnya buku ini diharapkan dapat menjadi sumbangan penting di tengah-tengah perjuangan bangsa dan daerah mensukseskan pembangunan ekonomi di segala sektor.

Kami menyadari sepenuhnya, *tiada gading yang tiada retak*, demikian juga dengan isi buku ini masih banyak kekurangan dan kelemahan ; merupakan tugas kita semua untuk melakukan penyempurnaan-penyempurnaan selanjutnya. Kepada penulis dan editor serta semua pihak yang telah membantu penerbitan buku ini, kami menyampaikan ucapan terima kasih.

Semoga buku ini benar-benar memberi manfaat sebesar-besarnya bagi seluruh masyarakat dan bangsa Indonesia.

Banda Aceh, November 2007
Kepala Balai Pelestarian Sejarah
dan Nilai Tradisional Banda Aceh


Drs. H. Shabri A.
NIP 131412260

DAFTAR ISI

PENGANTAR PENERBIT.....	i
DAFTAR ISI.....	iii
BAGIAN PERTAMA.....	1
PENDAHULUAN.....	1
BAGIAN KEDUA.....	8
DINAMIKA PELABUHAN ULEE LHEUE... 8	8
A. Zaman Penjajahan Belanda.....	8
a. Perkembangan Awal dan Masalah Transportasi.....	8
b. Prasarana dan Sarana Pelabuhan.....	19
c. Aktivitas Perdagangan.....	24
B. Zaman Pendudukan Jepang.....	48
C. Zaman Kemerdekaan	52
BAGIAN KETIGA.....	73
DAMPAK SOSIAL-BUDAYA PELABUHAN 73	73
A. Pertumbuhan dan Pembentukan Kota.....	73
a. Zaman Kerajaan.....	73
b. Zaman Kolonial Belanda.....	84
B. Golongan Sosial.....	92
a. Golongan Pribumi.....	92
b. Golongan Eropa.....	92
c. Golongan Cina.....	93
C. Penyakit Sosial.....	96
a. Protistusi.....	97
b. Candu, miras dan Judi.....	98
BAGIAN KEEMPAT.....	100
PENUTUP.....	100
Simpulan.....	100
Saran.....	102
DAFTAR PUSTAKA.....	103

BAGIAN PERTAMA

Pendahuluan

Pelabuhan Ulee Lheue merupakan pelabuhan yang dibangun oleh Pemerintah Hindia Belanda ketika daerah Aceh dan daerah taklukannya (kini Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam) diduduki Belanda. Terletak sekitar 5 km dari pusat Kota Banda Aceh ke arah barat. Pelabuhan tersebut pada mulanya dibangun sebagai jalur pengangkutan pasukan, peralatan militer dan logistik. Namun, dalam perkembangan selanjutnya ternyata tidak terlepas dari aktivitas perdagangan, terutama ketika diterapkannya politik pasifikasi oleh Belanda di Aceh.

Berdasarkan fungsi pelabuhan Ulee Lheue di atas maka pengertian pelabuhan di sini lebih mengacu pada konsep ekonomi daripada konsep fisik. Artinya bahwa pelabuhan lebih dianggap sebagai tempat ekspor-impor atau keluar masuk komoditas daripada hanya sekedar sebagai tempat berlabuh kapal-kapal.¹ Untuk pengertian yang pertama secara konseptual disebut dengan istilah *port*, yang memberi tekanan pentingnya aktivitas perdagangan di pelabuhan dan daerah-daerah penyangga (*hinterland*) sebagai produsen barang-barang ekspor dan konsumen barang-barang impor. Sedangkan yang kedua lebih dikenal dengan istilah *harbour*, yang menekankan pada pengertian fisik suatu pelabuhan. Peter Reeves, misalnya, menyatakan bahwa suatu kota pelabuhan atau pelabuhan sesungguhnya merupakan pusat jaringan

¹ Roads Murphy, "On Evolution on the Port City", dalam Frank Broeze (ed.), *Brides on the Sea : Port Cities of Asia from 16-17 Century*, (Kinsington : New South Wales University Press, 1989), p. 30.

ekonomi bahkan kekuasaan antardaerah-daerah, kota-kota atau pelabuhan di sekitarnya.²

Frank Broeze juga menyebutkan bahwa ada tiga permasalahan pokok berkaitan dengan studi suatu pelabuhan, yaitu hubungan kota pelabuhan dengan daerah pedalaman, pembentukan kota, dan interaksi antara penduduk pribumi dengan orang asing.³

Mengacu pada konsep *port* maka aktivitas pelabuhan Ulee Lheue juga ditentukan oleh produktivitas dari *hinterland* dalam menghasilkan komoditas ekspor dan daya beli penduduknya untuk membeli komoditas impor. Sehubungan dengan hal itu juga diperlukan prasarana dan sarana, khususnya transportasi untuk memperlancar hubungan ekonomi antara pelabuhan dengan *hinterland*. Pilihan yang paling cocok dan sesuai dengan kemajuan teknologi menurut ukuran waktu itu adalah kereta api. Untuk itu, antara Ulee Lheue-Kutaraja dan Kutaraja ke daerah lain dibangun jalan kereta api.

Dalam penelitian ini ruang lingkup wilayah adalah Kota Banda Aceh, (dahulu termasuk daerah Aceh Besar) karena di daerah itu terletak pelabuhan Ulee Lheue dan pelabuhan itu pada zaman dahulu sangat besar pengaruhnya bagi kehidupan sosial budaya masyarakat sekitarnya. Adapun ruang lingkup waktu adalah zaman kolonial

² Peter Reeves, dkk., "Studying the Asian Port City" dalam Frank Broeze (ed.), *Brides of the Sea of Asia from the 16-20 Centuries*, (Kessington : New South Wales University Press, 1989), p. 39.

³Susanto, Zuhdi, *Cilacap (1830-1942) : Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa*, (Jakarta : Kepustakaan Populer Gramedia, 2002), hlm. 3.

Belanda, Jepang dan, kemerdekaan hingga tahun 1985. Tahun itu dipilih sebagai awal tahun penelitian karena pelabuhan tersebut untuk pertama kali dikembangkan oleh Pemerintah Hindia Belanda sebagai jalur transportasi alternatif bagi kepentingan militer sekaligus pada zaman itu pelabuhan Ulee Lheue berkembang pesat sebagai pusat impor-ekspor di daerah Aceh dan daerah taklukannya. Sedangkan tahun 1985 sebagai batas akhir penelitian karena pelabuhan Ulee Lheue sangat erat kaitannya dengan perkembangan dan aktivitas Pelabuhan Bebas Sabang, sehingga ketika pelabuhan bebas Sabang ditutup maka pelabuhan Ulee Lheue juga mengalami kemunduran.

Dari pemahaman di atas, akan dicoba untuk menelusuri sejarah pelabuhan Ulee Lheue melalui aktivitas perdagangan di Aceh pada zaman kolonial Belanda. Bagaimana bentuk dan sifat perdagangan, jenis komoditas apa saja yang diperdagangkan di pelabuhan dan kelompok sosial mana saja yang mengambil bagian dalam kegiatan itu. Peranan pelabuhan Ulee Lheue dalam menunjang perekonomian rakyat serta dampak sosial budaya akibat keberadaan pelabuhan.

Permasalahan itu dirumuskan lagi dalam bentuk pertanyaan, yaitu faktor-faktor apa yang telah mendorong perkembangan pelabuhan Ulee Lheue ? Bagaimana perkembangan pelabuhan Ulee Lheue dalam kaitannya dengan kegiatan perdagangan di Aceh ? Aspek apa saja dari perkembangan pelabuhan yang berdampak bagi sosial-budaya masyarakat ?

Rumusan permasalahan itu diharapkan dapat dijelaskan secara runtun dan mudah difahami melalui penelitian tentang sejarah pelabuhan tersebut.

Penelitian ini dilakukan dengan tujuan utama untuk menjelaskan sejarah pelabuhan Ulee Lheue dengan segala dinamika

yang berkaitan dengan keberadaan sebuah pelabuhan pada waktu itu. Gambaran seperti ini sangat diperlukan dalam rangka menggali pengalaman masa lampau yang berguna sebagai inspirasi untuk melakukan kebijakan pada masa kini dan yang akan datang.

Sebagai bahan masukan terhadap kebijakan pemerintah dalam pembangunan di bidang ekonomi maritim, khususnya pelabuhan di daerah yang multi fungsi, dengan memahami kelebihan dan kekurangan pengembangan pelabuhan itu pada masa lalu.

Dalam kerangka itu mungkin sangat tepat ucapan Sir John Seeley, yang mengatakan bahwa "tujuan mempelajari sejarah supaya kita dapat lebih arif sebelum sesuatu peristiwa terjadi". Tidak mempunyai akses yang cukup terhadap fakta dan kebenaran masa lalu, sehingga semakin menipis *sense of history*. Dengan demikian, akan kehilangan apresiasi terhadap hubungan dengan masa lampau yang sesungguhnya banyak mengandung arti dalam menjelaskan berbagai duduk perkara masa kini.

Selain itu, untuk dapat mencerminkan dan mengembangkan nilai-nilai kebudayaan daerah, khususnya bidang sejarah, sebagai unsur penting yang dapat memperkaya dan memberi corak kebudayaan nasional. Penelitian sejarah lokal (daerah) juga berarti membina loyalitas daerah dalam rangka perjuangan nasional untuk mengadakan dan mempertahankan kehidupan negara Republik Indonesia.

Penelitian ini secara garis besar dapat bermanfaat. Secara akademis dapat memberikan tambahan pengetahuan yang berguna dalam rangka pengembangan pengetahuan tentang sejarah, khususnya berkaitan dengan yang diteliti. Manfaat kedua yang juga tidak kalah pentingnya adalah manfaat secara praktis, yaitu dapat

mempergunakan pengalaman masa lalu yang dikisahkan dalam penelitian ini, untuk menentukan langkah dan tindakan yang lebih baik pada masa kini dan akan datang dalam menghadapi setiap permasalahan yang muncul. Manfaat selanjutnya adalah sebagai usaha menggali sumber sejarah lokal di daerah.

Sesuai dengan objek penelitiannya, penelitian ini menggunakan metode sejarah. Proses penelitian sejarah tidak terlepas dari definisi sejarah secara umum. Sejarah adalah ilmu yang mempelajari dinamika dan perkembangan kehidupan manusia sebagai makhluk sosial pada masa lampau,⁴ mengaitkan dan merekonstruksikannya dalam bentuk tulisan yang dapat dipertanggungjawabkan sebagai karya tulis sejarah. Hasil penulisannya adalah sejarah sebagaimana dikisahkan, yang menerangkan dan memahami peristiwa sebagaimana terjadinya.

Metode sejarah adalah proses menguji dan menganalisis secara kritis rekaman masa lampau.⁵ Dengan demikian, penelitian yang menggunakan metode penelitian sejarah harus menggunakan aturan dan prinsip-prinsip yang ada dalam ilmu sejarah. Ada beberapa tahap yang harus ditempuh dalam penelitian sejarah, yaitu pengumpulan sumber, verifikasi (kritik sumber dan keabsahan sumber), yang terdiri dari kritik interen untuk membuktikan kredibilitas (data itu dapat dipercaya atau tidak), dan kritik eksteren (digunakan untuk

⁴ Taufik Abdullah, *Sejarah Lokal di Indonesia*, (Yogyakarta : Gama Press, 1990), hlm. 6.

⁵ Louis Gottschalk, *Mengerti Sedjarah*, terdjemahan Nugroho Noto Susanto, (Djakarta : UI Press, 1969), hlm. 32.

Pendahuluan

menguji keaslian sumber yang diperoleh). Tahap selanjutnya adalah interpretasi berupa analisis dan sintesis, kemudian baru dilakukan penulisan.

Adapun sifat penulisan ini adalah diskriptif-naratif atau sejarah prosessual. Sejarah prosessual merupakan penulisan sejarah yang menguraikan bagaimana sesuatu peristiwa terjadi, dan menggambarkan kejadian sebagai proses yang dicakup dalam uraian naratif atau cerita.⁶ Perkembangan suatu peristiwa lengkap dengan faktanya tentang apa, siapa, kapan, di mana, serta bagaimana. Kemudian diurutkan secara kronologis hubungan antara sebab dan akibat, motivasi, sebagai suatu konfleksitas kejadian-kejadian untuk menjawab pertanyaan bagaimana proses kejadian.

Pengumpulan sumber untuk dapat menjelaskan permasalahan di atas dilakukan melalui sejumlah bacaan sumber di perpustakaan, arsip daerah dan PDIA (Pusat Dokumentasi dan Informasi Aceh), baik itu sumber primer maupun sumber sekunder.

Untuk dapat memberikan gambaran yang jelas, hasil penelitian ini disusun dalam beberapa bab. Penyusunan ini dilandasi supaya dapat menyajikan suatu gambaran yang berlatar belakang historis, yakni menunjukkan kontinuitas perkembangan yang saling berkaitan. Hal itu seperti dikatakan oleh Sartono Kartodirdjo bahwa tugas dari pembahasan sejarah akan lebih dipusatkan pada masalah kontinuitas dalam pembahasan tersebut.⁷ Persoalan-persoalan yang mempunyai

⁶ Sartono Kartodirdjo, *Pendekatan Ilmu Sosial dalam Metodologi Sejarah*, (Jakarta : PT Gramedia, 1992), hlm. 10.

⁷ Sartono Kartodirdjo, "Modernisme dalam Perspektif Historis", dalam *Bulletin Fakultas Sastra dan Kebudayaan UGM*, No. 5, 1997, hlm. 134.

akar pada masa lampau akan berkembang terus sampai sekarang dan masa yang akan datang.

Secara keseluruhan tulisan ini terdiri atas empat bab. *Bagian Pertama* adalah pendahuluan, yang terdiri atas latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian, serta sistematika penulisan. *Bagian Kedua* adalah perkembangan pelabuhan Ulee Lheue, uraiannya terdiri atas zaman penjajahan Belanda, pembahasannya adalah perkembangan awal dan masalah transportasi, prasarana dan sarana pelabuhan serta kegiatan perdagangan di pelabuhan Ulee Lheue, zaman pendudukan Jepang dan zaman kemerdekaan hingga tahun 1985. *Bagian Ketiga* adalah dampak sosial budaya pelabuhan, uraian penjelasannya terdiri atas pertumbuhan dan pembentukan masyarakat kota, golongan sosial, interaksi sosial dan protistusi, perdagangan candu , miras dan perjudian. *Bagian Keempat* adalah penutup, yang terdiri atas simpulan dan saran.

BAGIAN KEDUA

Dinamika Pelabuhan Ulee Lheue

A. Zaman Penjajahan Belanda

a. Perkembangan Awal dan Masalah Transportasi

Ulee Lheue pada waktu sekarang hanya sebuah *gampong* (kampung) terletak di Kecamatan Meuraxa, Banda Aceh. Dahulu, daerah ini dikenal sebagai kawasan bongkar muat barang dagangan dari berbagai negara semasa Belanda hingga era Pelabuhan Bebas Sabang.

Pada awal kedatangan Belanda di Aceh, Ulee Lheue pernah menjadi ajang pertempuran yang sengit antara pasukan Aceh melawan pihak Belanda. Pertempuran tersebut terjadi pada awal bulan April 1873. Adapun sebab-sebab terjadinya pertempuran karena Belanda ingin melebarkan sayap imperialismenya di Aceh. Jatuhnya *Dalam* (= istana) sultan pada tanggal 24 Januari 1874, menjadi awal dimulainya penjudukan Belanda di Aceh. Untuk memantapkan roda pemerintahan dan kelancaran arus lalu lintas barang dan jasa di Kutaraja (kini Banda Aceh), Belanda kemudian membangun pelabuhan di Ulee Lheue tempat yang pernah dijadikan pendaratan pasukannya ketika menyerang Kesultanan Aceh.

Seorang berkebangsaan Perancis yang bernama Augustin de Beaulieu pada abad 17 pernah memimpin rombongan musafir dengan menggunakan tiga buah kapal, yaitu *De Montmorence*, *de Esperence* dan *Hermitage*. Beaulieu berada di Aceh pada bulan Februari tahun 1621 sampai bulan Januari tahun 1622. Selama berada di Aceh, ia mencatat berbagai hal tentang Kesultanan Aceh pada waktu itu, termasuk Pelabuhan Ulee Lheue.

Adapun mengenai kejayaan Ulee Lheue pernah diceritakan oleh E. Janfruchte, seorang anggota perkumpulan penyebar agama Kristen Belanda di Rotterdam yang juga pernah menyinggahi Aceh dalam perjalanannya dari Negeri Belanda ke Pulau Jawa. Ia mengatakan : "pada tahun 1881 kapal yang kami tumpangi berlabuh di Ulee Lheue, suatu tempat yang terletak di atas sebuah dataran antara dua buah pegunungan yang tanah di sekelilingnya sangat subur. Hanya saya bersama nahkoda dan pengawas makanan di kapal yang mendarat. Sedangkan para penumpang lainnya tidak. Saya berjalan-jalan di kota, Ulee Lheue yang sudah dibangun oleh orang-orang Belanda. Pada akhir-akhir ini dan kini menjadi tempat kediaman pegawai-pegawai tentara dan tempat berlabuh kapal-kapal perang. Di perairan tampak tiga buah kapal perang sedang berlabuh. Di Ulee Lheue dan Kutaraja yang jaraknya tiga perempat jam, dari sana terdapat 6.000 orang Belanda.

Menurut pengamatannya, di Ulee Lheue terdapat 120 buah rumah dengan atap datar serta beranda-beranda lebar yang dihuni oleh orang-orang Belanda dan juga terdapat 700 orang Cina yang mendiami rumah-rumah kecil, mereka adalah para saudagar...."¹

Adapun transportasi yang menghubungkan Pelabuhan Ulee Lheue dengan Kutaraja (kini Banda Aceh) pada zaman Belanda adalah kereta api. Kereta api inilah satu-satunya alat transportasi yang dapat memperlancar arus barang dan jasa dari Pelabuhan Ulee Lheue ke Kutaraja dan kota-kota lainnya hingga sampai ke kota Medan. Pada awalnya pembangunan jalan kereta api di Aceh lebih diutamakan sebagai alat transportasi militer dan kepentingan perang daripada

¹ Sudirman, *Ulee Lheue, Dari Pelabuhan Samudra Hingga Wisata Pantai*, (Banda Aceh : Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Banda Aceh, 2003), hlm.4.

kepentingan ekonomi dan sosial. Muncul dan berkembangnya kereta api di Aceh berkaitan dengan keyakinan bahwa sarana perhubungan ini sangat banyak menyokong terhadap pasifikasi Aceh dan daerah takluknya. Pembangunan jalan kereta api di Aceh dan daerah takluknya merupakan alat pasifikasi yang besar dan sangat penting. Melalui ide pasifikasi ini, pengangkutan orang dan barang dapat dilakukan dalam jumlah dan ukuran yang besar dan selama bertahun-tahun membawa keuntungan yang besar pula bagi Pemerintah Belanda dalam bidang ekonomi, politik maupun militer.² Dalam proses pasifikasi dan perkembangan ekonomi di Aceh, "Sepur Atjeh", "Tram Uap Atjeh", atau yang lebih dikenal dengan nama "Atjeh Tram" merupakan alat bantu penguasa seperti yang dikemukakan oleh Caspersz, Atjeh Tram adalah murni sebagai alat perang bagi Pemerintah Belanda.³

Pada tanggal 26 Mei 1874, dibentuk Komisi untuk mempelajari serta menyusun rencana bidang perhubungan, terutama jalan untuk mengangkut peralatan militer dari Ulee Lheue ke Kutaraja. Komisi tersebut mengusulkan supaya segera dibangun dermaga di pantai Ulee Lheue sebagai tempat pembongkaran barang-barang dari kapal. Sedangkan jalur dari Ulee Lheue ke Kutaraja, untuk kelancaran lalu lintas akan dibangun jalan kereta api⁴.

Berdasarkan surat keputusan Pemerintah Hindia Belanda pada tanggal 26 Juni 1874 Nomor 4 di pantai Ulee Lheue dibangun dermaga

² J. Langhout, *Vijfjare Econotnische Staatkunde in Atjeh* (Den Hag : W.P. Van Stockum en Zoon, 1923), hlm. 131-132.

³G.P.J. Caspersz, *De Atjeh Tram : Hare Geschiedenis: Hoar Aandeel in de Onderwerping en Pasificatie van Atjeh: Technische Bijzonderheden.* ('s-Gravenhage : F.J. Belinfante, Voorh A.D. Schinkel, 1927), hlm. 2.

⁴ Sudirman, *op.cit.*, hlm.2

yang bahan-bahannya dibuat dari tiang besi yang sangat kokoh. Selain itu, dibangun juga jalan kereta api yang menghubungkan dermaga dengan Kutaraja sepanjang 5 kilometer dengan lebar rel 1, 67 meter. Pembangunan tersebut ditujukan untuk kelancaran pengangkutan serdadu Belanda yang dilaksanakan oleh Zeni (pihak militer). Setelah selesai pembangunan jalan kereta api, untuk pertama kali digunakan pada tanggal 12 November 1876.⁵

Rencana-rencana tersebut harus dilakukan secepat mungkin. Lintas kereta api Ulee Lheue – Kutaraja tidak hanya menyokong kecepatan pengangkutan, tetapi juga disebabkan ketika hujan turun jalan raya yang ada di antara tempat tersebut tidak dapat digunakan oleh para kuli untuk mengangkut orang dan barang, peralatan perang, amunisi dan bahan konsumsi, serta tentara yang sakit dan terluka.⁶

Untuk kepentingan militer dalam rangka menaklukkan di wilayah Aceh Besar, Belanda mulai membangun jalan-jalan baru, jembatan dan jalan kereta api. Jalan kereta api sepanjang 39 km dibuat agar Pemerintah Hindia Belanda dapat menguasai lembah Aceh dengan penilaian bahwa kekuatan satu divisi marsose pada setiap tempat di Indrapuri dan Seulimuem mencukupi. Pembangunan jalan kereta api diteruskan ke daerah Pidie untuk memudahkan penyerangan terhadap daerah tersebut karena diduga Pidie merupakan pusat kegiatan perlawanan rakyat Aceh dan tempat pengunduran diri para pemimpin Aceh dari Aceh Besar. Ketika jalur Keude Brueh telah selesai, pada tahun 1899, Gubernur Sipil dan Militer, J.B. van Heutsz, mengusulkan suatu rencana untuk meneruskan lintas kereta api dari Sigli ke sepanjang

⁵ *Ibid*, hlm. 3

⁶ J. Langhout, *op.cit.*, hlm. 30-32

pantai utara Aceh dengan alasan untuk kepentingan militer maupun ekonomi.⁷

Selama 50 tahun perkeretaapian di Aceh diawasi oleh tiga badan yang berbeda. Pertama adalah dinas zeni Aceh yang membangun dan membiayai jalur dan sistem pengerjaan kereta api hingga 1 Januari 1882. Kemudian manajemen dipindahkan ke Departemen Pekerjaan Umum (B.O.W) *Departement der Burgerlijke Openbare Werken*). Berdasarkan Surat Keputusan Gubernur Aceh dan Daerah Taklukannya tanggal 7 Januari No. 8 tahun 1890 ditetapkan bahwa kereta api berada di bawah pengawasan dan pemeliharaan departemen peperangan. Akhirnya pada bulan Januari 1916 kereta api menjadi bagian dari departemen urusan pemerintahan (*Departement van Gouvernement Bedrijven*).

Pada tanggal 21 Mei 1875, semua material untuk rel kereta api telah didatangkan dari Inggris dan beberapa waktu kemudian pengangkutan melalui rel kereta api sudah dapat dimulai. Jalan kereta api Ulee Lheue sepanjang 5 km dibuka untuk lalu lintas umum pada tanggal 12 November 1876. Lebar rel kereta api lintas ini adalah 1, 067 meter, sama halnya dengan lebar rel kereta api pada umumnya di negeri Belanda.⁸ Biaya pembangunan untuk lintasan ini adalah £ 540.000 termasuk biaya untuk material kereta api sebesar £ 138. 000. Ketika pengerjaan lintas Ulee Lheue -Kutaraja selesai, di Hindia Belanda sudah ada dua jalur kereta api, keduanya di Jawa dan menjadi bagian dari *Nederland Indie Spoorweg Mij* (perusahaan swasta) yaitu lintas

⁷G.P.J. Caspersz, *De Atjeh Tram : Hare Geschiedenis : Hoar Aandeel in de Ondertoepping en Pasificatie van Atjeh; Technische Bijzonderheden*. ('s-Gravenhage : F.J. Belinfante, Voorh. A.d Schinkel, 1927), hlm. 2.

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

Semarang - Vorstenlanden (Yogyakarta dan Solo) sepanjang 205 km dengan lebar rel 1, 435 meter dan lintas Batavia (Jakarta) - Buitenzorg (Bogor) sepanjang 56 km dengan lebar rel 1, 067 meter. Lintas Surabaya - Pasuruan mulai dieksploitasi tanggal 15 Mei 1878, ketika lintas Ulee Lheue - Kutaraja telah dieksploitasi selama dua tahun. Lintas Ulee Lheue - Kutaraja menjadi terkenal sebagai lintas kereta api negara pertama yang ada di Hindia Belanda.⁹

Setelah lintas Ulee Lheue - Kutaraja selesai dibangun, segera dibuat rencana untuk memperpanjang lintasan ke Gle Kameng. Jalur baru ini dibangun sesuai dengan keinginan pemerintah yaitu berada pada satu kolom dengan jalan raya yang lebarnya hanya 6 meter, dengan lebar rel 0,75 meter maka cukup luas untuk ruang lalu lintas jalan raya. Sehubungan dengan proyek ini maka ukuran rel untuk lintas Ulee Lheue -Kutaraja seluruhnya dikurangi menjadi 0,75 meter pula. Lintas ini mulai dikerjakan pada bulan Juni 1884, tahun itu juga lintas ini dapat digunakan untuk umum. Perpanjangan lintas ke Gle Kameng tidak jadi dilaksanakan seluruhnya karena alasan keamanan, lintasan akhirnya hanya sampai di Lambaro. Tahun 1885 dibuka jalur baru yang mencapai panjang kira-kira 16 kilo meter, sehubungan dengan politik lini konsentrasi yang berpusat di Kutaraja. Pasukan Belanda sebagian besar menarik diri dari wilayah Aceh Besar dan tinggal di pos-pos pertahanan di sepanjang jalur kereta api dan telekomunikasi dari kompleks Kuta Pohama melalui Lambaro ke kompleks Sabang. Tahun itu juga jalur itu dibuka untuk umum. Tahun 1886 dibuka jalur dari Kutaraja ke Lamnyong, sebuah jalur dari Tunggal ke Peukan Krueng Cut dan ke rumah sakit militer Pante Perak. Tahun 1889 diputuskan

⁹G.P.J. Caspersz, *op. cit.*, hlm. 7.

untuk memindahkan bagian jalan kereta api dari Lam Reueng ke Lambaro untuk menghindari pengrusakan yang dilakukan oleh orang-orang Aceh. Ketika pengrusakan bagian rel kereta api berakhir, jalur baru ini dibuka untuk lalu lintas umum. Keadaan yang sulit selalu menyertai pengerjaan jalan kereta api di mana-mana, sehingga tidak mengejutkan lagi jika sering terjadi kejahatan pengrusakan dan pencurian material kereta api serta lokomotif yang keluar dari relnya, sehingga menimbulkan banyak korban. Walaupun begitu jalan kereta api beserta materialnya tersebut kembali diperbaiki di bawah pengawasan militer. Untuk mencegah terulangnya kejadian yang sama, maka pada tahun 1886 oleh dinas zeni didirikan beberapa kamp di sebelah luar lini konsentrasi.¹⁰

Semenjak bulan Juni 1897 dibangun lintas baru Lambaro - Gle Kameng sepanjang 15 km dan dibuka untuk lalu lintas umum pada tanggal 15 November 1897. Pada bulan Januari 1898 lintas tersebut diperpanjang sampai Seulimeum sejauh 18 km, dan dimanfaatkan untuk lalu lintas umum pada tanggal 1 November 1898. Total panjang jaringan lalu lintas kereta api di Aceh Besar pada tahun 1901 sekitar 58 km. Konsekuensi perpanjangan jalur ini mengakibatkan stasiun dan bengkel yang ada di Kutaraja harus segera diperluas.¹¹

Setelah tahun 1898 Gubernur Van Heutsz merencanakan perluasan jalur kereta api di Aceh Besar dari Seulimeum menyeberangi batas air antara Pidie dan lembah Aceh. Survey yang dilakukan dinas zeni ternyata pembangunan pada lintas ini, medan dan

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

¹¹ Rusdi Sufi (et al.), *Sejarah Perkeretaapian di Aceh*, (Banda Aceh : Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Banda Aceh, 2001), hlm. 22.

pelaksanaannya sangat berat serta memerlukan biaya yang sangat besar. Kemudian dinas zeni meminta nasihat kepada Insinyur Kepala Kereta Api Jawa, A.E.J. Wijs, yang memperkirakan biayanya sebesar 3 juta gulden, dan biaya terbesar adalah pekerjaan untuk lintas pegunungan yang tidak dapat ditutupi dari penghasilan kereta api. Walaupun dengan alasan strategis konstruksi pada lintas ini sangat diperlukan, tetapi dengan alasan biaya pekerjaan ditangguhkan sampai selesainya lintas kereta api sepanjang pantai utara dan timur Aceh.¹²

Lintas yang menghubungkan Seulimeum – Keude Breueh merupakan lintas pegunungan yang berat, yang jurang-jurang sangat dalam sehingga pelaksanaannya memerlukan waktu cukup lama untuk memasang tiang dan engsel jembatan. Anggaran belanja negara Belanda untuk tahun 1900 ditetapkan untuk membangun lintas Sigli – Lhokseumawe, namun pelaksanaan survey pada jalur ini selalu mendapat rintangan karena situasi politik, sehingga pembangunan untuk lintas ini tidak dapat diteruskan. Sementara itu, dana yang termasuk dalam anggaran tahun 1901 untuk pembangunan lintas Lhokseumawe – Idi dan proposal untuk lintas Teluk Am – Lhokseumawe telah dicairkan Pemerintah semenjak tahun 1901, pelaksanaan pembangunan jaringan kereta api Aceh diteruskan walaupun secara lambat tetapi berkesinambungan.

Pertemuan jalan kereta api dengan lintasan Deli hingga Pangkalan Brandan juga telah dipertimbangkan pada masa Pemerintahan Van Heutsz. Pada tahun 1912, lintas Langsa - Kuala Simpang dibuka untuk umum. Dua tahun berikutnya dibuka lintas

¹²John Langhout, *op. cit.*, hlm. 119-121.

Kuala Simpang Sungai Liput. Lintas datar di pantai utara dan timur Aceh ini melewati banyak jembatan yang letaknya melingkar seperti kerah baju, sehingga mengalami banyak kesulitan dalam pengerjaannya. Pada akhir tahun 1915 lintasan untuk Besitang pada perbatasan Aceh dan pantai timur Sumatera sudah lengkap. Selanjutnya dapat diselesaikan sebuah sisi lintasan dengan tiga rel dari Besitang ke Pangkalan Susu di Teluk Aru pada tahun 1917. Dari Besitang jalur kereta api langsung menghubungkan Tanjung Balai di pantai timur Sumatera dengan Kutaraja, jaraknya 510 km. Total panjang untuk sistem kereta api Aceh adalah 450 km.¹³ Persambungan jalur kereta api *Deli Spoorweg Maatschapij* dengan lintas Aceh diresmikan pemakaiannya pada tanggal 19 Desember 1919.

Perusahaan Aceh Tram mempunyai tujuh depot lokomotif. Depot lokomotif tersebut berada di Kutaraja, Padang Tiji, Sigli, Samalanga, Lhokseumawe, Idi, dan Langsa. Adapun stasiun-stasiun kereta api berada di Ulee Lheue, Kutaraja, Sigli, Samalanga, Bireuen, Lhokseumawe, Lhoksukon, Idi dan Langsa dengan stasiun induk di Ulee Lheue, Sigli dan Lhokseumawe.¹⁴

Fungsi utama pembangunan jalan kereta api di Aceh untuk kepentingan politik Pemerintah Hindia Belanda dalam hal menguasai daerah Aceh dan daerah takluknya. Ketika dilaksanakannya politik etis di Aceh fungsi ini bertambah yaitu untuk keuntungan ekonomi Pemerintah Hindia Belanda dengan kedok untuk

¹³ John Langhout. *Ibid.*, hlm., 122–124.

¹⁴ *Kolonial Verslag*, 1908 II. Nederlandsch (Oost) Indie Beschrijving van het Tramnet in het Gouvernement Atjeh en Onderhoorigheden., hlm. 3.

kemakmuran daerah jajahan. Walaupun demikian secara tidak langsung perekonomian masyarakat juga mengalami kemajuan.

Adanya jaringan kereta api di Aceh dapat menghidupkan perekonomian pada daerah-daerah yang dilalui dan daerah-daerah pedalaman yang jauh dari pelabuhan/pantai karena alat pengangkutan ini dapat mengangkut barang dan penumpang dalam jumlah yang besar dengan biaya yang relatif murah. Daerah Pidie dan Pasai yang merupakan daerah surplus beras semenjak lama dengan adanya kereta api dapat mendistribusikannya ke daerah minus, walaupun mereka masih tetap menggunakan jasa angkutan pelayaran pantai, begitu juga dengan daerah pantai timur Aceh sebagai penghasil lada. *Aceh Tnm* berpengaruh besar terhadap mobilitas orang dan barang, uang tidak lagi beredar pada satu tempat saja dan arus informasi semakin cepat beredar.

Mengenai barang-barang yang akan dijual ke luar negeri atau ke luar daerah Aceh, dapat menggunakan jasa kereta api ini untuk mengangkut barang-barang tersebut dari daerah surplus (produsen) ke Pelabuhan Ulee Lheue. Di Pelabuhan Ulee Lheue inilah akhirnya dilakukan bongkar muat ke kapal-kapal yang akan mengangkut barang-barang tersebut ke pasaran internasional. Dengan menggunakan jasa pelabuhan Ulee Lheue ini pula, barang-barang luar negeri dapat dimasukkan ke Aceh dan Daerah Taklukannya, kemudian diangkut dengan kereta api ke daerah-daerah yang tersebar di seluruh Aceh dan Daerah Taklukannya.

Pada tahun 1901 Pemerintah Hindia Belanda mengupayakan untuk memajukan perekonomian Aceh. Pada waktu itu, Van Heutsz, selaku Gubernur Aceh dan Daerah Taklukannya meminta kepada Dinas Topografi untuk membuat peta ikhtisar tentang daerah Aceh.

Setelah peta tersebut selesai dibuat, beberapa daerah potensial di wilayah Aceh mulai dieksplorasi dan dieksploitasi. Perkebunan-perkebunan swasta dan pemerintah serta pertambangan mulai dibuka. Usaha pertanian sebagai mata pencaharian pokok masyarakat ditingkatkan dengan memberikan pinjaman modal tanpa bunga dan penyuluhan pertanian. Prasarana-prasarana ekonomi seperti jalan, jembatan dan pelabuhan-pelabuhan serta irigasi-irigasi mulai dibangun. Pada tahun 1932 Aceh telah surplus beras. Pada tahun-tahun berikutnya surplus beras semakin besar. Surplus beras ini harus diekspor. Dari daerah produsen dengan menggunakan jasa angkutan kereta api, beras-beras tersebut diangkut ke Pelabuhan Ulee Lheue dan dari situ diangkut dengan kapal ke daerah-daerah lain yang membutuhkan, seperti Sumatera Timur dan Sumatera Barat. Ekspor beras ke Sumatera Timur berasal dari wilayah Aceh Timur, Aceh Utara, Gayo, dan Tanah Alas yang diangkut dengan menggunakan kereta api dan auto barang.¹⁵ Begitu juga halnya dengan pengangkutan hasil pertambangan dan hasil-hasil perkebunan seperti karet, kelapa sawit, kopi dan kelapa juga memanfaatkan jasa angkutan kereta api untuk diangkut ke Pelabuhan Ulee Lheue untuk ditimbun di gudang-gudang penyimpanan. Setelah ada kapal barang yang sandar baru dibongkar untuk dimuat ke kapal tersebut dan selanjutnya di ekspor ke pasar internasional.

¹⁵Rusdi Sufi, "Mengamankan Aceh Melalui Perbaikan Ekonomi" dalam *Buletin Haba* No. 10/ 99, (Banda Aceh : Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Banda Aceh, 1999), hlm. 4-9.

b. Prasarana dan Sarana Pelabuhan

Kondisi perairan yang baik merupakan salah satu syarat dari suatu pelabuhan yang baik, Ulee Lheue kebetulan memiliki hal-hal yang diperlukan ini. Pelabuhan Ulee Lheue adalah pelabuhan alam yang terlindung, terletak paling ujung sebelah barat laut pulau Sumatera. Pelabuhan ini dapat terhindar dari terpaan badai, arus dan ombak yang besar karena secara alamiah dilindungi oleh deretan pulau-pulau yang ada di sekitarnya, seperti Pulau Weh, Pulau Breuh dan lain-lain. Pengendapan lumpur yang sering menjadi masalah bagi pelabuhan lain, tidak dijumpai di pelabuhan ini. Selain selisih pasang naik dan pasang surut yang tidak terlalu besar, yaitu sekitar 1,40 meter. Suatu keuntungan lainnya yang dijumpai di Pelabuhan Ulee Lheue adalah konstruksi pelabuhan sangat sederhana dan cukup dalam, sehingga tidak perlu melakukan pengerukan berkala karena tidak ada pengendapan lumpur.

Pelabuhan Ulee Lheue dinilai sangat strategis karena letaknya yang berada di persimpangan lalu lintas perdagangan dan pelayaran internasional. Di samping itu, Ulee Lheue letaknya sangat dekat dengan ibu kota pemerintahan (Kutaraja) yaitu hanya sekitar 5 kilometer, sehingga dapat dihemat biaya pembangunan jalan yang menghubungkan pelabuhan Ulee Lheue ke pusat pemerintahan. Pembangunan jalan antara Pelabuhan Ulee Lheue ke Kutaraja juga sangat strategis bagi kepentingan militer sebagai sarana memperlancar operasi militer dan pengiriman bala bantuan, termasuk pengiriman logistik dan persenjataan ke Kutaraja.

Pekerjaan untuk membuat dermaga kapal di Pelabuhan Ulee Lheue mengalami banyak kendala dan hambatan yang menyebabkan pembangunan tidak dapat berjalan cepat. Keterlambatan

pembangunan dermaga ini terjadi karena tenaga kerja yang digunakan dari dinas zeni juga bertugas untuk militer murni. Selain itu material yang dibutuhkan harus didatangkan dari luar negeri yang memakan waktu cukup lama. Tahun 1875 pembangunan dermaga baru dapat diselesaikan.



Pelabuhan Ulee Lheue zaman Hindia Belanda
De Atjeh Onrusten in 1896, hlm. 8

Pada zaman Belanda pelabuhan Ulee Lheue menghubungkan daratan Aceh dengan dunia luar. Setelah pembangunan pelabuhan Ulee Lheue, Belanda juga membangun Pelabuhan Bebas Sabang di Pulau Weh. Dengan selesainya pembangunan Pelabuhan Bebas Sabang, maka Pelabuhan Ulee Lheue semakin penting peranannya dalam dunia perdagangan dan pelayaran. Bahkan secara reguler, hubungan ke Pelabuhan Sabang dapat direntang dari Pelabuhan Ulee Lheue.

Pelabuhan tersebut berkembang dengan gaya dan tradisinya sebagai bandar pelabuhan, di samping juga sebagai kota nelayan. Kapal-kapal yang melayari Ulee Lheue ke Teluk Sabang pada waktu itu cukup ramai, baik untuk penumpang maupun barang. Beberapa barang

komoditas dari daratan Aceh dibawa dahulu ke Pelabuhan Sabang baru kemudian di ekspor ke luar negeri.

Mengenai kejayaan Ulee Lheue dapat diketahui pula dari kesaksian seorang tokoh masyarakat Kelurahan Ulee Lheue yang bernama Ilyas Rayeuk. Kepada Harian Serambi Indonesia beliau pernah menceritakan kenangannya tentang kemegahan Ulee Lheue. Pantee Ceureumen, Ulee Lheue dahulu sering disebut dengan *Pasi* atau *Gampong Cina*. Yang menjadi pusat perdagangan berada di sekitar lapangan bola Pantai Ceureumen. Kawasan Pantai Ceureumen yang sekarang mempunyai dua dusun, yaitu Dusun Kakap dan Dusun Alu-Alu, yang dahulu dikenal sebagai pusat niaga kota pelabuhan.

Dinamakan *Gampong Cina* karena Pantee Ceureumen *tempo doeloe* adalah pusat perdagangan yang didominasi oleh orang-orang Cina. Banyaknya orang Cina di kawasan itu, sehingga tidak mengherankan apabila sebutan *Pasi* atau *Gampong Cina* sebelumnya menjadi tidak dikenal lagi. Membicarakan *Gampong Cina*, secara langsung akan berhubungan dengan status Ulee Lheue sebagai kota pelabuhan. Pusat perdagangan pada waktu itu, menurut Pak Ilyas, berlokasi di lapangan bola kaki Pantee Ceureumen sekarang.¹⁶ Selain aktivitas perdagangan, hampir setiap malam di tempat tersebut berlangsung acara keramaian berupa panggung hiburan. Adapun panggung hiburan yang meramaikan Pelabuhan Ulee Lheue di malam hari adalah ronggeng, ketoprak, ludruk dan wayang orang serta berbagai kesenian dari Jawa. Banyaknya kesenian dari Jawa dikarenakan di Pelabuhan Ulee Lheue juga banyak dikunjungi oleh masyarakat Jawa, bahkan tampaknya orang Jawa juga mendominasi segala kegiatan di pelabuhan Ulee Lheue ini.

¹⁶ *Ibid*, hlm. 7.

Status Pelabuhan Ulee Lheue pada waktu itu sebagai pelabuhan samudra, namun masyarakat lebih mengenal pelabuhan itu sebagai pelabuhan kapal Ulee Lheue – Sabang. Sarana transportasi antara Kutaraja - Sabang pada waktu itu hanya dilayani oleh satu kapal, yang terkenal dengan nama *Sabang Bay*. Dengan kapal Sabang Bay itu setiap hari rute pelayaran Kutaraja – Sabang berlangsung. Selain dari Sabang, singgah pula kapal-kapal dari berbagai kota pelabuhan, seperti Medan (Belawan), Padang dan kota-kota pelabuhan yang ada di pantai utara Jawa. Pada awalnya pelabuhan Ulee Lheue berada di lokasi sekitar tangki Pertamina sekarang, namun mulai tahun 1934 dipindahkan ke *Ceurook*, yang saat ini masih tinggal sedikit lagi.¹⁷ Namun, ketika tsunami 26 Desember 2004, sebagian pantai Ulee Lheue hilang diterjang ombak.

Memanasnya suhu politik pada sekitar tahun 1939, turut pula mempengaruhi perkembangan perdagangan dan pelayaran di Pelabuhan Ulee Lheue. Akibatnya, kemajuan Pelabuhan Ulee Lheue turut melemah. Kemerosotan kegiatan perdagangan, termasuk operasional pelabuhan terjadi semenjak mendaratnya Bala Tentara Jepang yang ikut meramaikan Perang Dunia II di Asia Tenggara.¹⁸ Mengingat situasi politik dan keamanan yang memanas sebagai akibat meletusnya Perang Dunia II, masyarakat Cina di Ulee Lheue banyak yang mencari selamat dengan meninggalkan Pelabuhan Ulee Lheue tersebut, sehingga pada tahun 1939, masyarakat Cina di Pelabuhan Ulee Lheue sudah tidak ada lagi.

Untuk menghadapi ancaman serangan Belanda ke Kesultanan

¹⁷*Ibid.*, hlm. 8.

¹⁸*Ibid.*, hlm. 9.

Aceh pada awal bulan April 1873, di Ulee Lheue dibangun benteng-benteng pertahanan yang dibuat oleh Kesultanan Aceh. Ketika terjadi perang di Ulee Lheue ini benteng-benteng pertahanan tersebut sebagian hancur karena dihujani peluru-peluru meriam Belanda yang ditembakkan dari kapal perang.

Di pelabuhan Ulee Lheue juga dibangun perlengkapan pelabuhan yang utama yaitu fasilitas pergudangan untuk ruang penyimpanan barang. Perkembangan dan perluasannya selama tiga tahun cukup memuaskan. Sebagai kota pelabuhan, Ulee Lheue dapat dikatakan terletak dalam jaringan rute perhubungan laut yang sudah *established* dan terletak di pintu gerbang Selat Malaka.¹⁹ Pada zaman Belanda, pelabuhan ini merupakan tempat persinggahan yang ramai bagi kapal-kapal untuk mengisi bahan bakar dan air tawar. Di samping kemungkinan yang tersedia ini, fasilitas di bidang *public utilities* adalah suatu yang sangat dibutuhkan kemungkinan untuk kegiatan ekonomi dan kegiatan sosial lainnya dapat berlangsung dengan baik. Dalam keadaan seperti yang dijumpai sekarang, fasilitas yang terakhir ini masih berada dalam keadaan yang terbatas dan sederhana, yaitu jika dibandingkan dengan apa yang dimiliki Pelabuhan di Belawan yang terletak di pantai timur Sumatera Utara karena Pelabuhan Ulee Lheue yang masih begitu muda dan pembangunannya berlangsung dalam suasana Perang Kolonial Belanda di Aceh dan belum terpikirkan untuk pembangunan dalam bidang ekonomi.²⁰

¹⁹Sjamsuddin Mahmud dkk, *Pelabuhan Bebas Sabang 1967*, (Banda Atjeh : Lembaga Penyelidikan Ekonomi dan Sosial Fakultas Ekonomi Universitas Sjah Kuala, Darussalam, 1968), hlm. 113.

²⁰ *Ibid.*

c. Aktivitas Perdagangan di Pelabuhan Ulee Lheue

Gambaran mengenai peranan Pelabuhan Ulee Lheue pada masa penjajahan Belanda dalam bidang ekonomi dan perdagangan tidak terlepas dengan daerah-daerah *hinterland* yang turut mengaktifkan denyut perekonomian masyarakat kota Banda Aceh. Aktivitas ekspor - impor melalui Pelabuhan Ulee Lheue pada masa Kolonial Belanda sekitar akhir abad XIX hingga empat dekade pertama abad XX, sangat besar perannya bagi peningkatan ekonomi kolonial.

Sebelum menguraikan mengenai masalah impor-ekspor yang dilakukan Belanda melalui pelabuhan Ulee Lheue, tidak ada salahnya jika kita runut sedikit mengenai masalah *hinterland* yang turut menunjang kelancaran arus barang dan jasa di Pelabuhan Ulee Lheue. Pengertian *hinterland* dalam tulisan ini adalah daerah-daerah yang berada di sekitar (belakang) Pelabuhan Ulee Lheue, termasuk di dalamnya kota-kota serta daerah-daerah pedalaman di luar kota pelabuhan yang saling memiliki hubungan ekonomi dengan pelabuhan. Termasuk daerah *hinterland* adalah pelabuhan-pelabuhan kecil di sekitar pelabuhan utama.

Interrelasi antara *hinterland* dan pelabuhan ini bersifat saling menguntungkan, karena pelabuhan mempunyai fungsi sebagai tempat yang mempunyai berbagai fasilitas untuk memasarkan (mengekspor) produk-produk *hinterland* ke luar daerah atau ke luar negeri, dan sebaliknya juga sebagai tempat untuk mengimpor produk-produk dari luar negeri atau luar daerah ke *hinterland* melalui jalur pelayaran. Oleh karena itu, selain dapat diartikan sebagai daerah pedalaman, *hinterland* juga dapat diartikan sebagai daerah penyangga yang merupakan produsen dan konsumen komoditas ekspor-impor.

Secara fisik Pelabuhan Ulee Lheue pada zaman Kolonial Belanda memang lebih banyak untuk berlabuh kapal-kapal perang yang mengangkut perbekalan perang, terutama pada awal-awal penjajahan Belanda di Aceh. Hal ini dapat dimengerti karena pada waktu itu Belanda sedang berperang melawan pejuang-pejuang Aceh yang heroik dan pantang menyerah. Perlawanan rakyat Aceh terhadap kehadiran Pemerintah Kolonial Belanda hingga awal abad XX masih tetap berlangsung. Ini membuktikan bahwa Pemerintah Belanda ketika memasuki abad XX mencoba melaksanakan suatu kebijaksanaan baru. Semenjak waktu itu Belanda tidak lagi hanya menggunakan politik kekerasan, tetapi juga melalui perbuatan-perbuatan yang dapat menimbulkan simpati rakyat.

Tindakan Pemerintah Belanda untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan memperbaiki perekonomian rakyat adalah salah satu contoh konkrit Pemerintah Belanda telah mengambil hati rakyat Aceh agar tidak lagi melakukan perlawanan. Langkah pertama untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat Aceh yaitu dengan melakukan pembangunan ekonomi kerakyatan. Dalam kaitan ini Pemerintah berharap bahwa jika ekonomi daerah dan ekonomi rakyat maju maka dengan sendirinya tingkat kehidupan rakyat juga akan menjadi lebih baik. Ini sudah barang tentu akan berdampak pada terjaminnya ketertiban dan keamanan daerah, sehingga rakyat tidak lagi memusuhi Pemerintah Belanda serta akan melupakan penderitaan yang dialami akibat perbuatan Pemerintah dalam bentuk penindasan yang sangat menyakitkan hati dan merugikan rakyat Aceh yang telah berlangsung sekian lama²¹. Di

²¹H.N.A. Swart, *Memori van Overgave van Atjeh en Onderhorigheden*, 30 Agustus 1918. *Mair*, 2398/18.

samping itu, juga diharapkan rakyat Aceh tidak lagi menentang pemerintah dan Aceh menjadi daerah yang aman seperti daerah-daerah lain di Nusantara.

Seperti telah disinggung sebelumnya bahwa awal usaha Pemerintah Belanda memajukan ekonomi rakyat pada tahun 1901. Gubernur Sipil dan Militer di Aceh yang pada waktu itu dijabat oleh Van Heutz meminta kepada Dinas Topografi untuk membuat sebuah peta ikhtisar tentang daerah Aceh²². Setelah peta tersebut dibuat, beberapa tempat yang dinilai potensial di wilayah Aceh mulai dieksplotasi dan dieksplorasi, perkebunan-perkebunan swasta/pemerintah dan pertambangan-pertambangan mulai dibuka. Prasarana-prasarana ekonomi seperti jalan raya dan jalan kereta api juga sudah mulai dibangun, Jembatan-jembatan, dan irigasi mulai dibangun. Di samping Pelabuhan Ulee Lheue, Belanda juga membangun pelabuhan-pelabuhan kecil yang tersebar di sepanjang pantai barat dan timur Aceh.

Usaha pertanian, khususnya pertanian sawah merupakan mata pencaharian pokok rakyat Aceh. Hal tersebut tercermin dalam sebuah *hadith maja* yang berbunyi, *pangulee hareukat meugoe* (pertanian bersawah adalah usaha yang utama). Akibat keadaan politik menjelang akhir abad XIX (disebabkan peperangan yang berlangsung cukup lama) yang melibatkan sebagian besar penduduk maka usaha pertanian rakyat menjadi tak teratur. Kehidupan perekonomian rakyat menjadi sangat menderita. Sesuai dengan kebijaksanaan baru maka Pemerintah Hindia Belanda berusaha menggalakkan dan meningkatkan hasil

²² J. Langhout, *Economische Staatkunde in Atjeh* (Den Haag : W.P. Van Stockum & Zoon, 1923), hlm. 84.

produksi pertanian rakyat. Untuk tujuan ini Pemerintah menempuh beberapa cara, di antaranya yaitu : dengan memberikan bantuan modal kepada rakyat dan *uleebalang* yang bersedia bekerja sama dengan Belanda. Untuk tujuan itu, Pemerintah Belanda mendirikan Bank di Aceh Besar dengan nama *de Groot Atjehsche Afdeeling Bank*. Rakyat Aceh yang menginginkan bantuan modal untuk membuka kembali atau memperluas kebun-kebun dan sawah-sawah mereka dapat mengajukan kredit pinjaman tanpa bunga dari bank tersebut.

Untuk memacu pembangunan ekonomi pertanian, Belanda mendatangkan tenaga kerja dari Jawa dan Sunda agar dapat memperkenalkan cara-cara pertanian yang lebih baik seperti yang dilakukan para petani di Jawa. Di Aceh, mereka memberikan contoh-contoh cara bertani yang benar, cara mengolah tanah yang baik, cara menggunakan bajak hindustan, cara menanam padi dan cara memberikan pupuk serta menggunakan bibit padi jenis unggul lokal yang hasil panennya lebih baik.²³

Untuk mengairi sawah pertanian dan mengendalikan banjir, Belanda juga membangun irigasi dan waduk-waduk penampungan air. Di samping itu, juga membentuk sebuah badan yang bertugas memberikan penerangan atau penyuluhan di bidang pertanian rakyat yang disebut dengan nama *landbouwwoorlichtingsdienst* (Dinas Penyuluhan Pertanian).²⁴

Jumlah areal pertanian sawah yang diusahakan dengan bantuan

²³ *Koloniaal Verslag* (1907), hlm.18. Lihat juga J. Langhout, *op.cit.*, hlm. 89-90.

²⁴ J. Jongejans, *Land en Volk van Atjeh Vroeger en Nil*. (Baarn : Hollandia Drukkerij, 1939), hlm.187.

modal Belanda pada tahun 1928 seluas 130.000 Ha²⁵, pada tahun 1932 meningkat menjadi 132.000 Ha dan dalam tahun 1936 bertambah lagi menjadi 140.500 Ha. Demikian juga dengan hasil produksinya, jika pada tahun-tahun permulaan abad XX hasil padi daerah Aceh hanya cukup untuk memenuhi kebutuhan sendiri maka pada tahun 1932, Aceh telah surplus beras dan oleh Pemerintah Hindia Belanda telah mengekspor ke daerah Sumatera Timur untuk memenuhi kebutuhan para karyawan perkebunan yang berada di sana²⁶. Pada tahun 1939 daerah Aceh telah surplus beras sebanyak 5.600 ton dan sebagian besar di antaranya diekspor ke daerah Sumatera Timur. Tahun 1940 dan 1941 surplus beras ini naik lagi menjadi 24.000 dan 36.000. Sedangkan pada tahun 1942 yang merupakan akhir dari masa pemerintahan Belanda, Aceh telah mengekspor beras ke daerah Sumatera Timur dan juga daerah Sumatera Barat tidak kurang dari 45.000 ton beras²⁷.

Ekspor ke Sumatera Timur terutama berasal dari wilayah Aceh Utara, Aceh Timur, Gayo, dan Tanah Alas yang diangkut ke daerah itu dengan kereta api dan auto barang ke Pelabuhan Ulee Lheue untuk kemudian diangkut melalui kapal barang ke pelabuhan yang ada di Sumatera Timur. Sedangkan yang diekspor ke Sumatera Barat, beras yang berasal dari Aceh Barat diangkut dengan kapal tradisional milik pengusaha lokal ke Pelabuhan Ulee Lheue dan kemudian dibongkar muat atau dipindahkan ke kapal barang yang lebih besar untuk dibawa

²⁵Memori van Overgave van Atjeh en Onderhorigheden van A.H. Philips, 31 Mei 1932. *Mailr* 1624-32, hlm. 46-47.

²⁶ *De Deli Courant*, Medan, 12 Juni 1933.

²⁷ A.J. Piekar, *Atjeh en De Oorlog met Japan*. (The Hague : Van Hoeve, 1949), hlm. 24.

langsung ke Pelabuhan Teluk Bayur Padang, Sumatera Barat²⁸.

Selain berusaha meningkatkan hasil produksi bersawah yang merupakan sumber penghasilan utama rakyat, pemerintah juga mengusahakan perbaikan-perbaikan pada usaha pertanian rakyat lainnya. Sehubungan dengan hal itu, semenjak awal abad XX, pemerintah telah menganjurkan kepada rakyat agar mengusahakan kembali dan meremajakan pohon-pohon kelapa, pinang dan lada pada kebun-kebun mereka. Untuk menunjang usaha ini, pemerintah juga mengusahakan pinjaman modal tanpa bunga kepada rakyat yang menginginkan bantuan dana²⁹.

Seperti halnya pada tanaman padi rakyat, untuk meningkatkan produksi lada juga diusahakan untuk memasukkan berbagai varietas bibit yang baik berasal dari Bangka dan Lampung.³⁰ Dalam hal ini, Pemerintah Hindia Belanda juga memberikan kemudahan berupa pinjaman modal tanpa bunga melalui bank-bank kecil yang khusus didirikan untuk menunjang usaha pertanian rakyat. Untuk keperluan pengadaan kredit pertanian bagi para petani di Aceh Besar, pada tahun 1916 Pemerintah Belanda membangun 5 buah bank perkreditan di Aceh Besar. Sedangkan untuk keperluan yang sama di Aceh Utara (Lhokseumawe) dan Aceh Timur (Langsa) telah dibangun bank perkreditan pada tahun 1913. Pada tahun 1918 jumlah bank perkreditan untuk menolong perekonomian

²⁸ Rusdi Sufi, "Mengamankan Aceh Melalui Perbaikan Ekonomi" dalam *Bulletin Haba No. 10 99*, (Banda Aceh : Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Banda Aceh, 1999), hlm. 5.

²⁹ *Kolonial Verslag* (1905), hlm. 21.

³⁰ J. Langhout, *op. cit.*, hlm. 171

rakyat di Aceh berjumlah 29 buah.³¹

Usaha Pemerintah Belanda untuk meningkatkan penanaman lada di Aceh cukup berhasil. Hal ini dapat dilihat dari ekspor lada yang terus meningkat. Pada tahun 1914 lada yang diekspor mencapai 3.303.000 kg lada hitam dan 1.000.000 kg lada putih. Pada tahun 1915 meningkat menjadi 4.046.000 lada hitam dan lada putih tetap 1000.000 kg.³²

Jatuhnya harga lada di pasaran internasional telah mengakibatkan penanaman lada di Aceh mengalami kemunduran, sehingga produksi lada tidak dapat dipertahankan. Jika pada tahun 1919 ekspor lada masih sebanyak 4.340.000 kg maka pada tahun 1920 berkurang menjadi 2.658.000 kg.³³

Walaupun penanaman lada rakyat pada tahun 1920 mengalami kemerosotan, penanaman pinang justru meningkat. Di beberapa daerah di Aceh Besar, Aceh Utara dan Aceh Timur kebun-kebun pinang menunjukkan peningkatan produksi. Pada tahun 1935 ekspor pinang meningkat menjadi 27.000 ton dan pada tahun 1939 berjumlah 25.000 ton dengan harga jual 5 gulden per 100 kg.³⁴

Pemerintah Hindia Belanda juga memberikan perhatian besar pada penanaman kelapa. Terkait dengan hal ini pada awal abad XX pemerintah menganjurkan kepada penduduk untuk meremajakan pohon

³¹*Ibid.*, hlm. 110.

³²K.A. James, "De Pepercultuur ter Oostkust van Atjeh", *Koloniale Studien*. (Weltevreden : G. Kolff & Co., 1922), hlm. 375.

³³J. Langhout, *op.cit.*, hlm. 120

³⁴*Ibid.*, hlm. 127.

kelapa dan menanamnya di kebun-kebun mereka yang masih kosong. Untuk mempermudah pembiayaan penanaman kelapa ini Pemerintah Hindia Belanda memberikan pinjaman kredit tanpa bunga kepada para petani. Daerah yang menarik banyak perhatian untuk peremajaan dan penanaman kelapa adalah daerah Aceh Besar dan Pulau Weh. Kemudian berlanjut sampai ke daerah pantai barat Aceh, seperti Meulaboh, Singkil, dan Calang. Penanaman kelapa dilakukan secara besar-besaran. Seluruh areal kebun kelapa di Aceh meliputi wilayah seluas 1.000 ha³⁵

Akibat meluasnya penanaman kelapa, produksi kopra Aceh merungkat drastis. Kopra yang merupakan hasil pengeringan dari kelapa tersebut kemudian diekspor ke Penang/Semenanjung Tanah Melayu dan Eropa. Pada tahun 1919 Aceh mengeksport kopra sebanyak 6.000 ton. Pada tahun 1920 ekspornya turun menjadi 4.000 ton.³⁶ Turunnya ekspor kopra ini terjadi karena harga kopra yang fluktuatif dan cenderung merosot, sehingga mempengaruhi para petani untuk memproduksi lebih banyak lagi menjadi kurang bergairah. Bahkan pada tahun 1939, ekspor kopra Aceh hanya berjumlah 12.150 ton dengan harga jual 3.50 gulden per 100 kg.³⁷

Selain mengusahakan peningkatan produksi pertanian rakyat, Pemerintah Belanda juga meningkatkan hasil dari pertanian budi daya. Dalam hal ini Pemerintah Belanda memberikan kesempatan kepada perusahaan perkebunan swasta Eropa yang bernama *Ondernemingslandbouw* untuk menanamkan modalnya dalam usaha perkebunan di daerah Aceh. Untuk merealisirnya, pada tahun 1907

³⁵ *Koloniaal Verslag* (1905), hlm. 21.

³⁶ J. Jongejans, *op.cit.*, hlm. 158.

³⁷ Rusdi Sufi, *op.cit.*, hlm. 6.

Pemerintah Belanda memberikan tanah-tanah konsesi untuk pertanian dan perkebunan seluas 16.700 ha. Jumlah konsesi untuk membuka hutan sebanyak 21 buah yang tersebar di seluruh wilayah Aceh.³⁸ Untuk memperkenalkan cara-cara perkebunan yang moderen sebagai contoh, Pemerintah Hindia Belanda mendirikan pula sebuah perkebunan karet pemerintah di daerah Langsa (Aceh Timur).³⁹

Pada awalnya perkembangan perusahaan perkebunan swasta ini berkaitan erat dengan situasi keamanan pada masa itu. Di wilayah yang sudah relatif aman, usaha-usaha perkebunan ini dapat berjalan dengan lancar. Sedangkan daerah-daerah yang belum aman tidak dapat dilaksanakan. Sebagai contoh, daerah Gayo dan Tanah Alas, baru dibuka untuk perusahaan perkebunan setelah daerah tersebut mulai kondusif. Daerah yang paling banyak untuk usaha perkebunan milik pemerintah dan swasta Barat adalah daerah pantai timur Aceh. Adapun beberapa perusahaan perkebunan besar yang terdapat di wilayah ini adalah : (1). *De Bajan Sumatra Rubber Maatschappij*, didirikan pada bulan Mei 1911 dengan modal f. 1.000.000 dengan luas areal 1.700 ha. (2). *Naamlouze Vennotschap Langsarlandsyndicnat*, didirikan pada bulan Agustus 1910 dengan modal f. 500.000 mencakup areal seluas 5.460.000 ha. (3). *Langsa Sumatra Rubber Maatschappij* didirikan pada bulan Juni 1910 dengan modal f. 1.500.000. (4). *Rubber Cultuur Maatschappij Soengey Raja*, didirikan pada bulan Oktober 1909 dengan modal f. 2.000.000 mencakup areal seluas 184 ha. (5). *Batang Ara Cultuur Mij* didirikan pada bulan Januari 1911 dengan modal f. 500.000. (6). *Soengei Lipoet Cultuurmaatschappij* didirikan pada bulan Februari 1908 dengan

³⁸ *Ibid.*, hlm. 7.

³⁹ J. Langhout, *op.cit.*, hlm. 90.

modal f. 750.000 luas areal 1.500 ha. (7). *Tamiang Rubber Estates Limited*, didirikan pada bulan September 1909 dengan modal f. 120.000, luas areal 4.752 ha.⁴⁰

Jumlah perkebunan yang dikelola oleh perusahaan swasta Belanda pada tahun 1923 ada 20 buah. Dari total perkebunan tersebut, 12 di antaranya adalah kebun karet, 7 kebun kelapa sawit, dan 1 kebun kelapa. Di samping itu, juga ada perkebunan milik Francis dan Belgia, yaitu *Soc Fin (Societe Financiere des Caoutchoucs)*, yang terletak di daerah Tamiang dekat dengan perbatasan Sumatera Timur. Perkebunan ini dibuka pada bulan Februari 1908 dengan areal tanah seluas 30 ha dan pada tahun 1922 telah berkembang menjadi 5.751 ha., dengan jumlah pekerja sebanyak 3.600 orang. Selain diperuntukkan penanaman karet, perkebunan ini juga diperuntukkan penanaman kopi dan kelapa sawit.⁴¹

Di wilayah pantai barat Aceh, Belanda juga membangun beberapa *ondernemings landbouw* yang mengusahakan perkebunan karet dan kelapa sawit. Pada tahun 1934 Pemerintah Belanda membuka perkebunan di daerah Meulaboh dan sekitarnya dengan menanam karet 400.000 pohon.⁴² Perkebunan kelapa sawit di daerah pantai barat diusahakan oleh N.V. *Handelsoverreemging Amsterdam* dan *Societe Financiere des Caoutchoucs*. Pada tahun 1937 luas areal perkebunan

⁴⁰*Ibid.* Untuk lebih jelasnya lihat juga Rusdi Sufi, "Mengamankan Aceh Melalui Perbaikan Ekonomi" dalam *Bulletin Haba No. 10/99* (Banda Aceh : Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Banda Aceh, 1999), hlm. 7.

⁴¹ Van Eijbergen, "Atjeh up to Date" *Tijdschrift Voor Met Binnenlandsch Bestuur*. (Batavia : G. Kolff & Co, 1914), hlm. 188.

⁴²J. Langhout, *op.cit*, hlm. 188.

kelapa sawit di daerah tersebut sekitar 11.325 ha, dengan produksi mencapai 8.835,5 ton.⁴³

Selanjutnya setelah daerah Gayo berhasil dikuasai pada tahun 1908 beberapa perusahaan swasta kecil dan menengah mulai melakukan penanaman kopi di daerah itu. Mereka lebih suka menanam jenis kopi robusta karena dinilai hasilnya lebih menguntungkan dibandingkan kopi jenis lain. Areal perkebunan kopi di daerah Gayo yang terkenal berada di Lampahan dengan areal tanah seluas 100 ha dan jumlah produksi sebanyak 75 ton per tahun. Produksi tersebut dari tahun ke tahun terus meningkat hingga mencapai 225 ton. Pada tahun 1937 produksi daerah Gayo meningkat menjadi 598 ton dengan luas areal 2.400 ha. Daerah Alas yang tanahnya juga cocok untuk ditanami kopi juga diusahakan oleh para pemilik modal bangsa Belanda. Produksi kopi di seluruh Aceh dikirim untuk keperluan di daerah Sumatera dan selebihnya diekspor ke Eropa. Selain kopi Gayo, juga diusahakan perkebunan pohon tusam (pinus merkusi) yang luas areal mencapai 70.000 ha.⁴⁴

Diperkirakan pada akhir tahun 1939 di seluruh Aceh terdapat tidak kurang dari 133 buah usaha perkebunan budi daya, dengan luas areal masing-masing 2.000 ha. Areal tanah yang ditanami menurut jenisnya, di antaranya : karet seluas 34.060 ha, kelapa sawit 11.325 ha, kopi 2.745 ha, teh 850 ha dan pohon tusam (pinus merkusi) 70.000 ha.⁴⁵

⁴³ A. Th. Smeets, *Memorie van Overgave van Onderafdeeling Meulaboh*, 9 Mei 1934.

⁴⁴J. Jongejans, *op. cit.*, 162.

⁴⁵A.J. Piekar, *loc. cit.*

Akibat masuknya perkebunan pengusaha swasta Eropa ke tanah Aceh, secara tidak langsung telah membawa pengaruh pada sistem pertanian tradisional penduduk setempat. Penanaman karet yang dipelopori oleh perusahaan-perusahaan tersebut seperti di daerah pantai timur dan pantai barat Aceh telah menyebabkan rakyat juga menanam karet pada kebun-kebun milik mereka sendiri.⁴⁶ Dengan adanya *landbouwwoorlichtingsdienst* yang memberi penyuluhan tentang pertanian moderen kepada rakyat dan keberhasilan badan ini dalam membuat *proeftuin* (=kebun percontohan), juga telah menarik perhatian rakyat Aceh. Keberhasilan kebun percontohan tanaman kopi di daerah Tangse (Pidie), telah membawa pengaruh terhadap rakyat di daerah tersebut dan sekitarnya. Mereka juga ikut-ikutan untuk menanam kopi pada tanah-tanah milik mereka sendiri. Tanaman kopi yang diusahakan oleh rakyat Aceh juga dapat berkembang, lebih-lebih setelah mendapat dukungan dari *uleebalang* setempat. Selanjutnya penanaman kopi oleh rakyat diikuti pula oleh daerah-daerah lain sekitarnya.

Di samping itu, Pemerintah Hindia Belanda juga mengusahakan pertambangan minyak di daerah pantai timur dan pantai utara Aceh. Pemboran pertama dimulai di daerah Peureulak pada tahun 1900, kemudian pada tahun 1902 dan tahun 1903 masing-masing di daerah Langsa, Peudada, Idi, Julok Rayeuk, dan Cunda.⁴⁷ Dengan demikian, di daerah-daerah itu muncul beberapa maskapai perminyakan seperti *Holland Perlak Maatschappij*, *Batnafsche Petroleum Maatschappij* (BPM), *Perlak Petroleum Maatschappij*, *Petroleum Mij Zuid Perlak* dan *Nederland*

⁴⁶*Ibid.*, hlm. 27.

⁴⁷P. Schtolten, *Memorie van Overgave van Onderafdeeling Lameulo*, 5 Desember 1933.

Koninkrijk Petroleum Maatschappij (NKPM). Di antara maskapai yang paling banyak melakukan kegiatan adalah BPM. Maskapai ini memperoleh konsesi terbanyak meliputi beberapa petak wilayah, yaitu petak Aceh Timur, petak Tamiang, petak Aceh Utara dan Jambo Aye. Konsesi ini diperoleh dari pemerintah pada tahun 1927, dan karena majunya usaha-usaha yang dilakukan BPM, pada bulan September 1930 mendapat lagi konsesi⁴⁸

BPM yang memiliki konsesi petak Tamiang dengan sumur Rantau, telah mendatangkan keuntungan yang besar. Petak ini merupakan pusat penghasil minyak yang terbesar dan paling produktif dengan produksi rata-rata 1.700 ton sehari.⁴⁹

Pada tahun 1929 jumlah produksi minyak BPM di daerah Tamiang dan Langsa sekitar 61.698 M³, dan pada tahun 1933 meningkat menjadi 727.267 M³. Semua minyak yang dihasilkan dari daerah Aceh ini, baik dari Perlak, Langsa maupun Tamiang dialirkan melalui pipa sepanjang 120 km ke tempat penyulingan di Pangkalan Brandan yang terletak di wilayah Sumatera Timur.⁵⁰

Dengan melimpahnya hasil minyak tersebut, selain memberi keuntungan besar pada Pemerintah Hindia Belanda, juga bagi daerah-daerah minyak tersebut. Berdasarkan Surat Keputusan Gubernur Aceh

⁴⁸ J. Jongejans, *op.cit.*, hlm, 201-202. Lihat juga . Langhout, *op.cit.*, hlm. 85.

⁴⁹Th. O.B. Gunther, *Memorie van Overgave van den Controleur van Tamiang*, 1 November 1933

⁵⁰ K.H. de Boer, *Bestuurs-memorie tevens Memorie van Overgave van Onderafdeeling Langsa*, Juli 1927.

dan Daerah Takluknya No.9097/LK tanggal 7 Mei 1934, ditetapkan bahwa daerah-daerah kenegerian yang ada usaha pertambangan minyak, berhak mendapatkan pemasukan dari usaha pertambangan itu.

Dengan demikian, daerah-daerah Tamiang, Langsa, Idi dan Peureulak memperoleh penghasilan dari perusahaan-perusahaan pertambangan yang ada di wilayahnya, sehingga daerah-daerah ini merupakan daerah yang terkaya di Aceh pada waktu itu.

Secara ekonomi, Pelabuhan Ulee Lheue juga menjadi tempat pertukaran barang-barang antara daerah pedalaman dengan daerah seberang, baik daerah-daerah di dalam wilayah Hindia Belanda (Nusantara) maupun dengan daerah-daerah di luar negeri. Oleh karena itu, untuk memahami aktivitas ekonomi pelabuhan Ulee Lheue juga harus dipahami pula hubungan ekonomis antara pelabuhan tersebut dengan daerah-daerah penyangga (*hinterland*) yang cukup luas dan produktif serta menghasilkan komoditas ekspor.

Daerah-daerah *hinterland* itu antara lain di samping Kutaraja (sekarang Banda Aceh), juga kota-kota pantai barat dan pantai timur serta daerah pedalaman Aceh. Daerah *hinterland* yang terletak di pesisir barat yaitu Teunom, Rigaih, Meulaboh, Blangpidie, Susoh, Manggeng, Labuhan Haji, Tapaktuan, Singkil, Barus, Natal dan Sibolga. Daerah *hinterland* di pesisir timur yaitu Pidie, Bireuen, Lhokseumawe, dan Langsa. Sedangkan daerah *hinterland* yang berada di pedalaman yaitu Gayo, Alas, dan Gayo Lues. Demikian juga dengan pulau Simeulue. Pulau ini juga masuk bagian *hinterland* yang mengekspor hasil-hasil pertanian dan perkebunannya melalui Pelabuhan Ulee Lheue. Barang dagangan itu tidak semua dikapalkan melalui Pelabuhan Ulee Lheue karena Belanda juga melestarikan pelabuhan yang ada di pantai barat dan timur Aceh. Adapun angkutan barang dan jasa dari Pulau

Simeulue ke Pelabuhan Ulee Lheue menggunakan jasa angkutan kapal-kapal tradisional milik para pengusaha dan pedagang setempat. Untuk memperlancar lalu lintas barang dan jasa dari daerah pedalaman ke Pelabuhan Ulee Lheue, Pemerintah Hindia Belanda membangun jaringan jalan kereta api yang menghubungkan Pelabuhan Ulee Lheue dengan Kutaraja dan kota-kota lainnya hingga tembus sampai ke kota Medan.⁵¹ Seperti telah dijelaskan sebelumnya.

Pada masa Kolonial Belanda Pelabuhan Ulee Lheue menjadi tempat kapal membongkar dan memuat barang dagangan. Pelabuhan Ulee Lheue menjadi pusat perdagangan yang dikunjungi perahu dagang tradisional dan kapal moderen, baik berupa kapal api, kapal motor, kapal layar maupun perahu tradisional lainnya.⁵² Sambil menjual barang dagangan, mereka juga membeli barang kebutuhan lainnya untuk dijual kembali di tempat asal.

Kegiatan ekonomi di Pelabuhan Ulee Lheue adalah bagian dari dunia perdagangan dan pelayaran pantai di ujung barat-laut Pulau Sumatera. Pada zaman Kolonial, orang Belanda memasukkan kawasan pelabuhan ini menjadi bagian dari kota Kutaraja. Pelabuhan Ulee Lheue juga menjadi pintu gerbang masuknya orang

⁵¹C. Nooteboom. "Sumatra en de Zeevaart op de Indische Ocean", *Indonesie*, Tahun Ke-4, 1950/1951, hlm. 127.

⁵²*Stalistic van Handel de Scheepvaart en de in en Uitvoerrichten in Nederlandsch-Indie Overhet Jaar 1853*. Batavia : Landsdrukkerij, 1894, hlm. 80.

asing ke Kutaraja dan daerah pedalaman Aceh, baik sebagai pedagang, misi agama⁵³ maupun politik. Barang komoditas yang dihasilkan daerah pedalaman Aceh dibeli oleh Pemerintah dari pedagang lokal dengan harga yang rendah melalui penguasa negeri (*Uleebalang*). Barang yang dijualbelikan di Pelabuhan Ulee Lheue terdiri dari hasil pertanian, hasil perkebunan, dan hasil hutan.

Kegiatan perdagangan, lalu lintas pelayaran, dan keluar masuknya barang komoditas membentuk Ulee Lheue menjadi pelabuhan dengan tipe *entrepot* dan *feeder point*, yakni bandar yang letaknya strategis pada rute jaringan perdagangan untuk melayani pengumpulan barang dari berbagai kenegerian di Aceh, dan berhubungan langsung dengan daerah penghasil barang komoditas. Fungsi pelabuhan Ulee Lheue sebagai pelabuhan *entrepot* dan bandar dagang cukup menonjol, kendatipun perannya sebagai pangkalan militer dan pusat administrasi Pemerintahan Hindia Belanda juga menonjol.⁵⁴

Keberadaan Pelabuhan Ulee Lheue sebagai pusat bongkar muat barang-barang komoditas impor-ekspor menjadi semakin penting setelah Belanda juga membangun Pelabuhan Bebas di Sabang, Pulau Weh. Terkait dengan Pembangunan Pelabuhan Sabang, Belanda mendirikan

⁵³Misi agama yang dilakukan para misionaris Belanda di Aceh hanya ditujukan untuk para pendatang yang beragama Katolik/Kristen. Para pendatang tersebut, selain Bangsa Kulit Putih, juga termasuk timur asing dan pribumi. Timur asing di antaranya yaitu Cina, Philipina, Korea, Vietnam dan Kamboja. Sedangkan pribumi di antaranya yaitu suku bangsa Ambon, Batak, Jawa, dan sebagian kecil etnis lain.

⁵⁴Mhd. Nur, "Barus : Bandar Tua di Bagian Barat Nusantara" dalam Edi Sedyawati dan Susanto Zuhdi, *Arung Samudra, Persembahan Memperingati Sembilan Windu A.B. Lapien*, (Depok : Pusat PenelitianKemasyarakatan dan Budaya Lembaga Penelitian Universitas Indonesia, 2001), hlm. 161.

"Kolemtation " di Pulau Beras. Akan tetapi, mungkin karena ternyata Pulau Beras terlalu dekat dengan daerah Aceh maka pada tahun 1884, Belanda merencanakan untuk memindahkan *Kolenstation* (= stasiun batu bara) dari Pulau Beras ke Pulau Weh, yaitu di daerah Balohan tetapi usaha Belanda itu tidak berhasil. Walaupun begitu usaha itu dapat dikatakan merupakan langkah pertama usaha Belanda untuk menguasai Pulau Weh.⁵⁵

Pada tahun 1887 oleh Firma "De Lange" yang berkedudukan di Batavia (Jakarta) mendirikan "*Sabang Haven*" yang mendapat bantuan dari *Nederlandsche Handelmaatschappij* (NHM), setelah Firma itu mendapat konsesi dari Pemerintah Hindia Belanda untuk mendirikan *Kolemtation* di Pelabuhan Sabang. Pada tanggal 18 Mei 1893 dianggap sebagai saat pertama Belanda menduduki Pulau Weh, karena mulai tahun tersebut tentara Belanda mendarat di Pulau Weh dan bendera mulai berkibar di pulau tersebut. Pada tahun 1895 *Kolenstation* yang didirikan oleh Firma *De Lange* selesai dibangun. Satu tahun kemudian Sabang resmi dibuka sebagai Pelabuhan Bebas (*Frij-Haven Free Port*). Pelabuhan Bebas yang baru itu pertama kali dilaksanakan oleh Firma *De Lange & Co.* Dengan nama "*Atjeh Associate*". Selanjutnya pengaturan dan pengurusan administrasi Pelabuhan Bebas pada itu diserahkan kepada suatu badan yang bernama *Maatschappij Zeehaven en Kolenstation* atau lebih dikenal sebagai *Sabang Maatschappij*.⁵⁶

Pembukaan Pelabuhan Bebas Sabang pada awalnya berfungsi

⁵⁵Sjamsuddin Mahmud dkk., *Pelabuhan Bebas Sabang 1967*, (Banda Aceh : Lembaga Penyelidikan Ekonomi dan Sosial Fakultas Ekonomi Universitas Syiah Kuala, Darussalam, 1968), hlm. 6.

⁵⁶ Sjamsuddin Mahmud dkk., *ibid*, hlm. 6.

hanya untuk melayani keperluan bahan bakar berupa batubara dan air minum bagi kapal-kapal laut yang pada waktu itu masih mempergunakan mesin uap. Akan tetapi, dalam perkembangan lebih lanjut ternyata Sabang telah menjadi *trading area* yang penting serta cukup sibuk pada waktu itu.

Pada tahun 1897, Sabang memperoleh perhubungan *telegrafisch* dengan daerah luar, baik dengan daratan Aceh maupun dengan tempat-tempat lain. Pada tahun 1898 mendapat sebuah "*droogdok*" yang beratnya 2.800 ton, yang kemudian disusul dengan *droogdok* kedua yang beratnya 5.000 ton. *Droogdok* yang pertama yang beratnya 2.800 ton itu di "*afdenken*" (=tidak dipergunakan lagi) pada tahun 1933, sedangkan *droogdok* yang kedua menjelang Perang Dunia II dipindahkan ke Singapura.

Pada tahun 1903 dibuka *Handelstation*, sehingga Sabang dan Pelabuhan Ulee Lheue mempunyai hubungan mail langsung dengan Eropa. Kemudian pada tahun 1911 didirikan sebuah *station Radio*. Pada tahun 1909 *Maatschappij Zeehaven en Kolenstation* mengembalikan semua harta miliknya kepada Pemerintah Belanda. Tidak diperoleh keterangan tentang sebab-sebab tindakan pengembalian itu oleh *Maatschappij* tersebut. Tetapi kenyataannya tidak berapa lama kemudian oleh Pemerintah Belanda diserahkan kembali semua harta-harta tersebut kepada *maatschappij* tadi sebagai "*pacht*" untuk jangka waktu 50 tahun. Berdasarkan hak *pacht* tersebut berarti jangka waktu Pelabuhan Bebas Sabang akan berakhir pada tahun 1960. Dengan demikian, dapat dianggap bahwa sesungguhnya Pelabuhan Bebas Sabang belum pernah ditutup dengan resmi. Tetapi dengan menyerahnya Belanda kepada Jepang dalam Perang Asia Timur Raya, Pelabuhan Bebas Sabang terpaksa ditutup pada

tahun 1942.⁵⁷

Aktivitas dan kesibukan Pelabuhan Bebas Sabang selama masa Kolonial Belanda, sangat besar pengaruhnya terhadap Pelabuhan Ulee Lheue. Barang-barang kebutuhan hidup sehari-hari yang dijual di Pasar Aceh didatangkan dari luar negeri dan luar Aceh, biasanya masuk dulu ke Pelabuhan Bebas Sabang dan kemudian dikirim ke Pasar Aceh melalui Pelabuhan Ulee Lheue. Demikian juga sebaliknya, barang-barang produksi Aceh yang melimpah dikirim ke luar Aceh dan ke luar negeri melalui Pelabuhan Ulee Lheue masuk ke Pelabuhan Bebas Sabang dan dari situ kemudian diangkut ke luar Aceh untuk diekspor. Dengan demikian, Pelabuhan Bebas Sabang dapat dikatakan sebagai pelabuhan transit barang-barang impor-ekspor dari dan ke daratan Aceh.

Orang-orang yang terlibat dalam perdagangan ekspor-impor melalui Pelabuhan Ulee Lheue kebanyakan terdiri dari orang Cina dan orang Aceh. Sedangkan mereka yang menjual barang-barang impor di Pasar Aceh terdiri atas orang Cina, Aceh, Jawa, Minangkabau, Mandailing, dan Melayu.

Selama Sabang menjadi Pelabuhan Bebas pada zaman Kolonial Belanda, Pelabuhan Ulee Lheue sangat ramai. Para wisatawan dari berbagai daerah di Aceh yang ingin berlibur ke Pulau Weh, selalu memanfaatkan Pelabuhan Ulee Lheue sebagai sarana untuk naik kapal pesiar/penumpang menuju daerah wisata di Pulau Weh. Menurut keterangan yang diperoleh pada tahun 1938 (menjelang Perang Asia Timur Raya), di Sabang terdapat 70 buah taxi yang khusus dipergunakan untuk para wisatawan yang datang dari berbagai

⁵⁷ *Ibid.*, hlm. 6.

daerah di Aceh dan daerah-daerah lain di Nusantara. Sebelum para wisatawan itu masuk ke Sabang, harus transit dulu di Pelabuhan Ulee Lheue. Dengan dibukanya Pelabuhan Belawan pada tahun 1922, peranan Pelabuhan Ulee Lheue sebagai pelabuhan ekspor-impor mulai berkurang. Lebih-lebih setelah kota Medan tumbuh dan berkembang menjadi kota besar, bahkan terbesar di Sumatera maka peran pelabuhan Belawan menjadi semakin besar pula dalam kegiatan perekonomian di Sumatera Utara. Hal ini menyebabkan peran Ulee Lheue dalam bidang ekonomi dan perdagangan juga mulai merosot, karena barang-barang yang dihasilkan di Aceh sebagian tidak dibawa ke Ulee Lheue tetapi ke Belawan atau ke Medan. Karena itu harus diakui peranan Pelabuhan Ulee Lheue dalam bidang ekonomi kurang menonjol dibandingkan dengan Pelabuhan Belawan yang terletak di Sumatera Utara. Pelabuhan Belawan yang dibangun Belanda pada tahun 1922 tumbuh dan berkembang menjadi pelabuhan yang representatif. Kota Medan yang tumbuh menjadi kota bisnis dan perdagangan ikut mendorong Belawan tumbuh dan berkembang menjadi pelabuhan ekspor impor yang terpenting di Sumatera. Tumbuh dan berkembangnya Pelabuhan Belawan sebagai pusat bongkar muat barang-barang komoditas ekspor-impor semakin mengurangi peran Pelabuhan Ulee Lheue sebagai pusat perdagangan dan perekonomian. Apalagi di Sumatera Utara, Belanda telah membuka perkebunan-perkebunan besar seperti tembakau, karet, kelapa sawit dan lain-lain yang semua produknya diekspor melalui Pelabuhan Belawan yang letaknya lebih dekat dari pusat perkebunan dari pada pelabuhan Ulee Lheue. Penyebab lain mengapa Pelabuhan Ulee Lheue tidak berkembang sebagai pusat perdagangan dan perekonomian karena selama masa penjajahan Belanda di Aceh hampir selalu terjadi insiden dan peperangan dengan para gerilyawan Aceh, sehingga faktor keamanan yang kurang kondusif menjadi penyebab mengapa

Pelabuhan Ulee Lheue tidak tumbuh dan berkembang sebagai pusat perdagangan dan perekonomian yang mendunia. Penambangan minyak tanah di Aceh Timur dan pembukaan perkebunan besar seperti sawit, karet, terpentin dan teh oleh kapitalis asing pada permulaan abad ini kelihatannya tidak membawa akibat yang berarti terhadap komposisi dan volume komoditas ekspor di Kutaraja. Hal ini terutama pemerintah kolonial semenjak menguasai Aceh tetap melestarikan pelabuhan-pelabuhan yang telah bermunculan di pantai barat dan utara Aceh. Pelabuhan-pelabuhan itu disinggahi secara teratur oleh kapal milik perusahaan yang menanam modal di Aceh, seperti N.V. Deli Cultuur Maatschappij atau Societe Financiere des Cautchoucs, hanya menjadikan Aceh sebagai daerah operasi, sementara markasnya terdapat di Medan. Oleh karena itu, tidak heran apabila pelabuhan Ulee Lheue hanya mengapalkan lima mata dagangan, yaitu lada, pinang, kapok, rotan dan kopra. (di sekitar Kutaraja terdapat beberapa perkebunan kelapa, di antaranya milik N.V. Landbouw Maatschappij Rumpet, Fa. J. Boon Jz, Teuku Teungoh Meuraksa, Teuku Nyak Arief dan Kebun Habib), sementara sepuluh mata dagangan lainnya (tidak termasuk kayu) dikapalkan oleh pelabuhan-pelabuhan lain yang terdapat di pantai barat dan utara Aceh. (barang ekspor itu adalah kemenyan, kapur barus, nilam, getah karet, pala, minyak tanah, terpentin, sawit, sisal dan teh) Pengalaman berbagai ekspor itu bukan hanya berlangsung dengan pelabuhan-pelabuhan yang telah tumbuh jauh sebelum pendudukan Belanda, akan tetapi juga dengan pelabuhan Sabang yang dipromosikan oleh pemerintah kolonial semenjak akhir abad ke-19. Dalam perkembangannya Sabang bukan hanya mengurangi porsi pelabuhan Ulee Lheue dalam mengeksport barang komoditas di daerah *hinterland* Kutaraja (sebagai contoh pada tahun 1902, Aceh Besar mengeksport lada dengan nilai f.45.000, lada terdapat di Pulau Weh dan Sagi XXII Mukim. Dari jumlah itu, pelabuhan Ulee Lheue

mengekspor f. 17.980, sementara Sabang mengekspor f.37.020.⁵⁸ Pada tahun 1902, pelabuhan Ulee Lheue dan Sabang mengekspor pinang f. 17.980 dan lada f.45.000. Perlu diketahui bahwa porsi ekspor pelabuhan Ulee Lheue untuk mata dagangan itu cukup kecil. Pada saat yang sama Daerah Aceh mengekspor 2.663.436 kg lada, 13.503.314 kg pinang, 334.548 kg kapok, 4.538.192 kg kopra dan 174.485 kg rotan.⁵⁹ Melainkan juga berfungsi sebagai pintu gerbang kedua dari Kutaraja melalui jalur kapal yang dioperasikan oleh maskapai Sabang Bay. Barang ekspor terdiri atas hasil perkebunan, sementara barang impor adalah bahan konsumsi. Keadaan itu seperti tercantum dalam neraca barang keluar masuk di pelabuhan Ulee Lheue tahun 1900 dan tahun 1921 :

⁵⁸ *Kolonial Verslag*, 1902, p. 17.

⁵⁹ *Kolonial Verslag* 1901 dan Kreemer, *Atjeh Algemeen Samenvattend Overzicht van Land en Volk van Atjeh en Onderhoorigheden*, Deel II E.J. Brill, Leiden, 1923, pp. 18-26.

A. Barang Impor 1900	
bahan makanan	f.250.289
Beras (kg)	3805.324
Minyak (liter)	739.120
Tembakau (kg)	85.736
Ikan asin (Kg)	166.883
Tepung	f.61.580
Manufaktur	f.260.156
B. Barang ekspor +) 1900	
1921	
Barang perhiasan	f.86.977
Pakaian	f.57.021
Tembakar/pecahbelah	f.76.906
Sabun	f.61.965
Manufaktur	f.972.000
Garam(Kg)	4.400
Lada	371.556 Kg
Pinang	244.744 Kg
Kapok	54 ton
Kopra	383.477 Kg
Rotan	2.000 Kg

Suatu implikasi penting kebijaksanaan Pemerintah Kolonial terhadap perniagaan internasional bagi Kutaraja diekspresikan melalui pergeseran orientasi arus tataniaga. Pinang yang pada abad ke-19 merupakan ekspor utama dari perniagaan Aceh mulai berkurang peranannya sebagai akibat diterapkan peraturan pembatasan pelayaran yang disebut *Scheepvaart regeling* pada akhir abad ke-19 oleh Pemerintah Kolonial Belanda.

Kapitalis-kapitalis yang menanamkan modalnya di Aceh berusaha pula menjadikan Medan, Padang dan Pulau Jawa sebagai salah satu orientasi tataniaga baru karena mereka telah melakukan investasi di tempat tersebut. Oleh karena itu, Kutaraja bukan saja dibanjiri oleh produk-produk yang dihasilkan oleh daerah itu, seperti gula dan semen misalnya, akan tetapi pula mengirimkan barang dagangannya ke daerah baru tersebut baik untuk diolah atau diekspor, seperti karet, kopra dan damar ke pulau Jawa.

Surplus produksi ekspor Aceh itu tampaknya dipetik oleh kota-kota baru yang sengaja dibangun oleh pemerintah kolonial. Di pantai barat Sumatera, Belanda membangun kota Padang pada tahun 1660 yang diiringi oleh kota Bengkulu (*Fort Marlborough*) oleh pemerintah Inggris. Di Selat Malaka pemerintah Inggris membangun pula Kota Penang tahun 1786 dan kota Singapura pada tahun 1819. Di antara empat kota itu, kelihatannya kota Penanglah yang memetik manfaat paling besar sebagaimana angka yang dipertunjukkan oleh pejabat kolonial Inggris pada permulaan abad ke-19.⁶⁰

⁶⁰ Jhon Anderson, *Acheen and the Port on the North and the East Coast of Sumatra*, Oxford University Press, 1970, p. 161, 166.

B. Zaman Pendudukan Jepang

Pada tahun 1939, pecah Perang Dunia II di Eropa. Posisi Jepang yang telah menandatangani pakta militer dengan Jerman dan Itali dengan sendirinya menempatkan diri untuk berhadapan dengan sekutu. Untuk membuat Amerika Serikat tidak dapat membantu sekutunya, maka Jepang menyerbu *Pearl Harbour*. Dengan demikian, secara otomatis Jepang telah melibatkan diri dalam Perang Dunia II. Jepang merasa optimis apabila Jerman dapat memenangkan pertempuran di Eropa, maka tentara Amerika tidak akan mengerahkan pasukannya ke Pasifik, sehingga Jepang lebih leluasa. Dengan panji-panji Lingkungan Kemakmuran Bersama Asia Timur Raya, Jepang meluaskan kekuasaannya ke negara-negara Asia wilayah selatan.⁶¹

Gerakan ekspansi Jepang di daerah Asia yang tidak disangka-sangka meluas dengan cepat, salah satunya ke Semenanjung Tanah Melayu (tanggal 19 Desember 1941 Penang jatuh ke tangan Jepang, tanggal 28 Desember Ipoh, tanggal 11 Januari 1942 Kuala Lumpur, dan tanggal 15 Februari Singapura ikut jatuh ke tangan Jepang) menyebabkan Aceh yang pada mulanya terlindung aman di belakang pertahanan Singapura yang kuat dan strategis menjadi terjepit. Aceh selalu diintai dari udara oleh musuh. Sementara Pulau Weh yang penting dan strategis seringkali mengalami pemboman dan yang terkuat terjadi pada tanggal 22 Januari 1942.⁶² Dengan kondisi seperti ini maka Jepang pada tanggal 8 Maret 1942 berhasil dengan mudah menduduki

⁶¹ Ruth Benedict, 1982, *Pedang Samurai dan Bimba Seruni Pola-pola Kebudayaan Jepang*, terjemahan Pamudji, Jakarta: Sinar Harapan, hlm. 51 -60.

⁶²A.J. Piekaar. *Aceh dan Peperangan Dengan Jepang*. Terj. : Aboe Bakar. Banda Aceh : Pusat Dokumentasi dan Informasi Aceh. Cetakan II, 1998, hlm. 76.

dan menerkam daerah Hindia Belanda, termasuk salah satu wilayahnya adalah Aceh.⁶³

Pemberitaan tentang pemboman Sabang yang dilakukan oleh musuh sampai berkali-kali menyebabkan banyak pedagang meninggalkan kota, sementara penduduk di kampung-kampung tidak berani keluar dan pergi ke pasar sehingga kehidupan perekonomian lumpuh. Para pedagang Cina banyak yang kembali ke Singapura dan sebagian lagi menuju daratan Aceh. Mereka yang tetap tinggal membuka usaha kecil-kecilan seperti berjualan kelontong, rempah-rempah, ikan asin, warung kopi, tukang jahit, tukang sepatu dan tukang botol. Sementara penduduk pribumi banyak yang menyelamatkan diri ke gunung (pedalaman), orang-orang Nias melarikan diri ke Paya Seunara dan menjadi petani sehingga ada tempat yang bernama Gunung Sitoli dan orang-orang Eropa menjadi tawanan Jepang yang dikirim ke kamp-kamp internir di Kutaraja. Dari Kutaraja kemudian dipindahkan dengan angkutan kereta api dan truk ke kamp-kamp internir di Medan.⁶⁴

Tenggelamnya kapal kecil Hr. Ms. "Wega" milik Angkatan Laut Pemerintah karena dibom oleh kapal-kapal terbang pembom musuh di laut Ulee Lheue pada tanggal 26 Januari 1942, tambah memperkuat perasaan tidak berdaya pihak Belanda, juga karena tidak ada kekuatan udara Sekutu, dalam menghadapi kekuatan Jepang yang sangat besar.⁶⁵ Sarana-sarana bidang pertahanan di bidang militer yang tidak

⁶³ Anonim, 1978, *Kereta Api*, Departemen Penerangan, hlm, 48.

⁶⁴ Shabri A., dkk. *Migrasi dan Pluralitas Masyarakat di Kota Sabang*. Banda Aceh: Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Banda Aceh, 2002, hlm. 37.

⁶⁵ A.J. Piekaar, *op.cit.*, hlm. 76.

begitu kuat yang disediakan untuk menahan serangan tentara Jepang ternyata tidak begitu berarti sebagai kubu pertahanan. Kondisi yang demikian menyebabkan tentara Jepang semakin leluasa untuk menduduki Sabang dengan posisi yang strategis.

Jepang bersama-sama dengan rakyat Aceh bahu-membahu untuk terus melakukan serangan terhadap tentara Belanda hingga akhirnya pada tanggal 28 Maret 1942 pimpinan pasukan Belanda di Aceh terpaksa menyerah. Semenjak saat itu secara otomatis kekuasaan berpindah ke pasukan Jepang.

Sabang yang telah dikuasai oleh Jepang membawa dampak yang luas terhadap aktivitas Pelabuhan Ulee Lheue, karena Sabang dijadikan pusat pertahanan Jepang yang dilengkapi dengan benteng-benteng pertahanan di sekeliling Sabang, membangun jalan dan pengawasan laut sekitar Sabang termasuk Pelabuhan Ulee Lheue. Pelabuhan Ulee Lheue yang merupakan salah satu posisi yang penting pada zaman Hindia Belanda mengalami kemunduran semenjak Jepang berkuasa di Aceh. Hal tersebut berkaitan dengan melemahnya aktivitas dalam skala perdagangan.

Pada masa Jepang strategi perang yang dijalankan adalah dengan membagi wilayah kekuasaan pendudukan Jepang di Indonesia menjadi dua yaitu *Rikugun* (Angkatan Darat) dan *Kaigun* (Angkatan Laut). Dengan kebijaksanaan tersebut setiap wilayah berdiri otonom. Secara otomatis Ulee Lheue berada di bawah kekuasaan *Kaigun* (Angkatan Laut) yang mengawasi secara ketat aktivitas di sekitar pelabuhan tersebut. Pengoperasian segala jenis angkutan berada di bawah koordinasi penguasa Jepang. Seluruh pegawai yang mengoperasikan angkutan dimasukkan dalam satu asrama yang tujuannya untuk memudahkan pengawasan. Hal ini terjadi karena

Jepang menyadari bahwa angkutan merupakan alat yang sangat penting, terutama dalam arti strategi dan ekonomi.⁶⁶ Pendudukan Jepang menimbulkan perlawanan dari masyarakat pribumi. Segala sesuatu yang mendukung kegiatan Jepang berusaha dihancurkan, seperti kereta barang yang membawa kebutuhan Jepang berusaha digulingkan, rel putus, jembatan ambruk, sinyal tidak jalan.⁶⁷ Dalam Perang Asia Timur Raya tentara Jepang lebih memusatkan tenaga kemiliterannya. Hal tersebut menyebabkan kendurnya berbagai pengawasan dalam aktivitas perdagangan. Pada masa itu aktivitas pelabuhan melemah seiring dengan situasi Aceh yang tidak menentu termasuk dalam bidang perekonomian.

Pada masa pendudukan Jepang, pelabuhan-pelabuhan yang ada di Aceh sebagian besar tidak digunakan lagi, kecuali untuk kepentingan-kepentingan militer Jepang. Pada waktu itu pelabuhan yang masih digunakan adalah pelabuhan Ulee Lheue dan pelabuhan Sabang untuk objek militer dan pertahanan. Pada masa itu pelabuhan-pelabuhan yang disebut di atas tidak mendapatkan perawatan lagi, sehingga lama-kelamaan pelabuhan tersebut menjadi rusak.

Dalam keadaan yang tidak sempurna lagi, pada masa revolusi nasional beberapa pelabuhan digunakan kembali oleh pemerintah dengan beberapa perbaikan. Pada waktu itu direncanakan akan menjadikan beberapa pelabuhan seperti Langsa, Ulee Lheue, Lhokseumawe dan Meulaboh sebagai pelabuhan samudra yang telah disetujui oleh pemerintah. Dengan itu diharapkan akan menjadikan pintu gerbang kemakmuran rakyat Aceh.

⁶⁶Rusdi Sufi, dkk., *Sejarah Perkeretaapian di Aceh*. Banda Aceh: Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Banda Aceh, 2001, hlm. 36.

⁶⁷ *Ibid.*

C. Zaman Kemerdekaan hingga Tahun 1965

Pada awal Agustus 1945, Jepang terus menerus mengalami kekalahan dalam Perang Asia Timur Raya. Pada tanggal 10 Agustus 1945 radio Australia menyiarkan berita bahwa Kota Hiroshima dan Nagasaki telah dibom atom oleh pasukan Amerika hingga pada tanggal 14 Agustus 1945 Kaisar Jepang Hirohito yang bergelar Tenno Heika memerintahkan kepada seluruh tentara Jepang untuk menghentikan perlawanan terhadap Sekutu. Hal ini berarti semenjak tanggal itu Jepang telah menyerah kalah. Dengan menyerahnya Jepang kepada Sekutu pada saat itu menimbulkan kekosongan pemerintahan di Indonesia mengalami kekosongan pemerintahan sehingga waktu itu dimanfaatkan oleh bangsa Indonesia untuk memproklamkan kemerdekaannya yang dilaksanakan pada tanggal 17 Agustus 1945 oleh Soekarno dan Hatta.

Setelah kemerdekaan, aktivitas Ulee Lheue masih terasa karena tetap berfungsi sebagai pelabuhan antarpulau. Bahkan secara reguler hubungan ke Sabang direntang dari Ulee Lheue. Kawasan itu berkembang dengan gaya dan tradisinya sebagai bandar pelabuhan di samping sebagai kota nelayan.⁶⁸

Di samping sebagai pelabuhan antarpulau juga berfungsi sebagai pelabuhan ekspor. Beberapa komoditas seperti kopra dan jahe dikehutarkan dari pelabuhan ini. Sabang termasuk daerah Aceh yang berhasil dikuasai oleh Sekutu/Belanda selama masa revolusi kemerdekaan. Sabang apabila dilihat dari segi kemiliteran sangat strategis, sebagai basis pertahanan terdepan dari arah barat laut

⁶⁸Barlian A.W, *Olele di Kutaraja, Boleh tak boleh....*
Harian Serambi Indonesia, 20 November 2002.

Indonesia. Dengan posisi seperti itu membuat peran pelabuhan Ulee Lheue tetap penting. Kapal-kapal yang melayari rute Ulee Lheue ke Teluk Sabang tetap lalu lintas, baik untuk penumpang maupun barang. Beberapa komoditas dari daratan Aceh di bawa dulu ke Sabang baru diekspor.

Pada masa sesudah kemerdekaan kedudukan Kutaraja terbagi dalam dua fase yaitu sebelum tahun 1963 dan sesudah tahun 1963. Sebelum tahun 1963 Kota Banda Aceh masih tetap memposisikan diri seperti yang telah dirintis pada masa kolonial dengan sedikit perubahan. Tahap berikutnya Kota Banda Aceh menjadikan dirinya ~ sebagai pintu gerbang pelepasan barang-barang dari pelabuhan bebas Sabang.⁶⁹ Sesudah kemerdekaan, aktivitas Kutaraja sebagai sebuah kota tetap eksis dengan meneruskan tradisinya sebagai kota administrasi pemerintahan dengan sedikit kegiatan perdagangan. Oleh karena sifat perdagangan dan jenis komoditas yang diperdagangkan tidak jauh berbeda dengan yang telah dilaksanakan pada masa sebelumnya.

Berbagai perubahan yang menyangkut dalam perniagaan internasional telah terjadi termasuk para pelaku-pelaku dalam perniagaan dan aktivitas yang menyertai perdagangan. Apabila sebelum kemerdekaan pedagang-pedagang besar atau grosir dikuasai oleh kapitalis-kapitalis Eropa, posisi tersebut sudah diganti oleh sektor swasta pribumi dan sektor pemerintahan. Adapun usaha swasta pribumi didirikan dan dikelola oleh organisasi tertentu, misalnya: Petraco (Pesindo Trading Company), dan Gasida (Gabungan Saudagar Indonesia Aceh) pada tahun 1947 atau dibangun oleh pengusaha-pengusaha

⁶⁹ M. Isa Sulaiman, "Banda Aceh dalam Siklus Perdagangan Internasional Suatu Tinjauan Historis". Dalam *Kota Banda Aceh Hampir 100 Tahun*, Banda Aceh : Pemerintah Kotamadya Daerah Tingkat II Banda Aceh, 1988, hlm. 127.

tertentu seperti Fa. Indocolim, NV. Indolco, Fa. Tenaga Desa, NV. Permai, NV. Lhoknga Trading Company, Toko Aceh Barat, Fa. Tawison dan Azema. Selain pengusaha perorangan, pemerintah yang diwakili baik oleh pemerintah daerah maupun instansi pusat juga turut perantara dalam kegiatan perdagangan. Usaha pemerintah daerah ditandai dengan berdirinya PT. Panca Usaha atas prakarsa Pemerintah Propinsi Aceh. Usaha instansi pusat umumnya dilakukan oleh perusahaan negara yang membuka cabang di Kutaradja, seperti PN. Jaya Bakti dan Aduma Niaga. Sedangkan golongan lain yang masuk sektor pemerintah adalah koperasi yang digalakkan oleh pemerintah semenjak tahun 1950-an. Di Kota Banda Aceh terdapat GKK (Gerakan Koperasi Konsumsi) dan Koperasi Militer, terutama Puskopad (Pusat Koperasi Angkatan Darat) yang juga melakukan kegiatan dagang dalam komoditas tertentu yang dikonsumsi oleh masyarakat.⁷⁰ Di samping kemunculan pengusaha-pengusaha besar Aceh yang memanfaatkan posisi kosong yang ditinggalkan oleh kapitalis Eropa dan memanfaatkan berbagai fasilitas yang diberikan oleh pemerintah (dagang barter).

Ketika terjadi penyeludupan secara besar-besaran yang dilakukan oleh kelompok DI/TII, terutama di daerah Aceh Timur. Sjamaun Gaharu berusaha menghentikan penyeludupan yang sedang merajalela itu dengan menerapkan sistem barter yang dikoordinir oleh penguasa perang. Para pengusaha Aceh yang selama itu tidak aktif mulai dibangun dan bergerak melakukan kegiatan dagang dengan sistem barter. Pelabuhan Ulee Lheue, Pelabuhan Lhokseumawe, dan pelabuhan Kuala Langsa mulai ramai dan penuh dengan barang-barang yang akan diekspor ke luar negeri. Para pedagang kembali menjadi sibuk, buruh pelabuhan kembali mendapatkan pekerjaan. Sementara harga barang

⁷⁰*Ibid.*, hlm. 128

dagangan seperti pinang, karet, kopra dan lain-lain mulai naik⁷¹ Pada permulaan tahun 1960 pemerintah daerah memperbaiki Pasar Aceh dan Pasar Peunayong sebagai salah satu tempat aktivitas perdagangan yang memadai dengan tujuan prasarana perniagaan semakin bertambah baik sehingga memajukan perekonomian secara keseluruhan.⁷²

Pada tahun 1960-an di seluruh Daerah Istimewa Aceh terdapat 5 (lima) pelabuhan yang telah diusahakan . Kelima pelabuhan tersebut adalah : Ulee Lheue, Sabang, Lhokseumawe, Kuala Langsa dan Meulaboh. Pengusahaan pelabuhan yang dimaksud di atas adalah telah diadakan pemungutan pelabuhan yang meliputi:

1. uang tambatan
2. sewa gudang/lapangan penimbunan
3. persewaan alat-alat
4. pemberian air
5. penyerahan tenaga listrik

Dari berbagai pungutan tersebut diharapkan mampu untuk meningkatkan fasilitas pelabuhan dengan tujuan memperlancar arus barang maupun penumpang. Oleh karena pada umumnya pelabuhan-pelabuhan di Aceh termasuk Ulee Lheue belum sempuraa keadaannya terutama mengenai alat-alat pelabuhan. Meskipun kondisinya masih sangat terbatas untuk dikategorikan sebagai pelabuhan yang representatif, namun hal ini tidak mengganggu kelancaran bongkar muat

⁷¹ Ramadhan KH dan Hamid Jabbar, *Sjamaun Gahuru : Cuplikan Perjuangan di Daerah Modal*, (Jakarta : Pustaka Sinar Harapan, 1998), hlm. 360-361.

⁷² *Ibid.*, hlm. 128.

atau lalu lintas barang-barang. Hal tersebut didukung dengan adanya kerjasama yang baik antara instansi-instansi yang bersangkutan, terutama antara Jawatan Pelabuhan, Bea Cukai, dan Syahbandar, juga berkat kegiatan-kegiatan dari Perusahaan Muatan Kapal Laut.⁷³

Apabila dibandingkan dengan keadaan pada waktu sebelum daerah Aceh berdiri sendiri sebagai daerah otonom dan sebelum dibukanya Koordinator Pelabuhan, maka sekarang tampak adanya perbaikan besar maupun kecil baik dalam bidang teknik maupun dalam bidang pengusaha.

Namun di sisi lain terdapat hal-hal yang belum dapat diatasi yaitu tidak adanya alat pengangkat dan jembatan pendarat yang cukup kuat untuk membongkar alat-alat besar sebagai kebutuhan yang penting dalam pembangunan daerah-daerah sekitar pelabuhan.

Di pelabuhan Ulee Lheue hanya terdapat alat pengangkat dari 1 1/2 ton dan jembatan yang mempunyai kekuatan daya tekan maksimal 5 ton/m². Dalam usahanya untuk meningkatkan berbagai fasilitas pelabuhan yang memadai daerah pelabuhan (*havengebied*), atas bantuan Kantor Inspeksi Agraria Daerah Istimewa Aceh sudah dirancang. Rancangan tersebut diajukan kepada Djawatan Pelabuhan di Jakarta untuk disetujui, namun hal tersebut sampai waktu yang begitu lama tidak ada tindak lanjut maupun tanggapan dari Jakarta.⁷⁴

Adapun pekerjaan teknik yang dilaksanakan di Pelabuhan Ulee Lheue pada tahun 1960 meliputi :

- a. Perbaikan jembatan pendarat (*Steiger*)

⁷³ Pemerintah Daerah Istimewa Atjeh, *Laporan Tahun 1960 Pemerintah Daerah Istimewa Aceh*, hlm. 191.

⁷⁴ *Ibid.*

- b. Pemindahan gudang terbuka dari Sabang ke Ulee Lheue; dan pekerjaan ini pada tahun 1960 telah selesai 50% dan akan dilanjutkan pada tahun 1961.
- c. Perbaikan tembok penahan ombak (Dam); pekerjaan ini telah selesai 50% dan perbaikan selanjutnya diteruskan pada tahun 1961.
- d. Perbaikan gudang-gudang A,B, dan C; pekerjaan ini telah selesai seluruhnya dan gudang-gudang tersebut telah dipergunakan sebagaimana mestinya.
- e. Perbaikan lapangan penimbun; pekerjaan telah selesai sepenuhnya dan telah ditempati sebagaimana mestinya.
- f. Pemasangan instalasi listrik pada gudang-gudang; pekerjaan ini telah selesai H? pemasangannya, tinggal menanti aliran stroom dan menunggu datangnya mesin listrik dan Jakarta.⁷⁵

Perkembangan mengenai pelayaran atau hubungan bagi perkapalan baik yang keluar maupun masuk di Pelabuhan Ulee Lheue pada tahun 1960 adalah sebagai berikut:

- a. 254 buah bagi kapal-kapal besar yang berukuran dari 500 m³ ke atas mengenai pengangkutan bahan-bahan sandang pangan (hasil bumi), baik ekspor maupun impor.
- b. 182 buah bagi kapal kecil yang berukuran 500 m³ ke bawah mengenai pengangkutan bahan sandang pangan (hasil bumi), baik ekspor maupun impor.
- c. 258 buah perahu-perahu layar yang berukuran 100 m³ ke bawah, mengenai pengangkutan bahan-bahan sandang pangan umum

⁷⁵ *Ibid*

(keperluan sehari-hari seperti minyak bensin, minyak tanah dan minyak kapal dari daerah ke daerah.⁷⁶

Perkembangan perhubungan lalu lintas laut antara daerah ke pusat dan dari daerah ke daerah (dalam Daerah Istimewa Aceh) dan sebaliknya sudah meningkat sampai 75 % ke taraf kelancaran. Di samping itu, terdapat kapal yang keluar atau masuk Pelabuhan Ulee Lheue selalu membutuhkan waktu yang lama untuk menunggu pembongkaran atau pemuatan. Hal tersebut disebabkan oleh barang-barang yang diekspor dari Pelabuhan Ulee Lheue ke luar negeri dikategorikan masih sedikit atau kekurangan.

Adapun kendala dalam pembongkaran/muatan barang selain fasilitas yang terbatas juga adanya faktor cuaca. Pelabuhan Ulee Lheue yang termasuk pelabuhan laut sangat tergantung pada faktor cuaca, sedangkan cuaca laut sangat sukar dihadapi oleh kapal-kapal yang berlabuh jika menahan waktu lama.

Laporan mengenai kunjungan kapal-kapal pada tahun 1960 dapat dilihat pada tabel 1 dan 2 di bawah ini.

⁷⁶*Ibid.*, hlm. 192

**TABEL 1 DAFTAR KUNJUNGAN KAPAL-KAPAL
DI PELABUHAN ULEE LHEUE PADA TAHUN 1960**

Tahun 1960	Banyaknya kapal-kapal yang datang dan tidak memuat barang	Meter Kubik	
		Bruto	Netto
Januari	26	37.903,68	19.336,95
Februari	34	39.762,33	22.117,74
Maret	35	47.393,07	26.465,96
April	46	35.942,02	19.8
Mei	39	24.262,95	13.468,49
Juni	36	42.011,55	21.978,69
Juli	40	44.510,28	23.764,61
Agustus	43	47.676,47	23.435,50
September	39	41.280,20	21.081,53
Oktober	39	36.434,68	18.010,10
Nopember	33	34.427,54	18.465,58
Desember	29	35.024,09	18.020,07

Sumber : *Laporan Tahun 1960 Pemerintah Daerah Istimewa Aceh*, hlm. 312.

Tindakan yang diambil oleh Pemerintah Pusat sejak bulan Oktober 1963 dalam upaya menjadikan Sabang sebagai daerah pelabuhan bebas telah mempengaruhi pula terhadap arus perniagaan di Kota Banda Aceh. Pelabuhan bebas Sabang ditetapkan melalui Penetapan Presiden Nomor 16 Tahun 1963 tanggal 16 Oktober 1963 dan Penetapan Presiden Nomor 23 Tahun 1964 dan selanjutnya disempurnakan melalui Undang-undang Nomor 4 Tahun 1970 tanggal 27 Maret 1970.⁷⁷

⁷⁷ Isa Sulaiman, *op.cit.*, hlm. 128.

Tabel 2

Gambaran Tentang Pemakaian Tambatan
di Pelabuhan Ulee Lheue Dalam Tahun 1960

Bulan	Panjangnya tambatan yang dapat dipakai +	Panjangnya tambatan yang dipakai + lamanya jam bertambah	Pemakaian tambatan dihitung
Januari	1.054 jam/meter	154,14 jam/meter	15%
Februari	986 jam/meter	308,24 jam/meter	31%
Maret	1.054 jam/meter	569,73 jam/meter	54%
April	1.020 jam/meter	594,73 jam/meter	58%
Mei	1.054 jam/meter	821,09 jam/meter	78%
Juni	1.020 jam/meter	237,38 jam/meter	23%
Juli	1.054 jam/meter	582,90 jam/meter	55%
Agustus	1.054 jam/meter	616,78 jam/meter	59%
September	1.020 jam/meter	518,72 jam/meter	51%
Oktober	1.054 jam/meter	585,93 jam/meter	56%
November	1.020 jam/meter	864,87 jam/meter	85%
Desember	1.054 jam/meter	297,63 jam/meter	28%

Sumber : *Laporan Tahun 1960 Pemerintah Daerah Istimewa Aceh*, hlm. 314.

Akibat Sabang menjadi pelabuhan bebas berpengaruh pada aktivitas Pelabuhan Ulee Lheue. Kota Banda Aceh segera dibanjiri oleh barang kelontong, pakaian, atau elektronik yang berasal dari luar negeri, melalui pelabuhan Ulee Lheue yang diisi oleh pelayaran feri reguler dengan Sabang atau Balohan. Posisi pelabuhan Ulee Lheue menjadi penting dalam kegiatan perdagangan lokal yang dapat menghidupkan denyut nadi perekonomian Kota Banda Aceh.

Namun di sisi lain dengan bentuk daerah pantai yang berawa-rawa menjadikan pelabuhan ini sebagai tempat penyelundupan, baik penyelundupan barang dagangan maupun lainnya. Saat itu betapa posisi Kota Banda Aceh dalam hal ini Pelabuhan Ulee Lheue

sebagai pintu gerbang utama kegiatan ekspor barang pelabuhan bebas Sabang dapat diamati pada angka-angka berikut.⁷⁸

Pada tahun 1965 nilai reekspor pelabuhan Sabang ke Ulee Lheue melebihi 50% atau U.S. \$37.948,91 dari nilai reekspor seluruhnya yaitu U.S. \$ 70.060,95. Persentase itu melonjak melebihi 90% lima tahun kemudian yaitu U.S. 6.731,021,21 dari nilai ekspor seluruhnya U.S. \$ 7.230,325,28. ⁷⁹ Sisa ekspor itu disalurkan lewat berbagai pelabuhan lainnya, terutama yang terdapat di pantai utara dan barat Aceh.⁸⁰

Perkembangan yang ditunjukkan melalui volume perdagangan di atas, sebetulnya masih dapat dimaksimalkan. Namun karena Pelabuhan Ulee Lheue mempunyai kondisi dan fasilitas pelabuhan yang tidak sempurna, maka sudah selayaknya diadakannya rehabilitasi sampai pada kondisi yang cukup. Hal itu merupakan tuntutan yang wajar dan paling minimal. Oleh karena pelabuhan sebagai terminal point mempunyai tugas menyediakan jasa untuk kapal, menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran dan menjamin lahulintas barang dan penumpang.⁸¹ Di samping itu, dalam

⁷⁸ *Ibid.*, hlm. 128

⁷⁹ Angka ini merupakan hasil survey Fakultas Ekonomi Universitas Syiah Kuala yang dipetik dan dilampirkan pada lampiran penelitian Pasifikus A Hok, *Kembaliinya Pengusaha Tionghoa di Banda Aceh*, Ringkasan Hasil Penelitian P.L.P.I.I.S., Aceh, 1976.

⁸⁰ Isa Sulaiman, *op. cit.*, hlm. 128.

⁸¹ Yusuf Walad dan R. Harjoto, 'Pelabuhan Ulee Lheue, Suatu Penyelidikan tentang Kemungkinan Rehabilitasi ditinjau dari Sudut Ekonomi dan Teknik dalam *Sinar Darussalam Nomor 2*, April 1968 Tahun Ke-1, Banda Aceh: Yayasan Pembina Darussalam/Studie Club Islam Darussalam, hlm. 43.

rangka rehabilitasi terdapat berbagai pertimbangan baik ekonomis maupun teknis.

Adapun pertimbangan ekonomis didasarkan bahwa pelabuhan Ulee Lheue harus dapat menampung potensi ekonomi daerah belakang, baik potensi produksi yang saat itu, ke depan, realisasi bongkar muat dan jumlah kapal yang singgah. Sehingga dari sudut ekonomi, rehabilitasi pelabuhan Ulee Lheue akan memberikan suatu keuntungan ekonomis antara lain memperlancar lalu lintas barang dan meningkatkan penerimaan Pemerintah Pusat/Daerah, maupun pendapatan P.N Pelabuhan. Sedangkan ditinjau dari sudut teknis, kondisi Pelabuhan Ulee Lheue tidak memenuhi syarat teknis bahkan sangat membahayakan keselamatan kapal maupun penumpang.⁸²

Aktivitas Pelabuhan Ulee Lheue yang meliputi pelabuhan ekspor, impor dan antarpulau/daerah masih belum maksimal. Realisasi ekspor dari Kabupaten Aceh Besar pada tahun 1965 sebesar 3.577,53 ton; tahun 1966 sebesar 3.218,55 ton; tahun 1967 (Januari - Juni) sebesar 1.406,25 ton. Dari angka tersebut nampak bahwa terjadi penurunan ekspor dari tahun 1965 ke tahun 1966. Pada umumnya barang yang diekspor berasal dari Kabupaten Aceh Tengah, Utara dan Barat. Hal tersebut banyak dipengaruhi oleh kelancaran pengangkutan truk ke pelabuhan Ulee Lheue, di samping Pelabuhan Ulee Lheue dekat dengan pelabuhan bebas Sabang.

Sebagian besar barang impor berasal dari pelabuhan Sabang. Dengan pembukaan Sabang sebagai *freeport* dengan statusnya adalah daerah luar pabean Indonesia dan luar rezim devisa, maka setiap

⁸² *Ibid.*

pemasukan barang Sabang melalui Pelabuhan Ulee Lheue merupakan barang impor. Sehingga barang tersebut digolongkan sebagai barang impor dalam arti pemasukan dilakukan dengan devisa negara, atau sebagai barang penumpang/kiriman. Jumlah seluruh pemasukan barang impor dari Pelabuhan Ulee Lheue termasuk impor dari Sabang berjumlah 5.503,90 ton pada tahun 1966 dan 2.758,03 ton dalam tahun 1967 (Januari - Juni). Di samping barang ekspor dan impor, pelabuhan Ulee Lheue membongkar dan memuat barang yang berasal dari antarpulau dan antardaerah. Jumlah pemasukan barang antarpulau pada tahun 1965 sebesar 13.488,28 ton; 1966 sebesar 19.175,31 ton dan tahun 1967 (Januari - Juni) sebesar 3.239,55 ton. Sedangkan jumlah pemuatan barang untuk antarpulau tahun 1965 sebesar 2.492,96 ton; 1966 sebesar 6.721,58 ton dan tahun 1967 (Januari - Juni) sebesar 1.912,52 ton.

Perbandingan jumlah tonage barang impor dengan ekspor pada tahun 1966 adalah 5 berbanding 3, dan tahun 1967 adalah 2 berbanding 1. Apabila dibandingkan volume bongkar untuk barang impor/antarpulau dengan volume muat untuk barang ekspor/antardaerah, maka perbandingan tahun 1965 adalah 13:6, tahun 1966 adalah 13:5, tahun 1967 menjadi 2:1. Dari angka perbandingan tersebut menunjukkan bahwa pelabuhan Ulee Lheue lebih mempunyai arti sebagai pelabuhan barang impor dan antarpulau/daerah.

Aktivitas pengangkutan penumpang mengalami kenaikan. Hal tersebut dapat dilihat pada bulan Januari sampai 20 Desember 1967 jumlah penumpang yang berangkat dari pelabuhan Ulee Lheue menuju Sabang sebesar 11.628 dan jumlah penumpang yang tinggal mencapai 14.948 orang. Dalam angka ini belum termasuk penumpang yang tidak terdaftar pada Penguasa Pelabuhan Ulee Lheue yang diperkirakan sebesar 25%. Apabila dihitung rata-rata, maka lalu

lintas penumpang dalam tiap bulan dalam tahun 1967 sudah mencapai 2.215 orang. Pada tahun 1966 jumlah kapal yang berkunjung ke pelabuhan Ulee Lheue sejumlah 352 buah kapal dengan jumlah isi kotor kapal 177.554,37 m³ dan 1967 berjumlah 398 buah kapal dengan isi kotor kapal 119.491,58 m³. Selama dua tahun terdapat kenaikan jumlah kapal yang berkunjung sebesar 13%, sedangkan jumlah tonage kotor mengalami penurunan 58.062,79 m³ (sebesar lebih kurang 50%).

Adapun panjang dermaga (*steiger*) yang dapat dipakai sebesar 126 meter, namun pada tahun 1967 *steiger* yang dapat dipergunakan baru mencapai rata-rata 2% dari panjang tambatan yang tersedia. Angka tertinggi untuk pemakaian *steiger* pada tahun 1967 adalah dalam bulan Juni 1967 dan lamanya bertambat adalah 3.132 meter/jam, yaitu 4% dari panjang dermaga yang dapat dipakai.

Dari kondisi tersebut di atas belum disimpulkan bahwa pelabuhan Ulee Lheue *over capacity* karena ada dua hal yang harus diperhatikan yaitu :

1. Keadaan arus laut sangat ditentukan oleh arah angin, apabila musim barat maka dermaga sebelah barat tidak dapat dipergunakan, begitu pula sebaliknya kalau musim timur dermaga sebelah timur tidak dapat dipergunakan.
2. Kapal yang dapat bertambat hanya berukuran dibawah 150 ton, sedangkan kapal-kapal yang berukuran besar yang seharusnya bertambat tidak dapat bertambat sehingga tambatan yang tersedia tidak dipergunakan.⁸³ Jumlah peralatan bongkar muat ada dua buah derek dengan kapasitas bongkar

⁸³ *Ibid.* hlm. 44.

muat dalam keseluruhan adalah 300 ton per 10 jam kerja, sedang kapasitas riil mencapai 200 ton perhari. Adapun tahun 1966 jumlah bongkar 24.679,21 ton dan muat 9.940,10 ton. Tahun 1967 sampai bulan Juni jumlah bongkar 5.997,58 ton dan muat 3.318,77 ton. Jadi perbandingan jumlah bongkar dan muat tahun 1966 adalah 24 berbanding 10 dan tahun 1967 adalah 6 berbanding 3.

Apabila dibandingkan jumlah bongkar muat dengan kapasitas riil, maka pada tahun 1966 rata-rata hanya dalam 173 hari dan tahun 1967 (sampai Juni) hanya 46 hari. Jadi tiap bulan pada tahun 1966 dapat dibongkar atau dimuat lebih kurang dalam waktu 14 hari dan tahun 1967 dalam 8 hari per 10 jam kerja. Jumlah penenmaan tahun 1966 berjumlah Rp 366.402,13 dan tahun 1967 (Januari Oktober) berjumlah 1.283.806,59. Apabila dibandingkan dengan tahun 1966 maka kenaikan penerimaan lebih kurang 350%. Dari penerimaan tersebut jumlah penerimaan pos uang persewaan alat-alat merupakan 65% dari jumlah seluruhnya untuk tahun 1966 dan 70% pada tahun 1967. Adapun sumber penerimaan Perwakilan P.N. Pelabuhan Ulee Lheue adalah uang labuh, uang tambatan, uang penumpukan, uang persewaan alat-alat dan penerimaan rupa-rupa.

Tabel 3

Rekapitulasi Penerimaan dan Pengeluaran Perwakilan
P.N. Pelabuhan Ulee Lheue (Tahun 1966 dan 1967)

Jenis		1966 (dalam rupiah)	1967 (Januari - Oktober) (dalam)
Penerimaan :			
1.	Uang labuh	20.542,02	60.963,55
2.	Uang tambatan	2.319,97	11.307,94
3.	Uang Penumpukan	96.256,13	306.133,61
4.	Uang persewaan alat	233.445,58	867.468,80
5.	Rupa-rupa	13.838,65	37.932,69
Jumlah Penerimaan		366.402,13	1.283.806,59
Pengeluaran			
1.	Direksi	87.204,91	289.272,55
2.	Pemeliharaan pangkalan	125.535,38	440.485,28
3.	Persewaan alat-alat	88.904,17	82.726,87
4.	Rupa-rupa	8.021,69	82.982,78
5.	Perjalanan dinas	4.385,34	12.862,81
6.	Pembersihan pelabuhan	-	850,-
7.	Perbaikan berat	-	20.969,26
8.	Propisi, bunga, dsb	-	1.596,-
Jumlah pengeluaran			

Sumber: Yusuf Walad dan R. Harjoto, *Pelabuhan Ulee Lheue*, hlm. 45

Dari tabel di atas jenis pengeluaran ada dua yaitu biaya perawatan dan biaya administrasi. Biaya perawatan terdiri atas jenis pemeliharaan pangkalan gudang, pembersihan pelabuhan dan perbaikan berat yang berjumlah Rp 125.535,38 pada tahun 1966 dan meningkat menjadi 462.304,54 pada tahun 1967. Apabila dibandingkan dengan jumlah seluruh pengeluaran, maka tahun 1966 jumlah biaya perawatan merupakan 40% dan 50% dari seluruh pengeluaran pada tahun 1967.

Sehingga komponen yang paling besar adalah biaya perawatan. Pelabuhan Ulee Lheue bukan merupakan pelabuhan alam yang terletak di lautan terbuka di ujung utara pulau Sumatera, tanpa *breakwater* (pemecah gelombang). Dengan kondisi tersebut pelabuhan ini tidak terlindungi dan sangat dipengaruhi oleh musim barat maupun musim timur. Perairan pelabuhan tidak tenang, bergelombang serta sering didapati lautan yang bergelora. Meskipun demikian aktivitas pelabuhan Ulee Lheue cukup besar. Adapun fasilitas-fasilitas yang ada dapat digambarkan sebagai berikut :

a. Dermaga

Dermaga pelabuhan Ulee Lheue mengalami kerusakan berat pada konstruksinya. Keadaannya dikhawatirkan membahayakan bagi keselamatan penumpang maupun kelancaran bongkar muat serta lalu lintas di atasnya. Kondisi tiang sudah banyak yang rusak bahkan ada yang sudah tidak vertikal lagi serta ada yang lepas tanpa menahan beban di atasnya. *Schoornya* banyak yang lepas dan hilang. Lagur-lagurnya banyak yang rusak, bengkok-bengkok serta tidak bertumpu lagi di atas tiang. Benturan yang sangat kecil dengan tongkang yang sedang tertambat mengakibatkan goyangan besar pada dermaga. Kerusakan ini terutama disebabkan karena korosi, kurangnya perawatan serta keadaan perairan pelabuhan yang bergelombang.

b. Fasilitas bongkar muat

Untuk melancarkan bongkar muat tersedia dua buah derek, satu dalam keadaan rusak dan satu lagi sudah tua. Lori beserta relnya yang ada di pelabuhan Ulee Lheue sudah tua. Menurunnya kecepatan bongkar muat sebesar $\pm 50\%$ selain dari kondisi dermaga yang sudah mengalami kerusakan berat juga karena keadaan alat-alat mekanik

serta fasilitas pengangkutan di daerah pelabuhan (lori) yang kondisinya sudah tidak bagus lagi.

c. Fasilitas gudang baik yang terbuka maupun tertutup sudah cukup, hanya ada beberapa kerusakan pada lantainya.

d. Motor boat dan tongkang

Kapal-kapal yang berukuran lebih dari 150 ton tidak dapat merapat sepanjang dermaga. Untuk pengangkutan barang dari dermaga ke kapal dan sebaliknya dipergunakan tongkang-tongkang yang ditarik oleh motor boat. Selama ini fasilitas tersebut disediakan oleh pengusaha-pengusaha swasta. P.N. Pelabuhan sebagai pengusaha pelabuhan tidak memiliki tongkang maupun motor boat.

e. *Seawall*

Fungsi seawall di pelabuhan Ulee Lheue adalah untuk melindungi daerah bea cukai dari serangan gelombang. Kerusakan pada konstruksi ini akan mengakibatkan runtuhnya daerah bea cukai ke arah laut. Beberapa kerusakan yang dialami pada beberapa tempat perlu segera diperbaiki. Apabila kerusakan ini dibiarkan akan menjadi besar, maka perbaikannya akan menjadi sulit karena gangguan-gangguan gelombang.⁸⁴

Dengan kondisi demikian, maka diusulkan adanya rehabilitasi fasilitas-fasilitas pelabuhan sehingga akan menempatkan kondisi pelabuhan Ulee Lheue pada kondisi yang cukup untuk tetap berlangsungnya aktivitas sebuah pelabuhan. Adapun dasar pemikiran rehabilitasi adalah : bahwa pelabuhan Ulee Lheue belum dapat menampung lalu lintas barang impor dan antarpulau secara efisien, kondisi pelabuhan Ulee Lheue sangat membahayakan

⁸⁴ *Ibid.*, hlm. 46-47.

keselamatan penumpang dan kapal, perwakilan P.N. Pelabuhan harus mengeluarkan biaya perawatan yang cukup besar dan akan terus meningkat dengan kondisi pelabuhan yang ada saat itu. Perbaikan tersebut meliputi : perbaikan dermaga, perbaikan seawall, penggantian derek dengan yang baru, penambahan lori dan pemasangan rel menuju gudang terbuka, perbaikan lantai gudang, pengadaan motor boat dan tongkang yang akan menjadi milik P.N. Pelabuhan.

Berbagai rehabilitasi tersebut menelan biaya yang tidak sedikit sehingga dana yang disediakan oleh Perwakilan P.N Pelabuhan Ulee Lheue tidak cukup maka diharapkan dropping uang dari Pusat dan Pemerintah Daerah. Sedangkan sasaran akhir dari rehabilitasi adalah memperlancar lalu lintas barang dan penumpang serta menambah penerimaan Pemerintah Pusat/Daerah, di samping meningkatkan pendapatan P.N. Pelabuhan.

Memasuki tahun 1970 sampai paruh pertama delapan puluhan, apabila menyebut Ulee Lheue maka ada dua kata atau dua nama kawasan yang ikut terasosiasikan yaitu : Sabang dan Pasar Jenjek. Sabang adalah kawasan pelabuhan bebas dan Pasar Jenjek adalah sebuah lokasi di sisi barat Pasar Aceh di Kota Banda Aceh. Lokasi itu menjadi tempat penjualan barang-barang eks Sabang mulai dari rokok, sabun mandi, tusuk konde, lipstik, celana dalam, dan lain-lain. Barang-barang tersebut dibawa ke daratan Aceh dari Sabang melalui Balohan ke Ulee Lheue.⁸⁵

Barang-barang Sabang yang sampai ke Pasar Jenjek melalui pelabuhan Ulee Lheue selain dibawa secara resmi oleh para pedagang yang disebut *jengek* (jenggo ekonomi) juga melalui aktivitas penyelundupan. Adapun aktivitas pedagang jengek adalah melakukan

⁸⁵ Barlian A.W., *op.cit.*

kegiatan perdagangan pulang pergi Sabang Ulee Lheue dengan pori satu tentengan. Barang yang diperjualbelikan adalah produk-produk luar negeri yang dibawa melalui kapal feri. Selain itu terdapat juga penyelundupan yang berlangsung dengan kapal-kapal dan boat yang mendarat di beberapa titik di sepanjang pantai daratan Aceh.

Aktivitas pelabuhan Ulee Lheue saat itu semarak, namun kapal yang memuat barang-barang ekspor dan antarpulau sudah tidak ada lagi. Akan tetapi kawasan itu menjadi bagian dari sosiologis dan ekonomis masyarakat Aceh. Saat itu ada kebanggaan bagi seseorang apabila memakai pakaian eks Sabang, misalnya celana merk Farrah yang dikenal dan hanya dapat dibeli di Sabang atau Pasar Jengek. Selain itu ada rokok yang merupakan simbol kebanggaan apabila menghisapnya yaitu rokok dari luar negeri seperti Dunhill, 555, Consulate yang tidak terdapat di dalam negeri. Ataupun kalau ada di dalam negeri rasa dan citranya berbeda. Rokok dari Sabang tidak ditempel pita cukai tembakau dalam kemasannya. Orang yang pulang dari Sabang melalui pelabuhan Ulee Lheue selalu membawa ole-ole berupa rokok dan apel baik yang segar maupun yang sudah dikeringkan. Saat itu harga apel di dalam negeri masih sulit dijangkau oleh masyarakat kebanyakan dan Ulee Lheue yang dilafalkan dengan "Olele di Kutaraja, boleh tak boleh dibawa saja" adalah simpul segalanya. Dari Ulee Lheue aroma Sabang sebagai pelabuhan bebas tercium dengan baik selain adanya aroma penyelundupan yang sesekali masih dapat dirasakan dan dilihat dari gerak-gerik penumpang yang baru turun. Juga perilaku petugas di pintu pabean.

Pengusaha-pengusaha swasta pribumi yang telah tumbuh semenjak zaman kemerdekaan segera memanfaatkan situasi tersebut yang dirasakan sangat mempunyai peluang besar untuk pengembangan usaha. Akan tetapi, ketika mereka mendapatkan pembatasan-pembatasan

seperti Keputusan Presiden Nomor 47 Tahun 1971 yang mengenakan retribusi terhadap barang impor dari Sabang dan pembentukan Dolog yang menjadi penyalur bahan pokok, perusahaan-perusahaan swasta ini mulai merosot. Kondisi ini diperparah lagi oleh manajemen perusahaan dan permodalan. Akibatnya, dapat dilihat munculnya perusahaan-perusahaan grosir baru yang dimiliki pedagang Tionghoa seperti, P.T. Tempo, P.T. Faritex, P.T. Pebapan dan P.T. Borsumij Wehry Indonesia menggantikan posisi beberapa perusahaan pribumi yang sudah merosot⁸⁶

Dengan berbagai alasan di atas akhirnya pelabuhan Ulee Lheue dibungkam. Pada tahun 1981 pelabuhan yang cukup legendaris dipindahkan ke Krueng Raya yang berjarak 35 km ke arah timur laut kota Banda Aceh. Konon, dengan memindahkan jalur feri dari dan ke Sabang ke Krueng Raya penyelundupan akan dapat diatasi. Di Krueng Raya fasilitas sebagai sebuah pelabuhan sudah dibangun, meskipun itu bukan untuk standar feri yang akan melayani rute ke Balohan Sabang. Krueng Raya dipersiapkan sebagai pelabuhan haji yang diresmikan oleh Presiden Suharto pada tahun 1977, sehingga sampai saat ini masih ada bangunan gedung untuk terminal haji.

Semenjak keluarnya Undang-undang Nomor 4 Tahun 1970, mengenai pembentukan daerah perdagangan dan pelabuhan bebas Sabang, kawasan Ulee Lheue sangat ramai dengan aktivitas kaum niaga yang datang dari berbagai daerah di Aceh dan Sumatera Utara untuk mendapatkan barang luar negeri. Akan tetapi kenikmatan dan kemegahan itu tidak berlangsung lama, Ulee Lheue satu-satunya pintu masuk barang dagangan dari pelabuhan bebas Sabang kembali menjadi sepi dari aktivitas perdagangan. Hal tersebut karena keluarnya

⁸⁶ Isa Sulaiman, *op.cit.*, hlm. 128.

Undang-Undang Nomor 12 Tahun 1985, yang mencabut Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1970 mengenai perdagangan dan pelabuhan bebas Sabang.

Lambat laun kejayaan Ulee Lheue sebagai pelabuhan antarpulau dan pelabuhan ekspor menjadi surut. Hal itu tidak terlepas dari meningkatnya perhubungan darat yang ditandai dengan pembangunan jalan raya yang representative dari Aceh ke Sumatera Utara. Sehingga peran Ulee Lheue dan pelabuhan-pelabuhan lain seperti Lhokseumawe, Sigli, dan Langsa sebagai urat nadi perhubungan di Aceh menjadi tergeser. Di samping itu, kurangnya pengembangan infrastruktur pendukung sebagai pelabuhan yang memadai juga terabaikan.

Begitulah Ulee Lheue telah tamat riwayatnya, yang kemudian juga menamatkan riwayat Krueng Raya sebagai gerbang masuknya barang-barang ekspor, menyusul kebijakan pemerintah mencabut status pelabuhan bebas dan perdagangan bebas bagi Sabang. Krueng Raya tetap sebagai pelabuhan tempat merapatnya feri ke Pulau Weh, tetapi tanpa aroma rokok impor dan suara riuh rendah para jenggo ekonomi (*jengek*). Juga tiada lagi kerlingan manja seorang petugas bea cukai dengan seorang wanita yang menjadi mitranya dalam hal arus barang eks dari Sabang.

BAGIAN KETIGA

Dampak Sosial-Budaya Pelabuhan

A. Pertumbuhan dan Pembentukan kota

a. Zaman Kesultanan

Dari berbagai definisi tentang kota hanya ada satu elemen yang sama yaitu bahwa kota terdiri atas sekelompok rumah, yang satu terpisah dari yang lain namun merupakan suatu *settlement* yang secara relatif tertutup. Meskipun tidak seluruhnya rumah-rumah dalam kota itu didirikan berdekatan bahkan pada waktu sekarang berhimpitan namun elemen berkelompok itulah yang terkandung dalam konsep sehari-hari tentang kota, sehingga tanggapan orang mengenai kota kualitatif saja, baginya kota itu lokalitas yang luas.¹ Dalam berita-berita asing disebutkan adanya *stad*, *town*, *city* dan *cited* untuk menyebut tempat-tempat pusat kerajaan atau beberapa tempat pelabuhan dari abad ke-15 hingga abad ke-17.

Menurut Peter J. M. Nas, kota-kota kuno di Indonesia mempunyai struktur sosial dan morfologi yang umum dan jelas, kemudian terlihat dengan adanya pohon-pohon, seperti kelapa, nenas, pisang dan lain-lain, yang kota-kota itu terlindung. Sesuai dengan lokasinya, kota-kota kuno tersebut dapat digolongkan menjadi dua bagian, yaitu kota-kota pantai (*coastal city*), baik yang terletak di muara sungai atau bukan. Kedua adalah kota-kota pedalaman. Dari segi morfologinya kedua tipe kota tersebut memiliki ciri-ciri atau komponen

¹ Max Weber, *The City*, (New York : The Free Press, 1958), hlm. 6

yang hampir sama, yaitu alun-alun, istana, mesjid dan pasar di pusat kota²

Sifat kota seperti yang disebutkan di atas hampir sama dengan sifat kota Banda Aceh pada awal perkembangannya yaitu pada zaman kerajaan. Secara umum, kota Bandar Aceh Darussalam termasuk dalam kategori kota Islam yang bercorak maritim. Kota-kota Islam yang bercorak maritim pada umumnya terletak di pesisir dan muara-muara sungai. Kehidupan masyarakatnya lebih banyak menitikberatkan pada perdagangan dan kekuatan militernya diarahkan kepada angkatan laut.

Pada awal pertumbuhan kesultanan Aceh, lokasinya berada di ujung utara pulau Sumatera, daerah itu merupakan wilayah kerajaan yang beribukota di Bandar Aceh Darussalam.³ Di bukota kerajaan itu mengalir sungai Aceh (Krueng Aceh) yang menghubungkan ibukota dengan pelabuhan Pantee Cermen dengan jarak sekitar 3 km. Pada waktu itu kapal-kapal dengan ukuran 60 hingga 70 ton dapat berlayar menyusuri sungai itu menuju ibukota kerajaan.⁴ Di depan muara sungai ada beberapa pulau, sehingga antara muara sungai dan pulau-pulau itu membentuk sebuah teluk yang sangat luas dapat digunakan untuk berlabuh kapal.

Kota Bandar Aceh Darussalam, dahulu satu kompleks dengan

²Peter J.M. Nas, "The Early Indonesian Town : Rise and Decline of the City-State and its Capitals", dalam Peter J.M. Nas (ed.), *The Indonesian City : Studies in Urban Development and Planning*, VKI, 117, (Foris Publications, 1986), hlm. 23.

³T. Iskandar, "De Hikajat Atjeh", VKI 26, ('s-gravenhage, Martinus Nijhoff, 1958), hlm. 28.

⁴Muhammad Ibrahim, (et.al), *Sejarah Provinsi Daerah Istimewa Aceh*, (Jakarta : Depdikbud, 1991), hlm. 71.

perkampungan bersama istana sultan (*Dalam*), pasar dan mesjid. Lokasi Bandar Aceh Darussalam terletak dekat sungai Aceh dan kampung-kampung yang makmur dalam lingkungan Bandar Aceh ; Kampung Jawa, Kampung Pandee, Peunayong, Lambhuk, Lueng Bata, Lamseupeung, Kampung Ateuk, Batoh, Keudah, Pasar Mesjid Raya, Peulanggahan, dan Blang Peureulak⁵. Jhon Davis juga mencatat bahwa di kota Bandar Aceh Darussalam terdapat perkampungan yang dikelompokkan pada tempat tinggal pedagang dan bangsa asing. Ada perkampungan Portugis, Benggali, Arab, Pegu, Cina dan Eropa. Pada umumnya rumah terbuat dari kayu dan bambu dengan atap daun alang-alang.⁶ Ibukota kerajaan Aceh tersebut berkembang di pinggir sungai dan pada jalur lalu lintas perdagangan dengan dunia luar. Sungai itu berfungsi sebagai jalur utama untuk memasuki kota walaupun muaranya sedikit dangkal dan wilayahnya agak sulit, muaranya berawa-rawa. Sedangkan ibukota terletak pada suatu daratan rendah dengan tanah subur di sekelilingnya dan dilingkari oleh perbukitan.⁷

Posisinya yang terletak pada jalur lalu lintas perdagangan dan sebuah teluk memungkinkan kapal-kapal niaga keluar-masuk, seperti dari Birma, Benggala, Srilanka, Kalikut, Melaka serta pantai barat Sumatera ; memberi keuntungan kepada kota Banda Aceh dan daerah sekitarnya dalam kontak perniagaan Timur-Barat. Banda Aceh termasuk salah satu kota tertua di antara kota-kota yang terdapat

⁵Kreemer, *Atjeh II*, 1922, hlm. 53.

⁶Denys Lombard, *Kerajaan Aceh Jaman Sultan Iskandar Muda 1607 – 1636*, (Jakarta : Balai Pustaka, 1991), hlm. 61.

⁷William Marsden, *The History of Sumatra*, Oxford University Press, 1975, hlm. 8.

di kepulauan Nusantara. Banda Aceh bersama-sama dengan Melaka telah pernah menduduki posisi penting dalam arus lalu lintas perniagaan Timur dan Barat pada abad XVI-XVII. Namun demikian, faktor usia tampaknya tidak selalu menjadi jaminan bagi perkembangan selanjutnya. Kenyataan empiris memperlihatkan bahwa kota-kota yang tumbuh kemudian, seperti Padang, Singapura, dan Medan, melaju jauh lebih cepat dari kota Banda Aceh dalam kegiatan perniagaan internasional.

Seperti kebanyakan kota besar lainnya di Asia Tenggara, kota Banda Aceh (Bandar Aceh Darussalam) tumbuh di pinggir sungai yang sekaligus menjadi jalur lalu lintas perniagaan dengan dunia luar dan sumber pencaharian penduduk. Para pelancong asing yang pernah berkunjung ke ibu kota ini sebelum era Perang Aceh, seperti Sir James Lancaster pada tahun 1601,⁸ Laksamana Beaulieu pada tahun 1620-1621 atau Jhon Anderson pada tahun 1820-an, secara tegas mengatakan bahwa sungai itu berfungsi sebagai jalur utama untuk memasuki kota, walaupun muaranya sedikit agak dangkal dan medannya sulit. Muaranya berawa-rawa, sedangkan ibu kota terletak pada suatu daratan rendah dengan tanah subur sekelilingnya dan dilingkari oleh perbukitan.⁹

Posisi geografis yang terletak pada ujung utara pulau Sumatera dan pada sebuah teluk yang memungkinkan kapal-kapal niaga ke jurusan Birma, Benggala atau Srilangka, Kalikut, Melaka dan pantai barat Sumatera memberi keuntungan kepada kota Banda Aceh dan

⁸ *The Voyage of Sir James Lancaster to Brazil and the East Indies 1591-1603*, the Hayklyt Society, 1940, p. 90.

⁹ Jhon Anderson, *Acheen and the Ports on the North and the East Coast of Sumatra*, Oxford University Press, 1970, p. 23.

daerah sekitarnya dalam kontak perniagaan Timur-Barat semenjak dahulu kala. Bersamaan dengan munculnya kerajaan-kerajaan otonom di daerah Aceh seperti Pasai dan Pedir sebelum tahun 1500, para pelancong asing, seperti Marco Polo dan Laksamana Chengho, mencatat pula bahwa di daerah sekitar teluk tersebut telah berdiri Kerajaan Lamuri yang menghasilkan rempah-rempah walaupun tidak sepenting Pedir dan Pasai.¹⁰ Begitu membangun basis kekuasaannya di kota Bandar Aceh Darussalam, Sultan Ali Mughayatsyah kelihatannya melibatkan langsung kota tersebut (Lamuri) dalam arus perniagaan internasional, walaupun porsinya tidak sesibuk atau seramai Pidie dan Pasai. Tome Pires, Pejabat Portugis yang pernah lebih dua tahun bermukim di Melaka setelah Melaka jatuh ke tangan Portugis 1511, mengatakan bahwa sultan Aceh terlibat dalam perniagaan dengan memiliki kapal sebanyak 40 buah.¹¹ Komoditas yang diperniagakan berupa bahan makanan, beras dan rempah-rempah. Walaupun daerah *hinterland* Banda Aceh telah menghasilkan lada tetapi produksinya lebih rendah dari apa yang dihasilkan di daerah Pidie.

Keadaan mulai berubah setelah Sultan Ali Mughayatsyah berhasil mengajak kerajaan-kerajaan otonom yang telah ada di kedua sisi pantai Sumatera untuk bergabung dengan Kesultanan Bandar Aceh Darussalam (Daya, Singkel, Barus, Tiku, Pariaman, Lamuri, Pidie, Pasai, Peureulak, Aru, Deli, Siak dan malahan Johor atau Pahang). Daerah-daerah terakhir dengan potensi daerah *hinterland*nya yang cukup kaya akan persediaan komoditas pertanian/hutan, seperti lada,

¹⁰W.P. Groeneveldt, *Notes on the Malay Archipelago and Malacca*, 1880, pp. 220-221.

¹¹ *The Suma Oriental of Tome Pires*, edisi bahasa Inggris diedit oleh Armando Cortesio, vol. 1. The Hakluyt Society, 1944, p. 139.

pinang, beras, damar dan kapur barus, ataupun bahan mineral seperti emas, belerang dan minyak tanah merupakan sumber empuk bagi pemasukan dan pembiayaan istana karena kondisi ibu kota mempunyai potensi daerah pedalaman yang terbatas. Oleh karena itu, dapat dimengerti apabila sultan memberlakukan serangkaian kebijaksanaan yang bersifat pembatasan daerah kekuasaan dengan dunia luar dan sekaligus memaksakan kapal-kapal asing untuk berhubungan dengan ibu kota.¹²

Akibat langsung kebijaksanaan di atas, Bandar Aceh Darussalam berkembang menjadi kota perniagaan yang ramai. Jhon Davis, kapten salah sebuah kapal rombongan Cornelis De Houtman yang berlabuh di ibu kota pada tahun 1599, memberikan kesaksian bagi kita bahwa tatkala ia memasuki pelabuhan Aceh, ia menemukan empat buah kapal asing sedang berada di pelabuhan ; yaitu tiga buah berasal dari Arab dan satu buah kapal berasal dari Pegu.¹³ Tiga tahun kemudian, Sir James Lancaster yang tiba pada masa pemerintahan Sultan Saidil Mukamil, kakek Sultan Iskandar Muda, mengatakan bahwa ia menyaksikan 16 atau 18 buah kapal niaga dari berbagai bangsa yang berlabuh di situ.

Dalam lalu lintas perdagangan internasional itu, posisi kota Banda Aceh kelihatannya lebih bersifat *enterpot* dari komoditas ekspor. Situasi itu berkaitan dengan kondisi dan potensi *hinterland* ibu kota yang tidak begitu banyak memproduksi bahan ekspor. Laksamana Beaulieu yang pernah menetap di kota Banda Aceh pada

¹²Jhon Anderson, p. 45-46.

¹³*The Voyage and work of Jhon Davis*, edited by Albert Hasting, the Hakluyt Society, London, MDCCCLXXX, p. 140.

tahun 1621 mencatat produksi lada, yang waktu itu merupakan primadona ekspor, di sekitar kota hanya 500 barel per tahun,¹⁴ sementara Jhon Davis yang telah tiba di ibu kota Kesultanan dua puluh tahun sebelumnya memperkirakan produksi lada di daerah itu hanya berkisar dua puluh kapal per tahun.¹⁵

Di samping mengambil posisi sebagai *enterpot* dari komoditas ekspor, kota Banda Aceh memerlukan berbagai macam komoditas impor yang dibutuhkan bagi keperluan penduduk. Mata dagangan yang didatangkan ke Bandar Aceh Darussalam itu terdiri antara lain ; beras, tembakau, opium, kain, mesiu dan bahan tembikar. Sukar sekali memperoleh angka-angka tentang jumlah satuan barang yang diperniagakan di dalam kota. Namun demikian, jumlah barang yang dikonsumsi tentu berkaitan erat dengan jumlah penduduk yang mendiami kota dan daerah *hinterland*nya. Nicolaus de Graaf, orang Belanda yang datang ke Aceh pada tahun 1641 dan Dampier, orang Inggris pada tahun 1688, mengatakan bahwa kota Banda Aceh mempunyai keliling dua mil dengan jumlah rumah sekitar 7 atau 8000 buah. Perkiraan itu kiranya tidak jauh meleset dengan yang dilakukan oleh Anderson pada permulaan tahun 1800 yang menyatakan penduduk Bandar Aceh Darussalam adalah 36.000 jiwa.¹⁶ Apabila diperhatikan dari komoditas yang diperniagakan di atas, ada beberapa hal yang perlu digarisbawahi. Komoditas ekspor terdiri atas hasil hutan atau hasil perkebunan dalam bentuk ladang yang tidak menuntut suatu teknologi yang tinggi atau organisasi sosial yang rumit. Lada yang merupakan

¹⁴ Denys Lombard, hlm. 88

¹⁵ The Voyage and work of Jhon Davis, p. 146.

¹⁶ Jhon Anderson, p. 45-46.

primadona ekspor pada waktu itu pun dikerjakan dengan sistem perladangan oleh petani. Apabila petani-petani itu terkonsentrasi pada sebuah areal maka terbentuklah persekutuan yang disebut *seuneubok*, sementara jika petani-petani itu dimodali oleh orang lain, pemodal tersebut yang umumnya kaum bangsawan dinamai *peutuha pangkai*.

Transaksi perniagaan telah pula dimunculkan sistem takaran, timbangan dan mata uang. Satuan takaran atau timbangan yang berlaku tampaknya berkaitan dengan sistem umum yang berlaku di kawasan barat nusantara pada waktu itu ; yaitu koyan, bahar, pikul dan kati. (1 koyan = 10 bahar, 1 bahar = 2 pikul atau 200 kati, 1 pikul 100 kati, 1 kati = 0,62 Kg.) Satuan mata uang yang dipakai sebagai alat transaksi adalah mata uang asing, yaitu dollar Spanyol atau ringgit meriam dan mata uang lokal, seperti derham, mas, suku, kupang dan busuk.

Pelaku-pelaku yang terlibat dalam perdagangan internasional itu terdiri atas pedagang keliling dan pedagang lokal, pedagang keliling umumnya berasal dari pendatang bangsa asing yang menyinggahi pelabuhan Aceh untuk memuat dan memungguh barang dagangan. Mereka terdiri atas bangsa-bangsa Eropa (Portugis, Inggris, Perancis dan Belanda), bangsa Amerika Serikat, bangsa India (Keling, Malabar dan Gujarat), bangsa Turki, bangsa Arab, bangsa Persia, bangsa Birma (Pegu), bangsa Cina dan pedagang dari Nusantara (Melaka dan Jawa). Kadangkala pedagang-pedagang keliling itu menetap dan membentuk kampung-kampung di dalam kota, seperti Kampung Kedah, Kampung Jawa, Kampung Peulanggahan dan Kampung Pande. Pedagang lokal umumnya terdiri atas kaum bangsawan atau orang kaya.

Pasar yang terdapat di dalam kota Bandar Aceh Darussalam hendaknya jangan diartikan sebagai pasar moderen yang bersifat konkrit tetapi lebih bersifat abstrak, artinya produsen dan konsumen melakukan transaksi-transaksi di tempat itu, lokasi pasar kelihatannya kerap kali berubah sesuai dengan situasi politik dalam ibu kota. Sebagai contoh pada permulaan pemerintahan Sultan Alaidin Jauhansyah (1735-1760), saingannya Sultan Jamal Alam Badr al-Munir menjadikan Kampung Jawa sebagai pusat kegiatan perniagaan. Pejabat kesultanan yang bertanggung jawab terhadap pelabuhan dan pasar disebut syahbandar.

Keuntungan pertama yang dipetik oleh para sultan dalam pemusatan perniagaan di ibu kota adalah penarikan beacukai terhadap barang niaga yang keluar-masuk pelabuhan di ibukota yang dilakukan oleh petugasnya. Para pedagang asing yang berlabuh di ibukota diharuskan pula untuk mempersembahkan upeti kepada sultan. Demikian pula kapal-kapal yang berlabuh di pelabuhan dikenakan pula bea jangkar atau bea kawal. Di samping itu, sultan memiliki pula beberapa hak istimewa terhadap pedagang asing, seperti hak tawanan karang dan hak mewarisi harta pedagang asing yang meninggal dunia di Aceh tanpa memiliki ahli waris. Keuntungan yang berakumulasi dari kegiatan perniagaan itu segera dimanfaatkan untuk menyangga dan memupuk kekuasaan sultan. Porsi yang pertama tentulah diperuntukkan bagi pembiayaan istana dengan gaya hidup yang berlebihan. Hal itu dapat difahami dari laporan Beulieu yang berada di ibukota pada tahun 1621 melaporkan bahwa sultan mempunyai 300 orang pandai emas, sida-sida 500 orang dan hamba sahaya yang jumlahnya ribuan orang.¹⁷ Selanjutnya adalah untuk

¹⁷Dernys Lombard, p. 64-66 dan 182-193.

membiayai angkatan perang yang mempunyai misi untuk menegakkan kedaulatan sultan.

Di samping itu, sultan memanfaatkan pula dana tersebut sebagai alat pengikat kesetiaan antara istana dengan para bawahan yang terdapat di sekitar ibukota, seperti Teuku Kali Malikul Adil, ketiga Panglima Sagi, Teuku Panglima Mesjid Raya dan Teuku Imuem Lueng Bata, dengan cara pemberian hadiah pada saat-saat tertentu ; seperti pada permulaan bulan puasa atau ketika orang yang bersangkutan meninggal dunia.

Sulit untuk diketahui apakah pemusatan perniagaan internasional di ibukota Bandar Aceh Darussalam itu benar-benar efektif. Satu hal yang jelas bahwa semenjak bagian kedua abad ke-17 posisi Bandar Aceh Darussalam sebagai ekspor perniagaan internasional semakin merosot terus, walaupun beriringan dengan kemerosotan kesultanan itu di pantai barat dan utara Aceh muncul sebagai daerah produsen lada yang cukup besar. Sultan tampaknya tidak dapat berbuat banyak terhadap kota-kota pelabuhan baru, seperti Idi, Susoh, Kuala Batu, Lhok Seumawe, yang bermunculan sebagai akibat dari eksistensifikasi penanaman lada dan pinang. William Marsden, pejabat Inggris yang lama sekali menetap di Bengkulu semenjak tahun 1770, memberitakan bahwa pedagang-pedagang asing berhubungan langsung dengan pelabuhan-pelabuhan yang terdapat di pantai barat atau utara Aceh untuk memuat atau memungggah barang niaga.¹⁸ Pemandangan serupa tetap berlangsung hingga permulaan abad ke-19, akibatnya banyak penguasa lokal di daerah pelabuhan seperti Lebe Dappa di Susoh dan Kuala Batu, Tuanku Pakeh di Pidie, Teuku Muda Nyak Malem di Simpang Ulim, dan Teuku

¹⁸William Marsden, p. 397-398.

Paya di Lambada muncul sebagai penguasa kaya dari hasil kegiatan dagang yang mereka lakukan.¹⁹ Salah satu sebab kemerosotan posisi Bandar Aceh Darussalam dalam perniagaan internasional adalah kemerosotan kekuasaan sultan untuk mengontrol jalur dagang tersebut. Kemerosotan itu bersumber bukan hanya pada pergulatannya dengan imperialis Barat yang telah menghujamkan kaki di kawasan barat Nusantara, akan tetapi juga pada pergulatan internal di dalam istana antara para pewaris tahta sebagaimana disaksikan pada serangkaian perang suksesi semenjak akhir abad ke-17. Dalam situasi demikian, bukan mustahil seorang sultan yang memenangkan tahta akan memberikan konsesi atau imbalan kepada bawahan yang telah mengantarkannya ke singgasana. Karena itu, dapat diperhatikan pada abad ke-19 ada sejumlah pejabat lokal yang berhak memungut bea barang niaga di ibukota Bandar Aceh Darussalam dan sekitarnya. Kecuali Teuku Kali Malikul Adil yang berhak mengambil cukai terhadap barang yang keluar masuk Kuala Aceh dan orang yang naik haji, beberapa pejabat lokal lainnya mempunyai porsi yang telah ditentukan oleh sultan. Teuku Nek Raja Muda Setia boleh memungut bea dari perahu yang keluar masuk Kuala Cangkul, sementara Teuku Lam Gugop dapat memperoleh setengah dari bea perahu yang keluar masuk Kuala Gigieng. Demikian pula Teuku Nanta Setia boleh mengambil bea dari Pulau Breueh, sementara Teuku Imuem Silang dan Teuku Imuem Cadek dan Laminga berhak atas Pulau Weh.²⁰

¹⁹ Antony Reid, *The Contest for North Sumatra. Atjeh, the Netherlands and Britain 1858-1898*, Oxford University Press, 1969, p. 7, 14, 80, 129-133.

²⁰ K.F.H. Van Langen, 445-447.

b. Zaman Kolonial Belanda

Setelah berhasil merebut kota Bandar Aceh Darussalam pada tahun 1874, Pemerintah Kolonial Belanda mengambil langkah-langkah yang sistematis untuk memfungsikan kembali kota itu sebagai salah satu jaringan perdagangan internasional. Langkah pertama adalah pembangunan pelabuhan Ulee Lheue sebagai pintu gerbang kota Kutaraja. Pembangunan jalan raya demikian pula jalan kereta api Kutaraja-Ulee Lheue pada tahun 1876, memperlancar pengangkutan orang dan barang antara pelabuhan dengan kota yang sekaligus mengakibatkan peran sungai sebagai jalur pemasok barang dan orang dari laut menjadi berkurang.

Seperti telah dijelaskan pada bagian sebelumnya bahwa untuk memperlancar operasi militer di Kutaraja dan daerah sekitarnya harus dibangun prasarana perhubungan antara Kutaraja-Ulee Lheue. Masalah itu ditangani langsung oleh Pemerintah Hindia Belanda di Batavia (Jakarta). Untuk itu, pada tanggal 26 Mei 1874, dibentuk komisi untuk mempelajari serta menyusun rencana bidang perhubungan, terutama jalan untuk mengangkut peralatan militer tentara Ulee Lheue-Kutaraja.

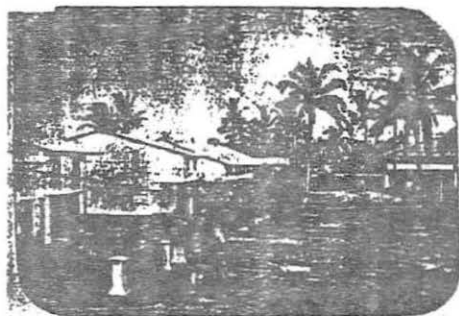
Berdasarkan surat keputusan pemerintah Hindia Belanda tanggal 26 Juni 1874 No. 4, di Ulee Lheue dibangun dermaga dari tiang besi. Selain itu dibangun juga jalan kereta api yang menghubungkan dermaga dengan Kutaraja sepanjang 5 km dengan lebar rel 1,067 meter. Pembangunan tersebut dibangun untuk kelancaran pengangkutan tentara Belanda dan dilaksanakan oleh zeni (pihak militer). Pada tahun 1875 dermaga itu selesai pembangunannya dan pemakaian jalan kereta api untuk umum mulai bulan Agustus 1876 dan sebuah alat telegraf di antara kedua tempat itu.

Tanggal 1 Januari 1882, kereta api Aceh diserahkan kepada Departemen Pekerjaan Umum (*Departement der Burgerlijke Openbare Werken*). Sampai tahun 1883, pembuatan jalan kereta api ke Gle Kameng belum selesai, hanya sampai di Lambaro. Jalan itu dibuka untuk umum pada tahun 1884. Jalan kereta api mulai dari Ulee Lheue-Lambaro dikerjakan zeni militer Belanda.

Peran kereta api bertambah penting di Kutaraja dan sekitarnya ketika diterapkan sistem pertahanan *Konsentrasi Lini* di Aceh Besar pada tahun 1885-1896. Untuk membangun sistem pertahanan itu, Belanda mendirikan beberapa benteng yang satu dengan yang lain dihubungkan oleh jalan-jalan kereta api. Semenjak tahun 1885, pembangunan rel kereta api antarbenteng berkembang pesat. Setelah sistem konsentrasi lini dihapus pada tahun 1896, jalur kereta api Kutaraja dengan daerah luar di tambah. Tahun itu juga jalan kereta api dari Lambaro - Gle Kameng dilanjutkan pembangunannya dan tahun 1895 jalan itu dibuka untuk umum. Dua tahun kemudian, tepatnya 11 Januari 1898, pembuatan jalan kereta api diteruskan ke Seulimuem. Pada tahun 1901 jaringan kereta api di Aceh Besar sudah sepanjang 58 kilometer, sehingga memerlukan perluasan stasiun dan bengkel di Kutaraja. Selain Kutaraja-Lambaro, lintas kereta api juga dihubungkan dari Kutaraja-Keutapang Dua dan Kutaraja - Lamnyong.

Gubernur militer J.B. van Heutsz adalah orang yang paling berjasa mengembangkan perkeretaapian di Aceh. Tahun 1899 merupakan awal perluasan jaringan rel kereta api. Dimulai dari Seulimuem ke Pidie. Atas usul van Heutsz juga, sehingga tahun 1914 jalan kereta api sudah terentang dari Kutaraja sampai Kuala Simpang, bahkan tahun 1919 jaringan sudah mencapai Pangkalan Brandan (Sumatera Utara).

Seperti telah disebutkan di atas pembangunan jalan kereta api di Aceh fungsi utamanya adalah untuk kepentingan politik pemerintah Belanda dalam menguasai Aceh. Ketika dilaksanakan politik etis, perkeretaapian itu bertambah fungsi bagi keuntungan ekonomi pemerintah Belanda, walaupun juga berpengaruh bagi kemajuan perekonomian rakyat. Adanya jaringan kereta api di Aceh dapat menghidupkan perekonomian pada daerah-daerah yang dilalui dan daerah-daerah pedalaman yang jauh dari pelabuhan karena sarana pengangkutan itu dapat mengangkut barang dan penumpang dalam jumlah besar dengan biaya relatif murah. Kereta api juga berpengaruh terhadap mobilitas orang dan barang, uang tidak lagi beredar pada satu tempat saja dan arus informasi juga semakin cepat beredar.



Perumahan penduduk di Ulee Lheue
zaman Hindia Belanda
De Atjeh Onrusten in 1896, hlm. 32

Pada tahun 1901 pemerintah Belanda mengupayakan untuk memajukan perekonomian Aceh. Pada waktu itu, van Heutsz meminta kepada Dinas Topografi untuk membuat sebuah peta ikhtisar tentang daerah Aceh. Sesudah peta tersebut selesai, beberapa tempat yang dianggap potensial di wilayah Aceh mulai dieksplorasi dan

dieksploitasi. Perkebunan-perkebunan pemerintah dan swasta mulai dibuka. Usaha pertanian sebagai mata pencaharian pokok rakyat ditingkatkan dengan pemberian pinjaman modal tanpa bunga dan penyuluhan pertanian. Prasarana-prasarana ekonomi seperti jalan, jembatan dan pelabuhan-pelabuhan serta irigasi-irigasi mulai dibangun.

Ketika pelabuhan Ulee Lheue dibangun, tentu diperlukan fasilitas pelabuhan yang memadai. Pekerjaan-pekerjaan pelabuhan merupakan kegiatan yang mewarnai kehidupan kota. Ketika jalur kereta api dibangun, baik untuk menghubungkan Ulee Lheue – Kutaraja maupun dari Kutaraja ke daerah lain, pembangunan rumah-rumah dan gedung-gedung diperlukan banyak tenaga kerja. Perkembangan itu telah membuka kesempatan yang luas bagi setiap orang untuk memperoleh lapangan pekerjaan baru di luar pertanian dan nelayan.

Sebagaimana tergambar di atas tampak ada korelasi antara berbagai kesempatan pekerjaan sehubungan dengan kegiatan pelabuhan dan kereta api dan bangunan lainnya oleh pemerintah kolonial Belanda dengan kedatangan orang ke Kutaraja dan sekitarnya. Namun tidak ada data kuantitatif berapa besar jumlah penduduk Kutaraja (Banda Aceh) setiap tahun pada zaman penjajahan Belanda.

Pembangunan pelabuhan dan sarana jalan (kereta api) serta bangunan lain kaitannya dengan kehidupan kota dapat dilihat dari kesempatan kerja yang ditawarkan kepada para pendatang.

Pembangunan sarana transportasi dan komunikasi yang menunjang kegiatan administrasi kolonial dan perdagangan mendapat perhatian pula, demikian pula struktur fisik atau tata ruang kota ditata kembali untuk menunjang kegiatan administrasi kolonial dan

perdagangan. Kesemuanya itu telah mengakibatkan terjadinya perubahan tata ruang kota dan perubahan perimbangan penduduk kota. Brau de Saint Pol Lias, orang Perancis yang mengunjungi Kutaraja pada tahun 1880, memberikan kesaksian kepada kita bahwa Kutaraja sedang membenah diri menjadi kota administrasi kolonial dengan ditandai oleh keberadaan kampung-kampung lama di samping munculnya bazar orang Eropa, pasar, permukiman pegawai atau serdadu Belanda dan daerah Pacinan (Peunayong).²¹

Pembangunan infrastruktur ekonomi yang diiringi oleh stabilitas keamanan tentulah telah mengundang perhatian kapitalis untuk membuka usaha di Kutaraja. Pemilik N.V. Deli Courant di Medan membuka sebuah percetakan pada tahun 1900 di Kutaraja bernama N.V. Atjeh Drukkerij Nederlandsche Handel Maatschappij dan membuka cabangnya di Ulee Lheue pada tahun 1902.

Demikian pula Padang Handel Maatschappij membuka cabang di Kutaraja dan Sabang. Terakhir berdiri sendiri dan berubah menjadi N.V. Atjehsche Handel Maatschappij berfungsi sebagai perusahaan impor-ekspor dengan cabang-cabangnya di Tapaktuan, Sigli, Sabang dan Langsa. Di samping perusahaan yang telah disebutkan di atas, Residen Jongejans, mengatakan bahwa pada tahun 1938 terdapat dua buah perusahaan lain, yaitu Fa. J. Boon Jzn dan N.V. Borsumij yang dapat digolongkan sebagai perusahaan besar atau grosir di Kutaraja.²² Perusahaan menengah atau

²¹Ia melaporkan bahwa ada beberapa orang Eropa yang membuka toko untuk melayani keperluan pegawai, di antaranya toko Van Zeyl di dekat Balai Teuku Umar (kini di atas lahan tersebut berdiri antara lain toko Sinbun Sibreh) dahulu dan ada sekitar 7 atau 800 orang Cina di Kutaraja. Brau de Saint Pol Lias, *lie de Sumatra. Chez les Atches Lohong*, A. Plou Nouritet cie Paris 1884, pp. 20-21.

²² J. Jongejans, *Land en Volk van Atjeh. Vroeger en Nu*, Hollandsche

kecil berada di tangan pedagang Cina dan sebagian kecil terbagi di tangan pribumi atau Timur Asing lainnya.

Selama masa kesultanan, Bandar Aceh Darussalam dikenal sebagai kota perdagangan namun pada masa kolonial Belanda sedikit berubah karena selain sebagai pusat perdagangan, Belanda menjadikan Banda Aceh menjadi kota garnizun, yang merupakan tipe kota baru. Kota lebih ditekankan sebagai pusat kegiatan militer. Pada beberapa bagian kota dibangun tangsi-tangsi pemukiman Belanda dan untuk memperlancar arus transportasi, Belanda membangun jalan kereta api dan pelabuhan. Untuk kelancaran administrasi pemerintahan di daerah Aceh, pemerintah Hindia Belanda membangun sebuah gedung di bekas kompleks istana Sultan Aceh sebagai tempat kediaman gubernur militer. Gedung tersebut sekarang dikenal dengan nama Pendopo Gubernur. Pemerintah Hindia Belanda membangun kembali Mesjid Raya Baiturrahman pada tahun 1879 yang sebelumnya habis terbakar akibat perang Belanda di Aceh.



Hotel terkenal milik seorang Jerman,
C.J. Kugelmann, di Ulee Lheue
zaman Hindia Belanda
Paul van't Veer, *De Atjeh Oorlog*.

Usaha lain yang dilakukan oleh Belanda adalah membangun sekolah-sekolah, baik sekolah kejuruan maupun sekolah umum. Untuk keperluan itu di Kutaraja didirikan sekolah Belanda dengan nama *Verschool, Meisjeschool* dan *HIS (Hollandsche Inlandsche School)*, *Europesche Lagere School*, *Hollandsche Chinese School*, *MULO*, dan sebagainya.

Belanda juga membangun Kompleks pemakaman serdadu-serdadu Belanda yang tewas di Aceh, yang diberi nama dengan *Kerkhof*. Pada tahun 1900, di dekat Mesjid Raya Baiturrahman juga didirikan sebuah kantor percetakan *De Atjeh-Drukkerij*. Pada tahun 1916, Pemerintah Hindia Belanda membangun pula gedung *De Javasche Bank* (Gedung Bank Indonesia sekarang). Selanjutnya dibangun juga sebuah kantor *Der Nederlandsche Handelmaatschappij*. Di dekat Mesjid Raya Baiturrahman juga terdapat sebuah hotel yang bernama *Atjeh Hotel*.

Dengan adanya berbagai "proyek" yang dilakukan oleh Pemerintah Belanda, sudah barang tentu sangat memerlukan tenaga kerja. Adakalanya tenaga kerja itu selain penduduk setempat juga didatangkan dari daerah lain, sehingga penduduk kota menjadi bertambah dan kota diwarnai oleh berbagai aktivitas penduduk.

Dampak lain dari adanya lintasan kereta api adalah daerah-daerah yang dilalui menjadi ramai penduduknya, terbukanya isolasi daerah pedalaman, munculnya pasar-pasar dan usaha baru. Di daerah yang dilalui kereta api antara Ulee Lheue - Kutaraja misalnya, telah berdomisili sejumlah besar orang Eropa, Cina dan Arab, kebanyakan mereka berasal dari Penang, tetapi ada juga yang dari Batavia. Adapun orang-orang pribumi yang datang ke Aceh, khususnya ke Kutaraja adalah orang-orang Jawa, Ambon, Batak,

Melayu, Sunda, Minangkabau dan sebagainya. Mereka kebanyakan bekerja sebagai pedagang kecil di Pasar Aceh dan ada juga yang menjadi pekerja tangan di Kutaraja dan kota-kota lain di Aceh seperti Bireuen, Sigli, Lhokseumawe, Lhoksukon, Idi, Langsa, Padangtiji, Takengon dan lain-lain. Di antara mereka banyak juga yang datang ke Sabang untuk mencari pekerjaan.

B. Golongan-Golongan Sosial

a. Golongan Pribumi

Yang dimaksud dengan golongan pribumi di sini ialah penduduk asli yang tinggal di Aceh yang terdiri atas beberapa etnis. Perkembangan awal penduduk pribumi di sekitar Bandar Aceh memang sulit dijelaskan. Kehidupan mereka pada umumnya sebagai nelayan, pedagang dan petani. Dalam proses pertumbuhan ke arah bentuk kota memang tidak begitu saja sektor tersebut digantikan sepenuhnya oleh jenis lapangan kerja baru. Dalam proses menuju masyarakat "industri", di Banda Aceh telah muncul peluang kerja baru. Sektor jasa, buruh atau kuli biasanya merupakan ciri yang mewarnai dinamika kota.

Pada awalnya memang sangat jarang penduduk pribumi yang mau bekerja pada sektor bangunan dan "industri" Belanda karena mereka menganggap orang-orang Belanda itu adalah musuh agama dan bangsa. Namun lama-kelamaan interaksi antara penduduk pribumi dengan orang Eropa (Belanda) tidak dapat dihindarkan, misalnya, banyak didapati kemudian penduduk pribumi yang belajar pada sekolah bentukan Belanda.

b. Golongan Eropa

Pada masa pemerintahan kolonial Belanda, golongan masyarakat Eropa mendominasi aspek politik maupun ekonomi. Disusul kemudian golongan Timur Asing, yaitu Cina, Arab, India dan lain-lain. Masyarakat pribumi berada di dalam lapisan paling bawah, kecuali golongan bangsawan.

Sejalan dengan semakin berkembangnya kegiatan pelabuhan atau sarana transportasi lainnya seperti jalan, di Banda Aceh berdiri

pula badan-badan perdagangan agen atau sub agen milik orang Eropa atau sarana sosial lainnya seperti telah disebutkan di atas.

c. Golongan Cina

Menurut peraturan Belanda, orang-orang Cina secara resmi harus tinggal di lingkungan yang terpisah dalam setiap kota yang diawasi oleh Belanda. Orang-orang Cina yang akan berpergian harus memiliki surat jalan. Pemerintah Belanda mengadakan pos-pos jaga karena mereka merasa membutuhkan keberadaan orang Cina sebagai golongan industrialis dan pedagang kecil.

Keadaan keuangan Belanda telah menyebabkan berkali-kali dilakukan usaha untuk memperkerjakan pekerja-pekerja bebas untuk kepentingan-kepentingan di Aceh. Oleh karena itu, perhatian utama ditujukan kepada orang-orang Cina yang terkenal giat bekerja serta murah tenaganya dan tidak memerlukan kontrak perorangan tetapi hanya dipadai dengan kontrak rombongan melalui seorang atau beberapa orang kepala orang Cina. Pada tahun 1875 seorang pegawai Hindia Belanda bernama W.P. Groeneveld, selaku komisaris pemerintah, telah berangkat dari Betawi ke Hongkong dan Kanton, akan tetapi di sana ia hanya sedikit saja memperoleh hasilnya sebagai seorang pencari tenaga kerja. Kenyataan akan lebih tepat dan cepat diperoleh hasilnya jika di Kutaraja diadakan suatu pengurusan orang-orang Cina yang tersendiri seperti yang telah dijalankan di Jawa. Pada bulan Oktober 1875 ditunjuklah untuk masyarakat kecil Cina di Aceh, seorang kapten Cina dan dua orang letnan Cina untuk mengurus sendiri hal-hal yang berhubungan dengan masyarakatnya, seperti masalah administrasi pemerintahan, perlindungan dalam masyarakatnya, sewa-menyewa atas tanah pemerintah dan perdagangan serta peminjaman uang. Hasilnya bahwa dua tahun

kemudian sejumlah 3200 orang Cina telah menetap di Aceh dan kebanyakan mereka itu adalah pedagang-pedagang, pengusaha-pengusaha rumah pelacuran dan candu serta pengawas rumah-rumah perjudian (pada tahun 1878 rumah-rumah candu di Aceh menghasilkan pajak setengah juta gulden yang kira-kira merupakan satu-satunya mata penghasilan terbesar pada waktu itu. Selain itu, terdapat juga orang Cina sebagai pekerja-pekerja biasa.

Sebagai pedagang perantara, pedagang Cina bertindak sebagai pedagang kelontong di kedai-kedai dan berdagang secara keliling. Pedagang kelontong Cina terutama menjual barang-barang kebutuhan pokok dan keperluan sehari-hari. Sebagai pedagang keliling mereka menjual kebutuhan pangan penduduk seperti daging, ikan dan sayur-mayur.

Selain sebagai pedagang, orang Cina juga bergerak dalam usaha kerajinan dan industri-industri kecil. Usaha kerajinan milik orang Cina dan Timur Asing mempunyai format yang lebih besar dibandingkan dengan Eropa. Selain di Ulee Lheue, di Kutaraja terdapat pula sebuah tempat pembakaran batu bata dan genteng milik orang Cina, pabrik pembakaran kapur, pertukangan kayu kasar, pabrik-pabrik arak, pabrik roti tawar, pabrik tempat penempatan emas dan perak, pabrik pembuatan kaleng, penjahit serta pembuat sepatu.²³

Posisi orang Cina sebagai pedagang perantara antara pemerintah Belanda, sehingga mereka banyak menerima fasilitas khusus seperti bantuan dana, izin berdagang (candu), bahkan fasilitas urusan dagang sampai ke Penang, Singapura dan Hongkong.

²³ J. Jongejans, *Land en Volk van Atjeh Vroege en Nu*, (Hollandia : NV Baarn, 1937), hlm. 218-219.

Menurut sensus penduduk tahun 1930, penduduk ibukota Kutaraja terdiri atas 6146 jiwa pribumi, 1137 jiwa orang Eropa, 3132 jiwa orang Cina dan 309 jiwa orang Timur Asing (Arab dan India).²⁴

²⁴ *Volkstelling 1930 inheemsche bevolking, deell V. P. 142.*

C. Penyakit Sosial

Banda Aceh sebagai metropolitan dapat dilihat dari catatan atau laporan orang Eropa bahwa di Banda Aceh terdapat perkampungan yang dikelompokkan pada tempat tinggal pedagang dan bangsa asing. Ada kampung Portugis, Gujarat, Arab, Benggali, Pegu. Ada kampung Cina atau Eropa yang rumahnya berhimpitan dan ada kampung-kampung lain yang rumahnya lebih berjauhan letaknya.²⁵ Di daerah sekitar Ulee Lheue juga demikian halnya, seperti dilaporkan oleh Van't Veer bahwa di pelabuhan Ulee Lheue mempunyai perhubungan kapal yang ramai ; terdapat tempat-tempat hiburan dalam bentuk sebuah hotel dan toko Kugelmann, milik seorang Jerman dan sebuah toko besar milik seorang Yunani, tempat perwira-perwira Belanda mendapatkan makanan. Hiburan yang lebih meriah lagi terdapat di sebuah rumah pelacuran Jepang yang langganan-langganannya terdiri atas para fuselir dan awak kapal. Apabila marine mengadakan konser musik di Ulee Lheue maka seluruh penduduk Kutaraja berduyun-duyun membanjiri kota pelabuhan dengan kereta api.²⁶

Dalam rangka memajukan seni-budaya di Aceh pada tahun 1908 di Ulee Lheue didirikan perkumpulan musik yang diberi nama Atjeh Band. Sebagai sponsor dan pengawasnya ialah Teuku Teungoh, Uleebalang Meuraksa. Untuk mengajar ditunjuk seorang Indo-Jerman yang bernama A.B.C. Theveunet dan sebagai ketua korps

²⁵ Denys Lombard, hlm. 61.

²⁶Paul Vant Veer, *Perang Belanda di Aceh*, (terjemahan Aboe Bakar, Banda Aceh : Dinas Pendidikan dan Kebudayaan Daerah Istimewa Aceh, 1977, hlm. 203.

pemain ialah Teuku Husein Trumon, mantan siswa Sekolah Raja di Bukit Tinggi. Atjeh Band itu mendapat sambutan baik dari masyarakat Aceh. Pada tahun 1909 ikut bermain di pasar malam yang dilangsungkan di Kutaraja dengan didampingi korps musik militer pada tahun 1919 ikut berperan dalam pekan kebudayaan yang diselenggarakan oleh Serikat Atjeh (*Atjeh Vereeniging*) di Kutaraja.

a. Protistusi

Pada zaman kolonial Belanda, pelabuhan Ulee Lheue memang mengalami perkembangan, demikian juga dengan penduduk di sekitarnya berpengaruh langsung dengan keberadaan pelabuhan itu. Tentang kejayaan Ulee Lheue diceritakan oleh E. Janfruchte (anggota perkumpulan penyebar agama Kristen Belanda di Rotterdam), yang menyinggahi Aceh dalam perjalanannya dari negeri Belanda ke pulau Jawa: "pada tahun 1881 kapal yang kami tumpangi berlabuh di Ulee Lheue, suatu tempat yang terletak di atas sebuah dataran antara dua buah gunung yang sekelilingnya sangat subur. Hanya saya bersama nahkoda dan pengawas makanan di kapal yang mendarat, sedangkan para penumpang lainnya tidak. Saya berjalan-jalan di kota, Ulee Lheue sudah dibangun oleh orang-orang Belanda. Pada akhir-akhir ini dan kini menjadi tempat kediaman pegawai-pegawai tentara dan tempat berlabuh kapal-kapal perang. Di perairan tampak tiga buah kapal perang sedang berlabuh. Di Ulee Lheue dan Kutaraja yang jaraknya tiga perempat jam, dari sana terdapat 6.000 orang tentara Belanda.

Di Ulee Lheue terdapat 120 buah rumah dengan atap datar serta beranda-beranda lebar yang dihuni oleh orang-orang Belanda dan juga terdapat 700 orang Cina yang mendiami rumah-rumah kecil, mereka adalah para saudagar...."

Paul van't Veer juga menceritakan tentang keadaan di Ulee Lheue, ia mengatakan; "...di Ulee Lheue bermunculan tempat-tempat minuman bir, wiski, dsb dan pelacuran ; sebuah rumah pelacuran yang paling terkenal adalah yang dihuni oleh pelacur-pelacur Jepang. Orang-orang Cina yang giat itu tetap berusaha, supaya dekat kubu-kubu pertahanan Belanda berdiri sebuah toko kecil beserta tempat minuman dan tempat pelacuran mini...." Van't Veer menambahkan bahwa di Ulee Lheue mempunyai perhubungan kapal yang agak ramai sedikit; tempat tempat-tempat hiburan dalam bentuk sebuah hotel dengan toko Kugelman, milik seorang Jerman dan sebuah toko besar, milik seorang Yunani, tempat-tempat perwira mendapatkan tambahan makanan. Hiburan yang paling meriah terdapat di sebuah rumah pelacuran Jepang. Apabila marine mengadakan konser musik di Ulee Lheue, penduduk Kutaraja berduyun-duyun membanjiri kota pelabuhan itu dengan kereta api.

b. Candu dan Judi

Masalah sosial lain yang muncul akibat dibangunnya sarana dan prasarana perhubungan dan kegiatan perdagangan adalah perjudian dan perconduan. Menurut angka resmi dari kantor penjualan candu Pemerintah Hindia Belanda, pada tahun 1873 impor candu untuk daerah Aceh total mencapai 300-400 peti candu dengan penduduk setengah juta jiwa. Bandingkan dengan impor candu untuk seluruh Jawa dengan 20 juta penduduk pada waktu itu sebanyak 1400 peti candu. Pemakaian candu itu ternyata tidak hanya oleh kalangan Eropa dan Cina atau Timur Asing lainnya tetapi juga orang Aceh sendiri sangat ketagihan menghisap candu.²⁷

²⁷Paul Van't Veer, *op. cit*, hlm. 76.

Pada tanggal 16 Juni 1876, dikeluarkan *ordonantie* (lembaran Negara Hindia Belanda no. 151) tentang penggadaian dan perdagangan candu dalam skala kecil dan tentang pemungutan pajak pada impor candu di daerah takluk. Misalnya, pada tahun tersebut jumlah bangsa Cina di Aceh Besar adalah 1000 orang, 700 orang di antaranya penghisap Candu. Jumlah hasil penggadaian candu diperkirakan £.5000 per bulan, penggadaian perjudian sebesar £.8500 per bulan, tanggal 15 Juli 1876 hasil tersebut diserahkan kepada seorang Cina di Batavia.²⁸

Pada tahun 1877, orang Cina sudah mencapai 3 200 orang menetap di Aceh. Kebanyakan mereka adalah pedagang, pengusaha rumah-rumah pelacuran dan candu serta pengawas rumah perjudian. Di antara mereka terdapat pula sebagai pekerja biasa seperti telah disebutkan di atas.²⁹

²⁸Jongejans, *op. cit.*, hlm. 34-35.

²⁹Paul Van't Veer, *op. cit.*, hlm. 171.

BAGIAN KEEMPAT

Penutup

Simpulan

Kota Bandar Aceh Darussalam adalah kota yang bercorak maritim. Letak kota dekat dengan sungai dan laut mempengaruhi kehidupan masyarakat kota, terutama dalam sistem mata pencaharian dan tata pengaturan kota.

Munculnya Bandar Aceh Darussalam dipengaruhi oleh faktor eksternal dan internal. Faktor internal, unsur letak geografis dan keadaan alam berpengaruh besar bagi pertumbuhan dan perkembangan kota. Keadaan tanah yang subur dan posisi strategis di jalur perdagangan internasional, memungkinkan pemusatan penduduk yang bermukim dan terkait dengan kegiatan perdagangan.

Pengaturan tata kota, baik pada masa Kesultanan Aceh Darussalam maupun pada zaman kolonial Belanda, telah memperhatikan lingkungan dan hak-hak penduduk, walaupun masih pada taraf yang sederhana sesuai dengan zamannya. Untuk itu, pengaturan kota yang ada sekarang ini tidak hanya berpedoman pada objek saja tetapi juga lokasi lingkungan dan hak-hak penduduk lokal. Banyak terjadi, akibat pengembangan kota justru meminggirkan dan memiskinkan penduduk lokal karena mereka menjual tanah dengan harga jual yang relatif mahal. Akan tetapi, penduduk yang belum terbiasa memegang uang banyak, akhirnya habis begitu saja dan jatuh miskin. Di samping itu, setelah mereka menjual

tanah, mereka pindah ke daerah-daerah pinggiran yang lokasi tersebut mempunyai nilai ekonomis rendah.

Sebagaimana tergambar di atas tampak ada korelasi antara berbagai kesempatan pekerjaan sehubungan dengan kegiatan pelabuhan dan kereta api dan bangunan lainnya oleh pemerintah kolonial Belanda dengan kedatangan orang ke Kutaraja dan sekitarnya. Namun tidak ada data kuantitatif berapa besar jumlah penduduk Kutaraja (Banda Aceh) setiap tahun pada zaman penjajahan Belanda.

Seperti telah disebutkan di atas pembangunan jalan kereta api di Aceh fungsi utamanya adalah untuk kepentingan politik pemerintah Belanda dalam menguasai Aceh. Ketika dilaksanakan politik etis, perkeretaapian itu bertambah fungsi bagi keuntungan ekonomi pemerintah Belanda, walaupun juga berpengaruh bagi kemajuan perekonomian rakyat. Adanya jaringan kereta api di Aceh dapat menghidupkan perekonomian pada daerah-daerah yang dilalui dan daerah-daerah pedalaman yang jauh dari pelabuhan karena sarana pengangkutan itu dapat mengangkut barang dan penumpang dalam jumlah besar dengan biaya relatif murah. Kereta api juga berpengaruh terhadap mobilitas orang dan barang, uang tidak lagi beredar pada satu tempat saja dan arus informasi juga semakin cepat beredar.

Pelabuhan Ulee Lheue banyak didatangi oleh kapal dalam rangka pelayaran dan perdagangan ekspor-impor. Fungsi ekonomi pelabuhan itu sangat didukung oleh jaringan kereta api yang telah menjangkau daerah-daerah pedalaman yang banyak menghasilkan barang dagangan.

Pelabuhan Ulee Lheue tidak eksis disebabkan oleh beberapa hal, di antaranya pemerintah kolonial semerjak menguasai Aceh tetap

melestarikan pelabuhan-pelabuhan yang telah bermunculan di pantai barat dan utara Aceh.

Sebagaimana yang dijelaskan di atas tampak ada korelasi antara berbagai kesempatan pekerjaan sehubungan dengan kegiatan pelabuhan dan kereta api dan bangunan lainnya oleh pemerintah kolonial Belanda dengan kedatangan orang ke Kutaraja dan sekitarnya. Namun tidak ada data kuantitatif berapa besar jumlah penduduk Kutaraja (Banda Aceh) setiap tahun pada zaman penjajahan Belanda.

Pembangunan jalur transportasi membawa dampak bagi kehidupan sosial budaya masyarakat di sekitarnya.

Saran

Pelabuhan Ulee Lheue sebagai salah satu pelabuhan yang pernah berkembang pada masa lalu dan telah memberikan kontribusi bagi peningkatan taraf hidup masyarakat pada waktu itu. Oleh karena itu, pemerintah harus menghidupkan kembali pelabuhan itu demi kepentingan ekonomi masyarakat. Pada zaman sekarang pelabuhan itu masih tetap strategis untuk dikembangkan, baik dari sudut-sudut ekonomis dan politis.

Ada beberapa hal yang harus dilakukan untuk mengembangkan kembali pelabuhan Ulee Lheue, di antaranya investasi modal perlu dikururkan untuk merangsang fungsi pelabuhan, pembangunan infrastruktur yang memadai, baik di sekitar dermaga maupun untuk menghubungkan dengan daerah pedalaman.

DAFTAR PUSTAKA

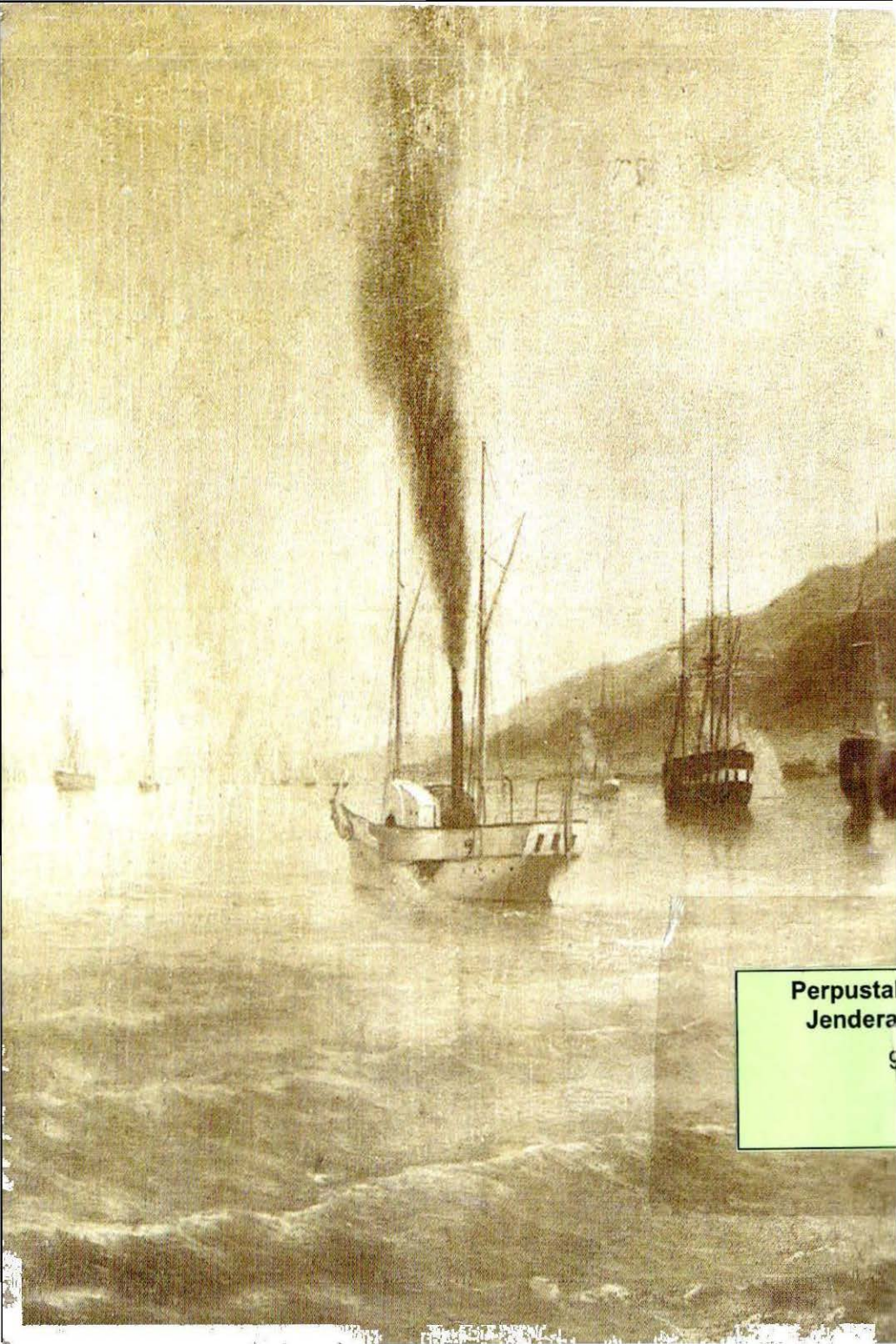
- A.J. Piekar, *Atjeh en De Oorlog met Japan*. (The Hague : Van Hoeve, 1949).
- Antony Reid, *The Contest for North Sumatra. Atjeh, the Netherlands and Britain 1858-1898*, Oxford University Press, 1969.
- Antony Reid, *The Contest for North Sumatra. Atjeh, the Netherlands and Britain 1858-1898*, Oxford University Press, 1969,
- Brau de Saint Pol Lias, *Het de Sumatra. Chez les Atches Lohong*, A. Plou Nouritet cie Paris 1884.
- Denys Lombard, *Kerajaan Aceh Zaman Sultan Iskandar Muda 1607-1636*, (Jakarta : Balai Pustaka, 1991).
- E. Janfruchte, *Een Bezoek aan Atjeh*, Indische Gids, IV jild I, 1882.
- G.P.J. Caspersz, *De Atjeh Tram : Hare Geschiedenis: Haar Aandeel in de Onderwerping en Pasificatie van Atjeh: Technische Bijzonderheden*. ("s-Gravenhage : F. J. Belinfante, Voorh.A.D. Schinkel, 1927).
- Jhon Anderson, *Acheen and the Ports on the North and the East Coast of Sumatra*, Oxford University Press, 1970.
- John Langhout, *The Economic Conquest of Atjeen by The Dutch*. (W.P. Van Stockum & Son Ltd. The Hague, 1924).
- J. Jongejans, *Land en Volk van Atjeh VrogerenNu*. (Baarn : HollandiaDrukkerij, 1939).
- J. Langhout, *Vijfig Jaren Economische Staatkunde In Atjeh* (Den Hag : W.P. Van Stockum en Zoon, 1923).
- K.A. James, "De Pepercultuur ter Oostkust van Atjeh", *Koloniale Studien*. (Weltevreden : G. Kolff & Co., 1922
- Kenneth R. Hall, *Maritime Rade and State Development in Early*

Daftar Pustaka

- Southeast Asia*, (Honolulu: University of Hawai Press, 1985).
- Kolonial Verslag*, 19081. Nederlandsch (Oost) Indie Beschrijving van het Tramnet in het Gouvernement Atjeh en Onderhoorigheden.
- Kreemer, J., *Atjeh*, (Leiden: E.J. Brill, 1923)
- Louis Gottschalk, *Mengerti Sejarah*, (Jakarta: UI Press, 1969).
- Max Weber, *The City*, (New York : The Free Press, 1958).
- M. Isa Sulaiman, "Banda Aceh dalam Siklus Perdagangan Internasional Suatu Tinjauan Historis". Dalam *Kota Banda Aceh Hampir 700 Tahun*, Banda Aceh : Pemerintah Kotamadya Daerah Tingkat II Banda Aceh, 1988.
- Muhammad Said, *Aceh Sepanjang Abad I*, Medan : Waspada
- Muhammad Ibrahim, (et al), *Sejarah Provinsi Daerah Istimewa Aceh*, (Jakarta : Depdikbud, 1991).
- Mhd. Nur, "Barus : Bandar Tua di Bagian Barat Nusantara" dalam Edi Sedyawati dan Susanto Zuhdi, *Arung Samudra, Persembahkan Memperingati Sembilan Windu A.B. Lapien*, (Depok : Pusat Penelitian Kemasyarakatan dan Budaya Lembaga Penelitian Universitas Indonesia, 2001).
- Ramadhan KH dan Hamid Jabbar, *Sjamaun Gaharu : Cuplikan Perjuangan di Daerah Modal*, (Jakarta : Pustaka Sinar Harapan, 1998).
- Ridwan Aswad, "Dari Ulee Lheue ke Kutaraja", *Majalah Tanglong* Edisi VI November-Desember 1997.
- Rusdi Sufi (et al.), *Sejarah Perkeretaapian di Aceh*, (Banda Aceh : Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Banda Aceh, 2001).
- Rusdi Sufi, "Mengamankan Aceh Melalui Perbaikan Ekonomi" dalam *Buletin Haba* No. 10, 99, (Banda Aceh : Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Banda Aceh, 1999). J.M. Nas, "The Early Indonesian Town : Rise and Decline of the City-State and

- its Capitals", dalam Peter J.M. Nas (ed.), *The Indonesian City : Studies in Urban Development and Planning*, VKI, 117, (Foris Publications, 1986),
- Paul van't Veer, *De Atjeh Oorlog*, N.V. Uitgeverij De Arbeiderspers, Amsterdam, 1969.
- Pemerintah Daerah Istimewa Atjeh, *Laporan Tahun 1960*
Pemerintah Daerah Istimewa Aceh,
- Peter J.M. Nas, "The Early Indonesian Town : Rise and Decline of the City-State and its Capitals", dalam Peter J.M. Nas (ed.), *The Indonesian City : Studies in Urban Development and Planning*, VKI, 117, (Foris Publications, 1986),
- Ramadhan KH dan Hamid Jabbar, *Sjamaun Gaharu : Cuplikan Perjuangan di Daerah Modal*, (Jakarta : Pustaka Sinar Harapan, 1998).
- Sartono Kartodirdjo, *Pendekatan ilmu Sosial dalam Metodologi Sejarah*, (Jakarta : PT Gramedia, 1992)
- Serambi Indonesia*, 8 Mei 1995, 7 Juli 1994, dan 20 November 2002.
- Sudirman, *Ulee Lheue, Dari Pelabuhan Samudra Hingga Wisata Pantai*, (Banda Aceh : Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Banda Aceh, 2003).
- Susanto Zuhdi, *Cilacap: Bangkit dan Runtuhnya suatu Pelabuhan di Jawa*, (Jakarta ; Kepustakaan Populer Gramedia, 2002).
- Sjamsuddin Mahmud dkk, *Pelabuhan Bebas Sabang 1967*, (Banda Atjeh : Lembaga Penyelidikan Ekonomi dan Sosial Fakultas Ekonomi Universitas Sjah Kuala Darussalam, 1968).
- Taufik Abdullah, *Sejarah Lokal di Indonesia*, (Yogyakarta: Gama Press, 1990)
- The Voyage of Sir James Lancaster to Brazil and the East Indies 1591-1603*, the Hayklyt Society, 1940.
- The Voyage and work of Jhon Davis*, edited by Albert Hasting, the Hakluyt Society, London, MDCCCLXXX

- The Suma Oriental of Tome Pires*, edisi bahasa Inggris diedit oleh Armando Cortesio, vol. 1. The Hakluyt Society, 1944.
- T. Iskandar, "De Hikajat Atjeh", VKI 26, ('s-gravenhage, Martinus Nijhoff, 1958).
- Van Eijbergen, "Atjeh up to Date" *Tijdschrift Voor Met Binnenlandsch Bestuur*. (Batavia : G. Kolff & Co, 1914),
- William Marsden, *The History of Sumatra*, Singapore : Oxford University Press, 1988.
- W.P. Groeneveldt, *Notes on the Malay Archipelago and Malacca.*, 1880.
- Yusuf Walad dan R. Harjoto, Pelabuhan Ulee Lheue, Suatu Penyelidikan tentang Kemungkinan Rehabilitasi ditinjau dari Sudut Ekonomi dan Teknik dalam *Sinar Darussalam* Nomor 2, April 1968 Tahun Ke-1, Banda Aceh : Yayasan Pembina Darussalam/Studie Club Islam Darussalam.



Perpustakaan
Jenderal
S