

Sejarah Pelabuhan Ulee Lheue



Sejarah Pelabuhan Ulee Lheue

Oleh:
Sudirman
Sri Waryanti



BALAI KAJIAN SEJARAH DAN NILAI TRADISIONAL
BANDA ACEH

2006

Hak Cipta 2006 pada Penulis

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

Cetakan pertama, 2006

Pengarah Program:

Kepala Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Banda Aceh (Drs. H. Shabri A.)

Penulis :

Sudirman

Sri Waryanti

Editor:

Irini Dewi Wanti

Sejarah Pelabuhan Uleelheue

Hak Penerbitan pada Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Banda Aceh

Desain Sampul : Piet Rusdi

Setting/layout : Agus Budi Wibowo

Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Banda Aceh

Komplek Dinas Pariwisata Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam

Jl. Tgk. Chik Kutakarang No. 3

Banda Aceh Telp. (0651) 7410455

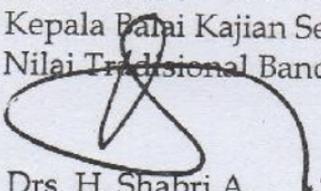
Sambutan

Buku yang sampai ke tangan pembaca diharapkan akan memberikan gambaran perkembangan sebuah pelabuhan yang cukup berperan di masa yang lalu. Pada zaman dahulu Ulee Lheue merupakan pelabuhan yang cukup ramai menjadi tempat pendaratan bagi kapal-kapal yang berasal dari berbagai daerah dan luar negeri. Namun kenyataan kemudian peran dan kedudukan pelabuhan ini lama ke lamaan surut. Kondisi ini makin diperparah ketika diterjang oleh tsunami. Pada masa rehabilitasi dan rekonstruksi Aceh pascagempa dan tsunami pelabuhan ini dibangun kembali oleh pemerintah dan bantuan luar negeri.

Diharapkan buku ini dapat dijadikan bacaan bagi kita semua untuk dapat dipetik hikmah dari sejarah sebuah daerah. Dengan demikian, dapat diambil sebuah kebijakan sesuai dengan kondisi di lapangan

Setelah selesainya penerbitan buku ini kami mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu. Kemudian, kami juga mengucapkan terima kasih kepada penulis atas usahanya menulis kembali keberadaan pelabuhan Ulee Lheue. Kekurangan yang ada pada buku ini hendaknya menjadi cambuk agar kemudian kelak dapat menjadi lebih baik dalam berkarya

Banda Aceh, November 2006
Kepala Balai Kajian Sejarah dan
Nilai Tradisional Banda Aceh



Drs. H. Shabri A.
NIP. 131412260

DAFTAR ISI

KATA SAMBUTAN.....	iii
DAFTAR ISI.....	iv
PENDAHULUAN.....	1
DINAMIKA PELABUHAN ULEELHEUE.....	2
DAMPAK SOSIAL BUDAYA PELABUHAN	15
PENUTUP.....	19
DAFTAR PUSTAKA	20



PENDAHULUAN

Pelabuhan Ulee Lheue sebuah pelabuhan yang dibangun oleh Pemerintah Hindia Belanda ketika daerah Aceh dijajah oleh Belanda. Terletak sekitar 5 (lima) km dari pusat Kota Banda Aceh. Pelabuhan ini pada mulanya dibangun sebagai jalur pengangkutan pasukan, peralatan militer dan logistik. Namun dalam perkembangan selanjutnya tidak terlepas dari aktivitas perdagangan terutama ketika diterapkannya politik pasifikasi oleh Belanda di Aceh.

Peter Reeves, menyatakan bahwa suatu kota pelabuhan atau pelabuhan sesungguhnya merupakan pusat jaringan ekonomi bahkan kekuasaan antar daerah-daerah, kota-kota atau pelabuhan sekitarnya.¹ Frank Broeze juga menyebutkan bahwa ada tiga permasalahan pokok berkaitan dengan studi pelabuhan, yaitu hubungan kota pelabuhan dengan daerah pedalaman, pembentukan kota dan interaksi antara penduduk pribumi dengan orang asing.²

¹Peter Reeves. dkk., "Studying the Asian Port City dalam Frank Broeze (ed.), *Brides on the Sea : Port Cities of Asia from 16 - 20 Centuries*, (Kinsington: New South Wales University Press, 1989), p.39.

² Susanto Zuhdi, *Cilacap (1830-1942) : Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa*, (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2002), hlm. 3.

Mengacu pada konsep *port* maka aktivitas pelabuhan Ulee Lheue ditentukan oleh produktivitas dari *hinterland* dalam menghasilkan komoditas ekspor dan daya beli penduduknya untuk membeli komoditas impor. Dalam tulisan singkat ini akan dibahas bagaimana peran pelabuhan Ulee Lheue dari zaman kolonial Belanda hingga penutupan pelabuhan bebas Sabang.



Foto 1: Pelabuhan Ulee Lheue zaman Hindia Belanda
Sumber : *De Atjeh Onlusten in 1896*. Hlm. 8

DINAMIKA PELABUHAN ULEE LHEUE

Catatan tentang kejayaan pelabuhan Ulee Lheue disampaikan 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 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 Belanda." Menurut pengalamannya 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.³

Pada tanggal 26 Mei 1874, Pemerintah Hindia Belanda membentuk Komisi untuk mempelajari serta menyusun rencana bidang perhubungan, terutama jalan untuk mengangkut peralatan militer dari Ulee

³ Berdasarkan kesaksian tokoh masyarakat kelurahan Ulee Lheue (Bpk. Ilyas Rayeuk) di Harian Serambi Indonesia bahwa Ulee Lheue sering disebut dengan Pasi atau Gampong Cina di mana pusat perdagangan didominasi oleh orang-orang Cina. Selain aktivitas perdagangan hampir setiap malam ada keramaian berupa panggung hiburan berupa ronggeng, kethoprak, dll serta berbagai kesenian dari Jawa. Hal ini menunjukkan bahwa orang Jawa mendominasi berbagai aktivitas di pelabuhan Ulee Lheue.

Lheue ke Kutaraja. Komisi itu 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 arus lalu lintas akan dibangun jalan kereta api. Dalam proses pasifikasi dan perkembangan ekonomi di Aceh, "Sepur Atjeh", "Tram Uap Atjeh", atau yang lebih dikenal dengan "Atjeh Tram" merupakan alat bantu penguasa seperti yang dikemukakan oleh Caspersz, Atjeh Tram adalah murni sebagai alat perang bagi pemerintah Belanda.⁴ Untuk itu perkembangan transportasi kereta api yang dikembangkan Belanda tidak dapat dilepaskan dari perkembangan pelabuhan Ulee Lheue. Di pelabuhan inilah dilakukan bongkar muat ke kapal-kapal yang akan mengangkut barang-barang ke pasaran internasional dan begitu juga sebaliknya barang-barang luar negeri dapat dimasukkan ke Aceh dan daerah taklukannya dan kemudian diangkut dengan kereta api ke daerah-daerah yang tersebar di seluruh Aceh.

Perkembangan pelabuhan Ulee Lheue tidak dapat dipisahkan dengan interrelasi antara *hinterland* dengan pelabuhan yang bersifat saling menguntungkan. Kebijakan pemerintah berupa kemudahan-kemudahan dalam bantuan modal untuk mengembangkan pertanian juga ditingkatkan seperti: beras yang diekspor ke Sumatera Timur dan

⁴ J. Langhout, *Vijfig Jaren Economische Staatkunde in Atjeh* (Den Haag: W.P. Van Stockum en Zoon, 1923), hlm 131-132.



Sumatera Barat, peremajaan pohon kelapa, pinang dan lada (didatangkan dari Bangka dan Lampung). Sehingga produksi kopra meningkat dan diekspor ke Penang dan Eropa. Tanah-tanah konsesi untuk pertanian dan perkebunan diberikan kepada perkebunan swasta Eropa untuk menanamkan modalnya sehingga perkebunan karet pemerintah Hindia Belanda dapat didirikan di Langsa. Begitu juga di wilayah pantai barat Aceh diusahakan perkebunan karet dan kelapa sawit. Setelah daerah Gayo dikuasai pada tahun 1908 perusahaan swasta mulai menanam kopi robusta dan pohon tusam (pinus merkusi). Di wilayah pantai Timur dan pantai Utara, Belanda mengusahakan pertambangan minyak. Dengan demikian pemahaman aktivitas ekonomi pelabuhan Ulee Lheue melalui hubungan ekonomis antara pelabuhan tersebut dengan daerah penyangga (*hinterland*) cukup luas dan produktif serta menghasilkan komoditas ekspor yang banyak.

Peranan pelabuhan Ulee Lheue pasca kolonial Belanda mengalami kemunduran. Hal itu berkaitan dengan melemahnya aktivitas dalam skala perdagangan. Terlebih lagi setelah Pulau Weh yang pada awalnya terlindung aman di belakang pertahanan Singapura yang kuat dan strategis menjadi terjepit. Akhirnya Jepang dapat menduduki Hindia Belanda termasuk wilayah Aceh. Sabang yang telah diduduki Jepang membawa dampak yang luas terhadap aktivitas Pelabuhan Ulee Lheue karena Sabang dijadikan pusat pertahanan yang dilengkapi dengan benteng pertahanan dan pengawasan laut

yang cukup ketat. Namun aktivitas perdagangan menjadi lemah karena Jepang lebih memusatkan tenaga kemiliterannya sehingga menyebabkan melemahnya berbagai pengawasan yang berakibat pada situasi perekonomian Aceh yang semakin tidak menentu. Pelabuhan Ulee Lheue dan Sabang tetap difungsikan untuk objek militer dan pertahanan.

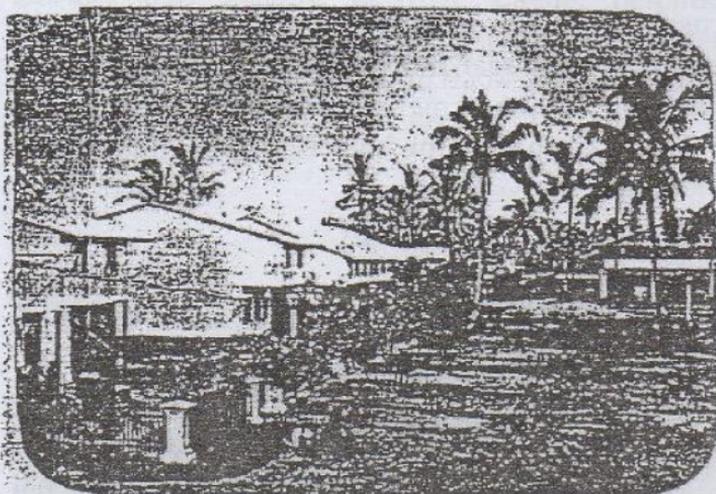


Foto 2: Perumahan penduduk di Ulee Lheue zaman Hindia Belanda (Sumber : *Ibid*, hlm. 32)

Pada masa kemerdekaan aktivitas Ulee Lheue tetap berfungsi sebagai pelabuhan antar pulau dan ekspor. Bahkan secara regular hubungan ke Sabang direntang dari Ulee Lheue. Beberapa komoditas seperti kopra dan jahe dikeluarkan dari pelabuhan ini. Dengan posisi sedemikian rupa

menyebabkan Kota Banda Aceh menjadi pintu gerbang pelemparan barang-barang dari pelabuhan bebas Sabang.⁵

Berbagai perubahan terjadi, pelaku-pelaku niaga yang sebelumnya dikuasai oleh kapitalis-kapitalis Eropa diganti para pelaku niaga swasta pribumi dan pemerintah. Akhirnya muncullah perusahaan swasta pribumi seperti : Petaco, Gasida (Gabungan Saudagar Indonesia Aceh), dan lain-lain. Sedangkan usaha pemerintah daerah diwakili oleh PT. Panca Usaha begitu juga Koperasi Militer dan Puskopad.

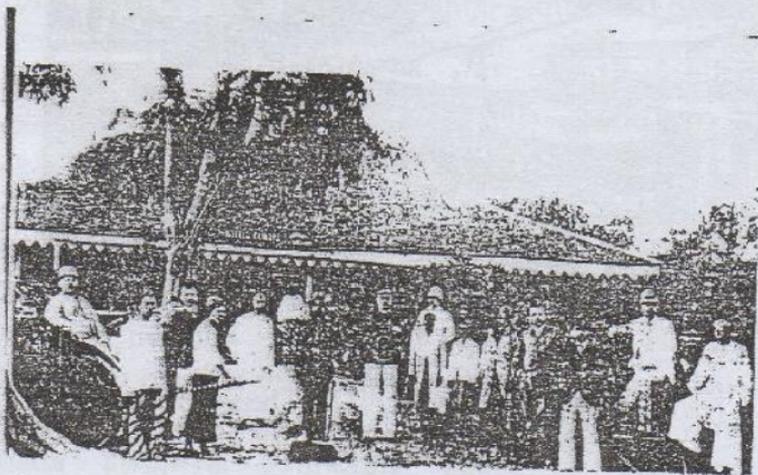


Foto 3: Hotel terkenal milik seorang Jerman, C.J. Kugelmann, di Ulee Lheue zaman Hindia Belanda
Sumber : Paul van't Veer, *De Atjeh Oorlog*.

⁵M. Isa Sulaiman, "Banda Aceh dalam Siklus Perdagangan Internasional Suatu Tinjauan Historis". dalam *Kota Banda Aceh Hampir 1000 Tahun*, Banda Aceh: Pemerintah Kotamadya Daerah Tingkat II Banda Aceh, 1988, hlm. 127.

Berbagai usaha memajukan fungsi pelabuhan dilakukan oleh pemerintah untuk meningkatkan fasilitas pelabuhan bekerjasama dengan Jawatan Pelabuhan, Bea Cukai dan Syahbandar, Perusahaan Muatan Kapal Laut.⁶ Pelaksanaan pekerjaan teknik yang dikerjakan pada tahun 1960 yaitu : perbaikan jembatan pendarat (*steiger*), pemindahan gudang terbuka dari Sabang ke Ulee Lheue, perbaikan tembok penahan ombak (dam) dan gudang serta perbaikan lapangan penimbun dan instalasi listrik.

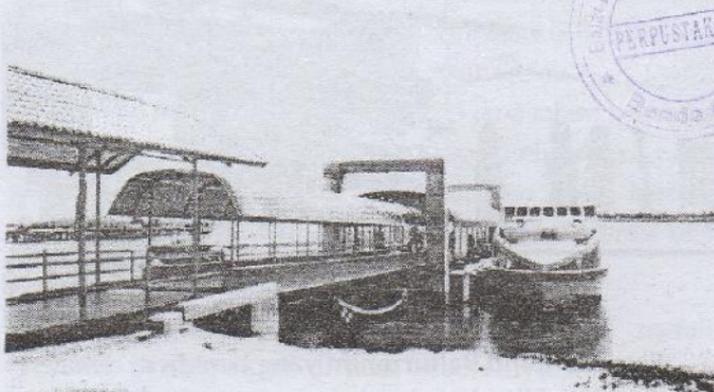


Foto 4: Pelabuhan Uleelheue sebelum gempa dan tsunami

Lalu lintas perdagangan yang melalui pelabuhan pada tahun 1960 dapat digambarkan yaitu

⁶Pemerintah Daerah Istimewa Atjeh, *Laporan Tahun 1960*. Pemerintah Daerah Istimewa Atjeh, hlm. 191.

254 buah kapal besar yang berukuran 500 m³ ke atas yang mengangkut bahan sandang pangan (hasil bumi) ekspor-impor, 182 buah kapal kecil yang berukuran 500 m³ ke bawah dan 258 perahu layar berukuran 100 m³ ke bawah yang mengangkut keperluan sehari-hari seperti minyak bensin, minyak tanah dan minyak kapal.⁷

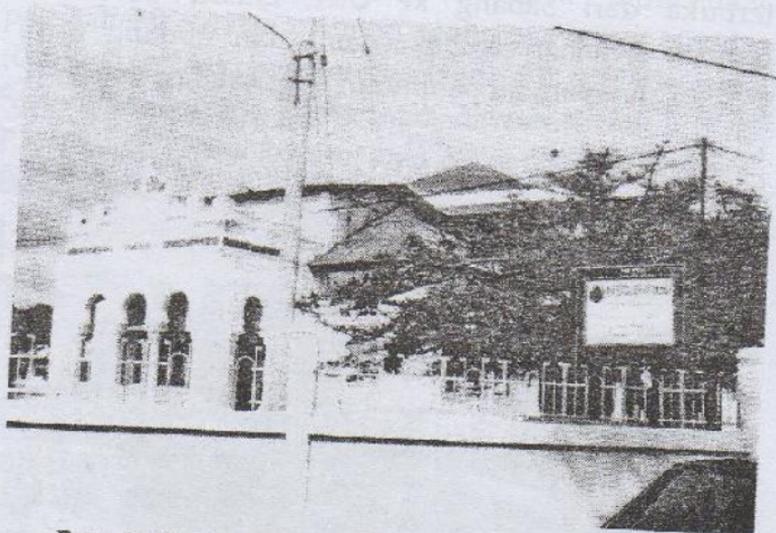


Foto 5: Masjid Baiturrahim yang berada di dekat pelabuhan Ulee Lheue sebelum gempa dan tsunami

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

⁷*Ibid.*, hlm. 192.

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.⁸

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. ⁹ Sisa ekspor itu disalurkan lewat berbagai pelabuhan lainnya, terutama yang terdapat di pantai utara dan barat Aceh.¹⁰

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

⁸ *Ibid.*, hlm. 128

⁹ Angka ini merupakan hasil survey Fakultas Ekonomi Universitas Syiah Kuala yang dipetik dan dilampirkan pada lampiran penelitian Pasifikus A Hok, *Kembalinya Pengusaha Tionghoa di Banda Aceh*, Ringkasan Hasil Penelitian P.L.P.I.I.S., Aceh, 1976.

¹⁰ Isa Sulaiman, *op. cit.*, hlm. 128.

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 lalulintas barang dan penumpang.¹¹ Di samping itu, dalam rangka rehabilitasi terdapat berbagai pertimbangan baik ekonomis maupun teknis.



Foto 6: Kehancuran yang diderita Masjid Baiturrahim, dekat pelabuhan Ulee Lheue akibat diterjang gelombang tsunami

Ditinjau dari sudut teknis, kondisi Pelabuhan Ulee Lheue tidak memenuhi syarat teknis bahkan sangat membahayakan keselamatan kapal maupun setiap pemasukan barang Sabang melalui Pelabuhan Ulee Lheue merupakan barang impor. Sehingga barang

¹¹ 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.

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.



Foto 7: Foto satelit yang memperlihatkan kehancuran yang dialami Ulee Lheue akibat terjangkit ombak tsunami

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.

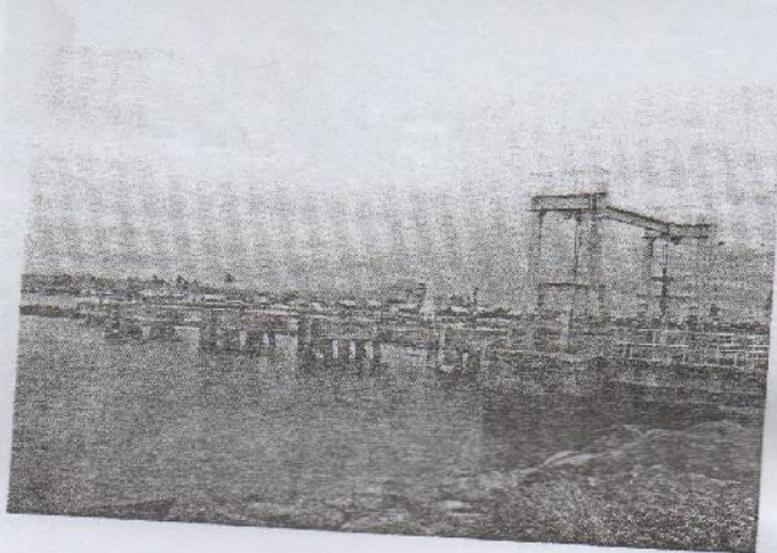


Foto 8: Pelabuhan Ulee Lheue pascagempa dan tsunami

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 Jengek. Sabang adalah kawasan pelabuhan bebas dan Pasar Jengek 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.¹²

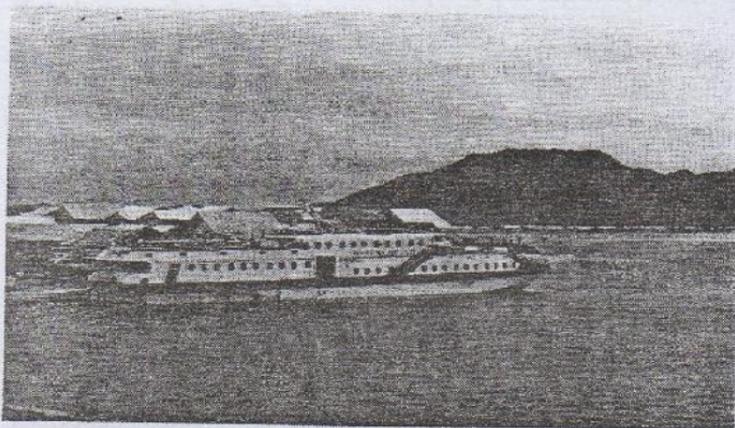


Foto 9: Pelabuhan Ferry sementara di Ulee Lheue

Barang-barang Sabang yang sampai ke Pasar Jengek 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 kegiatan perdagangan

¹² Barlian A.W., *op.cit.*

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.

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.

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.

DAMPAK SOSIAL BUDAYA PELABUHAN

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.

Dalam lalu lintas perdagangan internasional itu, posisi kota Banda Aceh kelihatannya lebih bersifat *entrepot* 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 tahun 1621 mencatat produksi lada, yang waktu itu merupakan primadona ekspor, di sekitar kota hanya 500 barel per tahun,¹³ 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.¹⁴

Transaksi perniagaan telah pula dimunculkan sistem takaran, timbangan dan mata uang. Satuan takaran atau timbangan yang berlaku tampaknya berkait 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

¹³ Denys Lombard, hlm. 88

¹⁴*The Voyage and work of Jhon Davis*, p. 146.

bangsa asing yang menyinggahi pelabuhan Aceh untuk memuat dan memunggah 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.

Pembangunan infrastruktur ekonomi yang diiringi oleh stabilitas keamanan pada zaman Belanda, 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.¹⁵ Perusahaan menengah atau kecil berada di tangan pedagang Cina dan sebagian kecil terbagi di tangan pribumi atau Timur Asing lainnya.

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.¹⁶ 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 yang langganannya terdiri atas para fuselir dan awak kapal.¹⁷

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.

¹⁵ J. Jongejans, *Land en Volk van Atjeh. Vroeger en Nu*, Hollandsche Drukkerij, 1937, p. 224.

¹⁶ Denys Lombard, hlm. 61.

¹⁷ Paul Vant Veer, *Perang Belanda di Aceh*, (terjemahan Aboe Bakar, Banda Aceh ; Dinas Pendidikan dan Kebudayaan Daerah Istimewa Aceh, 1977, hlm. 203.

Untuk mengajar ditunjuk seorang Indo-Jerman yang bernama A.B.C. *Theveunet* dan sebagai ketua korps 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.

Masalah sosial lain yang muncul akibat dibangunnya sarana dan prasarana perhubungan dan kegiatan perdagangan adalah perjudian dan percanduan. 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.¹⁸

PENUTUP

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

¹⁸Paul Van't Veer. *op. cit.* hlm. 76.

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 dikucurkan untuk merangsang fungsi pelabuhan, pembangunan infrastruktur yang memadai, baik di sekitar dermaga maupun untuk menghubungkan dengan daerah pedalaman dan tentu saja faktor keamanan.

DAFTAR PUSTAKA

- Denys Lombard, *Kerajaan Aceh Zaman Sultan Iskandar Muda 1607-1636*, (Jakarta : Balai Pustaka, 1991).
- E. Janfruchte, *Een Bezoek aan Atjeh*, Indische Gids, IV jilid I, 1882.
- J. Jongejans, *Land en Volk van Atjeh Vroegeren Nu*. (Baarn : HollandiaDrukkerij, 1939).
- J. Langhout, *Vijfjaren Economische Staatkunde In Atjeh* (Den Hag : W.P. Van Stockum en Zoon, 1923).
- M. Isa Sulaiman, "Banda Aceh dalam Siklus Perdagangan Internasional Suatu Tinjauan Historis". Dalam *Kota Banda Aceh Hampir WOO Tahun*, Banda Aceh : Pemerintah Kotamadya Daerah Tingkat II Banda Aceh, 1988.

- Ridwan Aswad, "Dari Ulee Lheue ke Kutaraja", *Majalah Tanglong* Edisi VI November-Desember 1997.
- Paul Van't Veer, *De Atjeh Oorlog*, N.V. Uitgeverij De Arbeiderspers, Amsterdam, 1969.
- Serambi Indonesia*, 8 Mei 1995, 7 Juli 1994, dan 20 November 2002.
- Susanto Zuhdi, *Cilacap: Bangkit dan Runtuhnya suatu Pelabuhan di Jawa*, (Jakarta ; Kepustakaan Populer Gramedia, 2002).
- 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.*

