


Imam Syafi'i

SEJARAH GARAM MADURA:

Rivalitas Pengangkutan
Garam Madura 1912-1981





SEJARAH GARAM MADURA:

**Rivalitas Pengangkutan
Garam Madura 1912-1981**



Buku ini tidak diperjualbelikan.

Dilarang mereproduksi atau memperbanyak seluruh atau sebagian dari buku ini dalam bentuk atau cara apa pun tanpa izin tertulis dari penerbit.

© Hak cipta dilindungi oleh Undang-Undang No. 28 Tahun 2014

All Rights Reserved

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Imam Syafi'i

SEJARAH GARAM MADURA:

**Rivalitas Pengangkutan
Garam Madura 1912-1981**



LIPi Press

Buku ini tidak diperjualbelikan.

© 2021 Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI)
Pusat Penelitian Politik

Katalog dalam Terbitan (KDT)

Sejarah Garam Madura: Rivalitas Pengangkutan Garam Madura 1912–1981/Imam Syafi'i-
Jakarta: LIPI Press, 2021.

xxv hlm. + 186 hlm.; 14,8 × 21 cm

ISBN 978-602-496-296-8 (*e-book*)




661.4

- | | |
|-----------|--------------|
| 1. Garam | 2. Industri |
| 3. Madura | 4. Indonesia |

Copy editor : Nikita Daning Pratami dan Sarwendah Puspita Dewi
Proofreader : Sonny Heru Kusuma dan Emsa Ayudia Putri
Penata isi : Rahma Hilma Taslima dan Hilda Yunita
Desainer sampul : Meita Safitri

Cetakan pertama : Desember 2021



Diterbitkan oleh:
LIPI Press, anggota Ikapi
Gedung PDDI LIPI, Lantai 6
Jln. Jend. Gatot Subroto 10, Jakarta 12710
Telp.: (021) 573 3465
e-mail: press@mail.lipi.go.id
website: lipipress.lipi.go.id
 LIPI Press
 @lipi_press
 lipi.press

Buku ini merupakan karya buku yang terpilih dalam Program Akuisisi
Pengetahuan Lokal Direktorat Repositori, Multimedia, dan Penerbitan Ilmiah,
Badan Riset dan Inovasi Nasional.



Karya ini dilisensikan di bawah Lisensi
Internasional Creative Commons
Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0.

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Daftar Isi

Daftar Gambar.....	vii
Daftar Tabel	ix
Pengantar Penerbit	xi
Kata Pengantar Yety Rochwulaningsih.....	xiii
Kata Pengantar Dedi Supriadi Adhuri	xvii
Prakata	xvii
BAB I Pelayaran dan Perdagangan Garam Madura: Terbentuknya Masyarakat Pesisir Madura.....	1
A. Perdagangan Garam Madura dalam Catatan Sejarah....	1
B. Pesisir Selatan Madura dalam Perspektif Ekologi Pesisir	11
C. Masalah Sumber Sejarah	20
BAB II Madura Tanah Garam: Tinjauan Geografi dan Demografi Madura (1912–1981)	27
A. Kondisi Geografis	28

Buku ini tidak diperjualbelikan.

B. Kependudukan	33
C. Konstelasi Sosial-Politik Madura dalam Tiga Masa.....	37
BAB III Garam sebagai Komoditas Utama Perdagangan Laut di	
Selat Madura (1912–1980)	55
A. Potensi Garam Madura.....	56
B. Pelabuhan dan Sistem Pergudangan Garam	70
C. Jaringan Tata Niaga Garam Madura.....	81
BAB IV Dari Selat Menuju Samudra Luas: Rivalitas Pengangkutan	
Garam Madura (1912–1981).....	91
A. Pengangkutan dan Perdagangan Garam Darat	92
B. Munculnya Persaingan Angkutan Garam.....	99
C. Komunitas Pengangkut Garam Madura: Tinjauan	
Ekonomi dan Sosial.....	129
BAB V Terbentuknya Ekologi Pesisir Madura	141
A. Masyarakat Pesisir Madura.....	141
B. Mengembangkan Ekonomi Komunitas.....	145
C. Sejarah Maritim adalah Sejarah Kawasan	146
Daftar Pustaka.....	149
Lampiran	157
Daftar Singkatan	173
Daftar Istilah	175
Indeks	179
Biografi Penulis	185



Daftar Gambar

Gambar 1	Peta Pulau Madura 1913	28
Gambar 2	Peta Pembuatan Garam di Sampang, Pamekasan, dan Sumenep Tahun 1915.....	58
Gambar 3	Grafik Produksi Garam Tahun 1941–1981	66
Gambar 4	Pelabuhan Pantai di Muara Sungai Rajeh (Pangarengan-Sreseh Sampang).....	74
Gambar 5	Penyimpanan Garam di Tempat Terbuka Milik Perusahaan Garam di Sumenep, 1930	78
Gambar 6	Peta Gudang Garam di Nembakor Tahun 1952.....	80
Gambar 7	Pola Distribusi Garam Periode 1978–1988.....	88
Gambar 8	Foto Buruh Pembuat Garam sedang Menerima Upah di Kantor Mangunan Pamekasan Masa Kolonial Belanda.....	96
Gambar 9	Kapal Uap Pengangkut Garam di Pelabuhan Kalianget Madura (1942)	102

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Gambar 10	Grafik Pengangkutan Garam Lepas dan Briket Tahun 1935 dan 1936	107
Gambar 11	Jalur Pengangkutan Garam oleh KPM, OJZ, dan Perahu Tradisional Madura	110
Gambar 12	Jalur Tata Niaga Garam Rakyat.....	123
Gambar 13	Perahu <i>janggolan</i> di muara Sungai Rajeh Sresah, Kabupaten Sampang, yang sudah digunakan sejak abad ke-19	125
Gambar 14	Foto seorang nakhoda dan anak buah kapal perahu <i>janggolan</i> . Keduanya berada di salah satu studio foto di Palembang setelah mengangkut garam dari Madura ketika menunggu muatan kayu menuju Jakarta.	134



Daftar Tabel

Tabel 1	Curah Hujan di Daerah Pegaraman Tahun 1952	29
Tabel 2	Jumlah Penduduk Madura pada Akhir 1920 dan 1930	34
Tabel 3	Kepemilikan Tanah Pegaraman Tahun 1920	51
Tabel 4	Produksi Garam Tahun 1922–1926 dalam koyang. Produksi 1929–1933 (dalam ton)	63
Tabel 5	Daftar Pegawai Dinas <i>Zoutregie</i> per 31 Desember 1936 ...	68
Tabel 6	Aktivitas Pengangkutan Garam di Pelabuhan Kalianget (30–31 Desember 1951)	71
Tabel 7	Daftar Harga Garam Briket (<i>briketzout</i>) dan Garam Lepas (<i>loszout</i>) di Wilayah Monopoli Setelah Pemotongan Harga Tahun 1935	94
Tabel 8	Harga Garam Rakyat Periode 1977–1981	98
Tabel 9	Pegawai OJZ (PLDT) Tahun 1947–1952	104
Tabel 10	Aset yang dimiliki PLDT tahun 1941 dan 1947–1952..	108

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Tabel 11	Realisasi Pengangkutan Garam Tahun 1961–1981.....	111
Tabel 12	Pengangkutan Garam dari Kalianget Madura oleh KPM, OJZ dan Perahu Layar bulan Januari–Juni Tahun 1951 (dalam Ton)	114
Tabel 13	Pengangkutan Garam dari Tempat Lain di Madura oleh KPM, OJZ, dan Perahu Layar Bulan Januari–Juni Tahun 1951 (dalam Ton)	114
Tabel 14	Pembayaran Uang Muka untuk Pengangkutan Garam Tahun 1951–1952).....	118
Tabel 15	Perbandingan Kepadatan Penduduk Tahun 1891.....	136



Pengantar Penerbit

Sebagai penerbit ilmiah, LIPI Press mempunyai tanggung jawab untuk terus berupaya menyediakan terbitan ilmiah yang berkualitas. Upaya tersebut merupakan salah satu perwujudan tugas LIPI Press untuk turut serta membangun sumber daya manusia unggul dan mencerdaskan kehidupan bangsa sebagaimana yang diamanatkan dalam pembukaan UUD 1945.

Buku ini mengulas aktivitas pembuatan dan pengangkutan garam dalam perspektif historis sehingga memberikan gambaran yang menarik tentang masyarakat pesisir Madura. Melalui pendekatan ekologi budaya, buku ini berupaya mendapatkan gambaran tentang terbentuknya karakteristik masyarakat pesisir di Madura.

Selain itu, buku ini juga memberikan perspektif baru mengenai kajian garam Madura yang tidak hanya dilihat dari sisi komoditasnya, tetapi juga mengulas aktivitas pelayaran dan perdagangan garam dengan perahu tradisional yang saat ini sudah mendekati masa senja.

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Akhir kata, kami mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu proses penerbitan buku ini.

LIPi Press

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Kata Pengantar

Yety Rochwulaningsih

Fakta sejarah menunjukkan bahwa garam menjadi salah satu komoditas penting dalam aktivitas pelayaran dan perdagangan di Nusantara. Sejak abad ke-9, garam dari Pulau Madura telah diperdagangkan melalui berbagai pelabuhan, seperti Gresik, Pati, dan Juwana, serta melintas pulau ke wilayah-wilayah lain, seperti Baros, Pariaman, Tulang Bawang, Indragiri, dan Jambi. Ketika perempat akhir abad ke-9, Pemerintah Kolonial Belanda memosisikan garam sebagai salah satu komoditas strategis penyokong ekonomi, ditempuh kebijakan monopoli dan menjadikan Madura sebagai sentra pembuatan dan pengembangan garam di wilayah Hindia Belanda. Oleh karena itu, garam Madura menjadi pemosok utama kebutuhan masyarakat Hindia Belanda, bahkan berkembang menjadi komoditas ekspor.

Garam Madura sukses menjadi produk unggulan karena Madura memiliki kondisi geografis dan klimatologis yang sangat sesuai untuk pembuatan garam, selain faktor sumber daya manusia dan dukungan regulasi Pemerintah Kolonial Belanda untuk mengembangkan industri garam. Madura memiliki curah hujan yang rendah, salinitas air laut

Buku ini tidak diperjualbelikan.

yang tinggi, dan dukungan angin gending yang bertiup dari Pegunungan Gending di Probolinggo sehingga memungkinkan pembuatan garam dengan kualitas baik dan memiliki produktivitas tinggi. Melalui pengembangan industri garam di Madura inilah, Pemerintah Kolonial Belanda memberlakukan pemerintahan langsung dengan menerapkan manajemen industri dan mereduksi kekuatan politik tradisional di Madura hanya sebagai instrumen pendukung. Industrialisasi garam Madura merupakan manifestasi ekstensifikasi ekonomi kolonial dalam rangka peningkatan pendapatan Pemerintah Kolonial Belanda.

Suatu kondisi yang menarik bahwa industrialisasi garam Madura telah menstimulan perkembangan aktivitas pelayaran pengangkutan garam. Pada mulanya, pengangkutan garam dari Madura dilakukan oleh orang-orang Madura dengan perahu tradisional milik mereka yang disewa oleh orang-orang Cina sebagai pedagang garam. Kemudian, sejalan dengan kebijakan industrialisasi dan monopoli garam, Pemerintah Kolonial Belanda memberikan konsesi khusus pengangkutan garam kepada perusahaan pelat merah kerajaan, seperti Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM) dan Madoera Strootram Maatschappij (MSM). Namun, pengangkutan garam oleh kedua perusahaan milik pemerintah tersebut justru dianggap tidak efisien karena membutuhkan biaya tinggi. Sebagai solusinya, Pemerintah Kolonial Belanda memerintahkan perusahaan garam untuk membentuk dinas pengangkutan khusus bernama Oost-Java Zeevervoer (OJZ), yang setelah kemerdekaan Indonesia dikenal dengan nama Pengangkutan Laut Djawa Timur (PLDT). Kehadiran OJZ sangat menguntungkan pendapatan Pemerintah Kolonial Belanda, tetapi bagi usaha pelayaran rakyat memasuki masa sulit karena kapal tradisional lokal jarang mendapatkan order pengiriman garam ke luar Madura.

Pada dekade awal abad ke- 20, kapal-kapal tradisional kembali mendapatkan kesempatan untuk melakukan pengangkutan garam ketika Pemerintah Kolonial Belanda mengeluarkan kebijakan tender terbuka. Kebijakan ini “terpaksa” dilakukan mengingat pengiriman garam, baik melalui armada KPM, MSM, maupun OJZ, memiliki kemampuan jangkauan terbatas karena wilayah Hindia Belanda yang sangat luas. Peluang itu dimanfaatkan oleh kapal-kapal tradisional yang

telah memiliki jalur pelayaran dengan mengajukan penawaran terbaik mereka, khususnya di pulau-pulau dengan perairan dangkal atau wilayah yang belum memiliki pelabuhan memadai sebagai tempat berlabuhnya armada kapal uap milik KPM, MSM, dan OJZ.

Pengangkutan garam oleh orang-orang Madura kemudian semakin meningkat, terlebih setelah kemerdekaan Indonesia. Sejak penghapusan kebijakan monopoli pada tahun 1957 terdapat peluang bagi orang-orang Madura untuk semakin terlibat dalam aktivitas pelayaran untuk pengangkutan garam antar pulau dalam wilayah NKRI dan hal ini secara signifikan semakin memberi legitimasi terhadap eksistensi NKRI. Buku ini sangat penting dan menarik karena mampu menampilkan narasi yang utuh dan komprehensif bagaimana aktivitas pelayaran garam Madura berhasil mengonstruksi jaringan perdagangan dan pengangkutan garam yang terkoneksi hampir merata di seluruh penjuru wilayah Indonesia. Kondisi itu tidak hanya memberikan peluang akumulasi ekonomi bagi pelaku usaha, tetapi juga telah menciptakan mobilisasi penduduk, pola migrasi, serta pembentukan jaringan ekonomi maritim yang didasarkan pada ikatan tradisional (ikatan kekerabatan dan atau ikatan desa) di berbagai wilayah Indonesia yang menjadi tujuan pengiriman garam dan menjadi simpul-simpul pelayaran dan perdagangan garam Madura.

Buku ini secara metodologi dapat dipertanggungjawabkan karena merupakan tesis pada Program Magister Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Diponegoro, dan disusun berdasarkan pada sumber sejarah yang autentik dan kredibel di bawah bimbingan ahli yang kompeten. Sumber sejarah yang digunakan berasal dari arsip perusahaan garam sejak masa kolonial, baik yang tersimpan di Arsip Provinsi Jawa Timur, Arsip Nasional Republik Indonesia, maupun Perpustakaan Nasional. Selain itu, beberapa catatan perdagangan garam yang dimiliki oleh salah satu informan. Untuk melengkapi sumber tertulis, juga digunakan sumber sejarah lisan dari para informan yang pernah dan masih terlibat dalam aktivitas pengangkutan dan perdagangan garam dengan kapal-kapal tradisional Madura, seperti kapal *Janggolan* di Sresih, Sampang; atau kapal *lete-lete* di Pulau Talango, Sumenep. Hal itu membuktikan bahwa masyarakat Madura merupakan bagian dari

Buku ini tidak diperjualbelikan.

etnik maritim Nusantara yang memiliki peran strategis dalam pengangkutan dan distribusi garam sekaligus secara politis melegitimasi eksistensi NKRI sebagai negara maritim.

Semarang, 15 November 2021

Prof. Dr. Yety Rochwulaningsih, M. Si.
Guru Besar Sejarah dan Sosiologi Maritim
Universitas Diponegoro

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Kata Pengantar

Dedi Supriadi Adhuri

Garam merupakan salah satu kebutuhan esensial untuk manusia. Dalam tubuh kita, garam berfungsi untuk mengikat air (H_2O) agar kita tidak mudah mengalami dehidrasi. Tanpa garam, makanan yang kita makan juga akan terasa hambar. Selain dikonsumsi langsung, garam juga dibutuhkan untuk industri, baik pangan maupun nonpangan. Jadi, baik untuk kesehatan maupun untuk cita rasa dan keperluan lain, garam sangat penting dalam kehidupan kita.

Terhadap komoditas sepenting ini, tentunya kita harus menaruh perhatian penuh tidak hanya untuk meyakinkan bahwa barang itu selalu tersedia, tetapi juga mestinya sangat menarik untuk melihat kompleksitasnya. Untuk kedua hal ini, bahasan atau kajian tentang garam bisa dikatakan masih sangat terbatas. Hal ini diindikasikan, misalnya, oleh realitas bahwa meskipun tidak sampai krisis yang menyebabkan makanan kita dimasak tanpa garam, sebenarnya kita sering mengalami kekurangan garam di pasar. Pada pihak lain, petani garam juga sering mengeluh karena garamnya menumpuk di gudang-gudang mereka, sulit dijual. Persoalan ini masih sering muncul pada saat ini. Ini berar-

Buku ini tidak diperjualbelikan.

ti kita memang kurang memahami persoalannya dan tidak bisa pula mengembangkan strategi untuk mengatasinya. Selanjutnya, keterbatasan pemahaman kita pada kompleksitas industri garam tampak pula pada sepiunya diskusi mengenai implikasi sosial budaya dari industri ini. Padahal, seperti diulas pada bagian akhir pengantar ini, industri garam telah memfasilitasi terciptanya interaksi yang intensif antar-berbagai suku bangsa di Indonesia, terciptanya komunitas diaspora, dan hibrid yang mewarnai keindonesiaan yang majemuk.

Dalam konteks demikian, kehadiran buku berjudul *Sejarah Garam Madura: Rivalitas Pengangkutan Garam Madura 1912-1981* yang ditulis oleh Imam Syafi'i ini menarik untuk dibaca. Buku yang merupakan olahan ulang dari tesis masternya di Jurusan Sejarah Universitas Diponegoro ini selain mengisi keterbatasan kajian tentang garam, juga memberikan informasi dan analisis yang holistik dan cukup dalam mengenai industri garam. Meskipun fokusnya kepada pergaraman di Madura dan sejarah, namun kita bisa memahami sektor ini pada level nasional, bahkan relasinya dengan dunia global. Pada pengantar ini, saya akan menjelaskan tiga poin pembelajaran dari beberapa poin yang dibahas dalam buku ini. Paparan saya berikut hanyalah sebagai *teaser* bagi pembaca untuk melanjutkan menyimak setiap halaman buku ini sampai akhir.

Pertama, dari penjelasannya tentang pemilihan Madura sebagai sentra produksi garam sejak kebijakan monopoli garam oleh Pemerintah Kolonial Belanda, dari buku ini, kita tahu bahwa karakter ekosistem spesifik tempatan sangat penting dalam sistem produksi garam. Tentu saja salinitas air laut tidak sama di semua tempat, tergantung kontur pantai dan laut di sekitarnya. Keberadaan sungai-sungai yang membawa masa air tawar, curah hujan dan lain-lain juga memengaruhi salinitas. Karakteristik ekosistem yang lain juga memengaruhi kesesuaian lokasi ini. Misalnya, meskipun salinitas tinggi dan kontur lahan sesuai, jika lahan sekitarnya subur untuk pertanian, maka orang akan memilih pengolahan lahan untuk pertanian dari pada untuk produksi garam. Jika pun produksi garam dikembangkan, maka tenaga kerja akan lebih kompetitif karena terbukanya peluang bagi orang tempatan untuk bekerja di sektor lain.

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Poin ini membantu menjelaskan salah satu alasan terhadap realitas terbatasnya produksi garam nasional. Meskipun Indonesia adalah negara kepulauan yang garis pantai dan luasan lautnya menjadi salah satu yang terpanjang dan terbesar di dunia, ternyata tidak semua lokasi cocok untuk pengembangan industri garam. Senyatanya, jika kita perhatikan sebaran sentra produksi garam di Indonesia, kita bisa mencatat hanya berkembang di Jawa, Sumatra, NTB, NTT, dan Sulawesi. Di provinsi-provinsi ini pun tidak semua wilayahnya bisa dikembangkan sebagai sentra produksi garam.

Kedua, implikasi ekonomi dari pengembangan industri garam di suatu lokasi. Di lokasi-lokasi yang memang sesuai, pembuatan garam menjadi aktivitas ekonomi yang menguntungkan dibandingkan aktivitas pertanian, yang dianggap tidak memiliki banyak lahan subur seperti halnya Madura. Buku ini menjelaskan bahwa konversi lahan menjadi ladang-ladang garam, tentu saja meningkatkan produksi garam di tempat tersebut. Garam yang diproduksi perlu didistribusikan ke lokasi pemasaran baik pada pulau-pulau yang sama maupun perdagangan lintas pulau. Implikasi lanjutannya adalah adanya dorongan untuk perkembangan ekonomi yang distimulasi oleh perdagangan garam ini. Terkait perdagangan lintas pulau, misalnya, telah menjadikan Selat Madura muncul sebagai wilayah perairan yang menjadi pusat perdagangan laut dengan komoditas utamanya adalah garam. Hal ini berbeda dengan sebuah pandangan yang menyebutkan Selat Madura hanya sebagai jalur alternatif perdagangan laut dengan komoditas utamanya rempah-rempah.

Ketiga, implikasi sosial budaya. Perkembangan industri garam telah merangsang terjadinya interaksi yang berpola dan intensif dari banyak orang dengan latar belakang sosial budaya yang berbeda. Perdagangan garam telah mengundang orang-orang Cina untuk terlibat dalam pengangkutan komoditas ini dengan menyewa perahu milik penduduk lokal. Aktivitas pengangkutan garam telah menciptakan mobilitas penduduk semakin meningkat. Pengangkutan garam Madura oleh orang-orang Madura telah mendorong mereka melakukan migrasi, baik secara temporer maupun permanen. Bagi sebagian pelaku pengangkutan garam, pilihan untuk melakukan migrasi secara permanen pada

Buku ini tidak diperjualbelikan.

perkembangannya telah mendorong mereka menciptakan pemukiman-pemukiman baru orang Madura di luar pulau Madura yang sebelumnya menjadi tempat tujuan pengiriman garam.

Catatan ketiga ini mengingatkan saya pada gerakan Jalur Rempah yang marak dalam tiga tahun ini. Gerakan yang berkembang dengan stimulasi program dengan nama yang sama dari Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan di bawah Direktorat Jenderal Kebudayaan ini bertujuan untuk mengontruksi jalur budaya bahari Indonesia yang isinya tidak hanya membicarakan komoditas rempah-rempah, tetapi juga implikasi dan proses-proses budaya yang terjadi serta akibat-akibatnya. Konstruksi ini sangat penting untuk pembangunan ke depan. Dalam konteks ini, tulisan Imam Syafi'i ini berkontribusi untuk menambahkan kekayaan pendekatan dan wacana Jalur Rempah yang tadinya melulu bicara tentang rempah dengan menambahkan komoditas lain, yaitu garam. Tulisan ini juga tidak hanya membicarakan komoditasnya, tetapi, seperti telah saya jelaskan di atas, juga berbicara tentang implikasi ekonomi dan sosial budayanya.

Terakhir, saya ingin mengatakan bahwa buku ini tidak hanya sekadar perlu, tetapi juga penting untuk dibaca. Merujuk ke catatan saya di atas, saya mengundang tidak hanya mereka yang menaruh perhatian terhadap garam, tetapi juga khalayak umum, khususnya yang menaruh perhatian pada kebudayaan dan keindonesiaan dari perspektif kultural, untuk membaca buku ini.

Bekasi, 21 Feburari 2022

Dr. Dedi Supriadi Adhuri, M.Si.
Peneliti Senior Pusat Riset
Masyarakat dan Budaya
Badan Riset dan Inovasi Nasional

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Prakata

Sebagian besar isi dari buku ini merupakan tulisan tesis yang penulis susun saat menyelesaikan studi magister sejarah di Universitas Diponegoro pada pertengahan tahun 2013. Meskipun telah berjarak kurang lebih delapan tahun, dan setelah diperiksa ulang, saya berpendapat bahwa tidak banyak substansi yang harus diubah sesuai dengan naskah aslinya, kecuali penyesuaian-penyesuaian yang diperlukan dari naskah tesis menjadi naskah buku.

Pada dasarnya, ide penulisan naskah ini telah ada sejak saya masih menyelesaikan studi sarjana sejarah di Universitas Negeri Malang. Ide menulis tentang pelayaran dan perdagangan garam Madura muncul setelah saya mengikuti kelas Sejarah Maritim. Dalam hal ini, saya berterima kasih kepada Dr. H. Abdul Latif Bustami dan Drs. Mashuri, M.Hum yang menantang saya untuk menulis sejarah maritim Masyarakat Madura. Saya juga ucapkan terima kasih kepada Dr. Joko Sayono, Najib Jauhari, M.Hum, dan Dr. R Reza Hudyanto di Departemen Sejarah Universitas Negeri Malang serta Prof. Singgih Tri Sulistiyono

Buku ini tidak diperjualbelikan.

dan Dr. Endang Susilowati di Departemen Sejarah Universitas Diponegoro.

Tantangan ini kemudian membuat saya sadar bahwa di tempat saya dilahirkan dan dibesarkan merupakan area tambak garam kuno, di mana masyarakatnya menjadikan garam sebagai salah satu komoditas utama perdagangan. Melalui aktivitas perdagangan laut, Masyarakat Madura mengirimkan garam ke berbagai wilayah di Indonesia melalui perahu-perahu tradisional yang kami sebut sebagai perahu *janggolan*. Walaupun demikian, dalam penyusunan tugas akhir sebagai sarjana sejarah, saya hanya memilih fokus pada penelitian arsip dengan rentang waktu yang terbatas (1924–1957) sehingga lokus utamanya hanya di wilayah Sumenep. Oleh karena itu, meskipun saya telah menunjukkan bahwa aktivitas pembuatan garam di Madura telah membentuk realitas ekologis pesisir yang berbeda dengan ekologi tegalan, masih belum terlihat sejauh mana keterlibatan penduduk lokal dalam aktivitas pembuatan dan pengangkutan garam mampu membentuk jaringan ekonomi maritim mereka yang khas, diikuti terbentuknya pemukiman-pemukiman baru di luar pulau serta upaya mereka dalam mempertahankan jaringan ekonomi tersebut di masa-masa setelahnya.

Saat menempuh Studi Magister Sejarah pada Program Pascasarjana Jurusan Sejarah, Universitas Diponegoro, Semarang, pertemuan saya dengan Prof. Dr. Yety Rochwulaningsih, M.Si, memberikan kesempatan untuk terlibat dalam penelitian di Kepulauan Karimun Jawa dan di Cilacap sebagai pengalaman akademik luar biasa yang memberikan semangat dan motivasi selama menempuh studi pascasarjana. Prof Yety jugalah yang membuat saya semakin serius mencari data dan informasi tentang aktivitas pembuatan dan perdagangan garam sebagai bagian dari penyusunan tugas akhir saya. Beruntungnya, perusahaan garam yang sudah ada sejak era kolonial dan merupakan perusahaan pelat merah memiliki banyak arsip yang kaya akan informasi, terutama sejak kebijakan monopoli perdagangan garam dimulai pada akhir abad ke- 19 dan awal abad ke- 20, di mana Pulau Madura menjadi pusat pembuatan dan perdagangan garam pemerintah kolonial. Arsip-arsip tersebut saat ini menjadi koleksi Kantor Arsip Daerah Provinsi Jawa

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Timur yang masih tersimpan rapi dan sangat memungkinkan untuk dikaji lebih jauh dan mendalam. Selain itu juga banyak arsip-arsip pendukung yang saya dapatkan, baik di Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI) maupun yang berada di Perpustakaan Nasional Republik Indonesia.

Bagi saya, mempelajari sejarah garam sebagai komoditas perdagangan laut tidak hanya memiliki kedekatan emosional, di mana almarhum ayah dan saudara-saudaranya merupakan pelaut yang kaya pengalaman mengirimkan komoditas garam ke berbagai wilayah di Jawa, Kalimantan, dan Sumatra setidaknya hingga menjelang akhir tahun 2000-an, tetapi secara akademik, pertimbangan untuk memilih topik pembuatan dan pengangkutan garam, terutama yang dilakukan oleh komunitas maritim tradisional Madura, yang kemudian diterbitkan menjadi buku ini, merupakan fenomena historis yang menarik dan penting. Bahwa garam pernah menjadi komoditas utama yang diperdagangkan oleh orang-orang Madura dapat memperoleh tempat dalam berbagai diskusi tentang kajian sejarah maritim Indonesia, yang selama ini masih menekankan pada komoditas rempah-rempah. Kajian-kajian terdahulu seperti yang telah disinggung di bab awal buku ini sesungguhnya tidak banyak menjelaskan tentang wilayah Selat Madura sebagai salah satu wilayah perairan pelayaran penting, kecuali Gresik dan Surabaya, dua kota pelabuhan yang berada di selat tersebut. Komoditas garam dalam setiap aktivitas pelayaran dan perdagangan hampir tidak banyak diperbincangkan sebagai salah satu komoditas perdagangan yang memenuhi setiap kapal atau perahu yang lalu lalang di perairan Nusantara. Selain itu, buku ini memberikan perspektif baru, di mana kajian tentang garam Madura tidak hanya dilihat dari persepektif daratan semata (tanah pegaraman) yang sering kali pembahasannya terbatas pada konflik sengketa tanah pegaraman. Lebih dari itu, kajian ini menjadi penting karena saat ini aktivitas pelayaran dan perdagangan garam dengan perahu tradisional di Madura sudah mendekati masa senja karena tidak banyak generasi muda yang meneruskan aktivitas yang sudah dianggap tidak lagi menjamin kesejahteraan para pelakunya. Dalam konteks inilah, buku ini hadir sebagai

upaya “merawat ingatan” tentang aktivitas pembuatan dan pengangkutan garam Madura yang penuh dengan warisan tradisi dan kebanggaan sehingga dapat dibaca tidak hanya oleh generasi muda dan pemerhati sejarah, tetapi juga oleh komunitas akademik dan stakeholder pemerintah.

Upaya untuk menerbitkan naskah tesis ini sebenarnya sudah lama direncanakan. Namun, karena berbagai macam hal, baru di awal tahun 2021 upaya itu semakin serius dilakukan. Ucapan terima kasih saya sampaikan kepada para sahabat di Program Magister Sejarah Universitas Diponegoro; Noor Naelil M, M Lukman Hakim, Helman Manay, Siska Nurazizah L, Ibu Retno P, Retnaningtyas Dwi H, Ina Dwi M, Sri Dwi Ratnasari, dan Eka Fichramawati, juga kepada sahabat saya yang lain; Egi Margianto, Yovi Ardivitiyanto, Arti Utomo, Atika Kurnia P, Guvron, dan Sofan A yang sudah sangat membantu dan selalu memberikan motivasi selama penyusunan naskah ini sebagai tugas akhir program magister sejarah. Tentunya masih banyak nama yang juga ikut membantu dalam penyelesaian naskah ini yang tidak dapat saya sebutkan satu per satu, namun isi naskah ini sepenuhnya menjadi tanggung jawab saya pribadi. Terima kasih juga kepada LIPI Press (yang saat naskah ini terbit telah berubah nama menjadi Penerbit BRIN) karena melalui Program Akuisisi Pengetahuan Lokal, naskah ini dapat diterbitkan sebagai buku yang dapat dibaca oleh khalayak yang lebih luas. Kepada Ibu Prof. Dr. Yety Rochwulaningsih, M.Si. sekali lagi saya ucapkan terima kasih atas kesediaannya memberikan pengantar dalam naskah buku ini. Terima kasih juga kepada Bapak Dr. Dedi S Adhuri, M.Si. yang juga berkenan memberikan kata pengantar dalam naskah buku ini dan telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk terlibat dalam diskusi dan penelitian kemaritiman di IPSK LIPI (sekarang menjadi OR Soshum BRIN).

Terakhir, buku ini saya persembahkan kepada Atika Nur Kusumaningtyas, istri tercinta, serta kepada kedua orang tua, almarhumah Nawati, dan terutama almarhum Maksu, ayah tercinta yang semasa hidupnya sudah berpuluh-puluh kali melakukan pelayaran dengan perahu *janggolan* tanpa rasa takut dan menggambarkan sebenar-benarnya

Buku ini tidak diperjualbelikan.

pepatah lama orang-orang Madura, “*abantal ombak asapo’ angen*” yang kurang lebih jika diartikan yaitu “berbantalkan ombak, berselimutkan angin”. Pepatah ini sungguh sangat merepresentasikan perjuangan, kerja keras, dan karakter pantang menyerah para pelaut-pelaut Madura.

Jakarta, Januari 2021

Imam Syafi’i

Buku ini tidak diperjualbelikan.



BAB I

Pelayaran dan Perdagangan Garam Madura: Terbentuknya Masyarakat Pesisir Madura

A. Perdagangan Garam Madura dalam Catatan Sejarah

Madura, baik wilayah daratan, kepulauan, maupun perairannya, merupakan wilayah yang sangat penting bagi aktivitas pelayaran dan perdagangan laut sejak dahulu. Sepanjang sejarahnya, wilayah ini telah ambil bagian dalam konstelasi global di antara wilayah Nusantara, terutama dengan Jawa, sejak berabad-abad, baik di bidang politik, ekonomi, agama, maupun budaya yang bersifat integratif.¹

Dari sisi politik dan ekonomi, wilayah ini tidak terlepas dari aktivitas pelayaran dan perdagangan laut di Pantai Utara Jawa pada khususnya dan Nusantara pada umumnya. Pantai Utara Madura, bagian dari ka-

¹ F. A. S. Tjiptoatmodjo, “Kota-Kota Pantai di Sekitar Selat Madura Abad XIX sampai Medio Abad XIX,” (Disertasi, Universitas Gadjah Mada, 1983), 13, 14, 511.

Selat Madura merupakan bagian dari laut keluarga *family sea* yang digunakan sebagai rute alternatif jalur perdagangan laut Nusantara antara Malaka dan Maluku. Oleh karena itu, secara bersamaan pula, selat ini digunakan sebagai rute penyebaran dan perluasan pengaruh kekuasaan politik, agama, dan kebudayaan. Sifat integratif ini terutama terlihat jelas di daerah-daerah pesisir Selat Madura.

wasan Laut Jawa dan Selat Madura, merupakan bagian dari jalur pelayaran dan perdagangan laut antara Malaka dan Maluku. Situasi ini memungkinkan pertumbuhan beberapa kota pelabuhan di sekitar Selat Madura, seperti Tuban, Lamongan, Gresik, Surabaya, Pasuruan, dan Kalianget, sebagai konsekuensi semakin tingginya aktivitas pelayaran dan perdagangan laut di wilayah tersebut sejak abad ke-15.²

Salah satu produksi terpenting di Madura adalah garam. Sejak dahulu garam menjadi komoditas penting di dalam aktivitas perdagangan laut dari wilayah ini. Garam diperdagangkan, baik untuk kebutuhan industri pengolahan ikan yang sederhana sejak abad ke-9 maupun untuk keperluan bumbu makanan yang telah menjangkau seluruh wilayah di Nusantara. Pada abad ke-17, selain tembakau dan beras, garam merupakan komoditas utama perdagangan di Jawa. Pelabuhan Jaratan, Gresik, Pati, dan Juwana merupakan pelabuhan utama pengirim garam ke seluruh wilayah Nusantara. Dari pelabuhan tersebut, garam diperdagangkan melalui laut ke wilayah Banten dan menuju pelabuhan lain, seperti Baros, Pariaman, Tulang Bawang, Indragiri, dan Jambi.³

Pada dekade akhir abad ke-19, saat Madura di bawah kekuasaan VOC, garam Madura diproduksi secara *pachtstelsel* atau sistem sewa.

² D. Suroyo, “Kawasan Laut Jawa dalam Abad Transisi Tahun 1870–1974,” Laporan Komprehensif Hibah Bersaing Perguruan Tinggi Tahun Anggaran 1996–1999 (Semarang: Universitas Diponegoro, 1999).

Pada perkembangannya, sejak akhir abad ke-19, Pelabuhan Surabaya dan Gresik muncul sebagai pelabuhan besar, sementara wilayah lain hanya berfungsi sebagai daerah *hinterland* bagi Surabaya, terutama dalam memasok komoditas beras dan hasil perkebunan. Namun, laporan tersebut tidak menyebutkan komoditas garam Madura sebagai produk ekspor. Sementara itu, sudah lama, setidaknya sejak Madura menjadi satu-satunya wilayah monopoli garam oleh pemerintah kolonial, Pelabuhan Kalianget dan pelabuhan pantai di Sreseh Pangarengan telah menjadi pelabuhan utama pengiriman garam Madura. Hal ini mengindikasikan Madura bukan merupakan wilayah *hinterland* bagi Pelabuhan Surabaya dilihat dari komoditas garam yang diperdagangkan. Imam Syafi'i, “Persaingan Pengangkutan Garam di Selat Madura Tahun 1924–1957,” (Skripsi, Universitas Negeri Malang, 2011), 77.

³ Anthony Reid, *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450–1680: Jaringan Perdagangan Global*. Diterjemahan oleh R. Z. Leirissa dan Soemitro (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2011), 4.

Pada sistem ini, orang Cina mendominasi penyewaan tanah pegaraman dari penguasa lokal Madura sekaligus memosisikan mereka sebagai *pachter* yang memiliki otoritas sebagai pengawas agar tidak terjadi Z wilayah Madura menjadi pusat produksi garam setelah Pemerintah Kolonial Belanda melakukan kebijakan monopoli garam dengan mengambil alih produksi garam dari tangan orang-orang Cina.⁴ Kebijakan ini pada akhirnya mampu menghasilkan pendapatan yang menguntungkan untuk pemerintah dan sebagian besar masyarakat Madura karena dianggap sebagai alternatif pengganti usaha pertanian di Madura yang kurang menguntungkan.⁵ Pengambilalihan ini menjadikan Pemerintah Kolonial Belanda satu-satunya produsen garam dan distributor tunggal di Nusantara serta mendapatkan keuntungan yang besar dari aktivitas tersebut sehingga perlu mendirikan dinas khusus perusahaan garam (*zoutregie*) dengan hak monopoli.⁶

⁴ ANRI, *Memori Serah Jabatan 1921–1930: Jawa Timur dan Tanah Kerajaan* (Yogyakarta: UGM Press, 1978), CLXV.

Salinitas dan angin Gending di Selat Madura, serta rendahnya curah hujan di Madura merupakan faktor alam yang membuat pesisir Selat Madura menjadi wilayah yang mampu memproduksi garam dengan kualitas sangat baik dibandingkan dengan daerah lainnya. Berbagai faktor alam yang mendukung produksi garam di Madura telah menjadi perhatian pemerintah kolonial sejak dahulu seperti yang telah dilaporkan oleh Residen Madura, J. G. van Heyst, pada 1928. Ia melaporkan bahwa produksi garam di Madura memiliki kualitas tinggi karena konfigurasi tanah kapur dan masa kemarau yang cukup panjang.

⁵ Kuntowijoyo, *Perubahan Sosial Pada Masyarakat Agraris: Madura 1850–1940* (Yogyakarta: Mata Bangsa, 2002), 396.

Berbeda dengan pandangan Kuntowijoyo, Bustami menyebutkan penilaian ini dianggap bias pengetahuan akibat merujuk pada aktivitas pertanian di Jawa. Sementara itu, ekologi tegalan di Madura telah menghasilkan berbagai komoditas menguntungkan, seperti tembakau, jagung, serta tanaman palawija lainnya (Bustami, A. L. "Tinjauan Buku Carok: Konflik Kekerasan dan Harga Diri Orang Madura." *Jurnal Antropologi Indonesia Universitas Indonesia* 67 (2002), 79.

⁶ Kuntowijoyo, *Perubahan Sosial*, 181.

Pada periode yang hampir sama, di Jawa berkembang pesat industri penangkapan dan pengolahan ikan yang sudah lazim menjadi bagian dari sistem perdagangan secara luas pada waktu itu. Oleh karena itu, keberadaan garam sangat penting dalam industri pengolahan seperti pengolahan ikan pindang dan ikan asin (*pedo*). Keberadaan garam Madura tersebut merupakan faktor utama pengolahan ikan di Jawa, setidaknya

Pada perkembangannya, kebijakan monopoli dalam industri garam hanya bertahan sampai 1959.⁷ Menurut Rochwulaningsih (2008), pelepasan ini dilakukan karena monopoli garam dianggap membebani keuangan pemerintah dan menganggap PN Garam yang dibentuk sejak 1961, sebelumnya Perusahaan Garam dan Soda Negeri, gagal dalam mengelola industri yang sejak dahulu memberikan keuntungan. Mengutip laporan Martin Sanders, kegagalan PN Garam disebabkan oleh kompleksitas masalah, seperti kelembagaan, organisasi, teknologi, dan tata niaga garam yang tidak terintegrasi dengan industri yang lain. Setelah PN Garam dibubarkan, pemerintah membentuk Perusahaan Umum (Perum) Garam pada 1981. Situasi ini memberi kita sebuah ironi bahwa sebelum kemerdekaan, industri garam memberikan keuntungan besar, tetapi setelah itu industri garam seakan-akan kontra-produktif. Sisi baiknya adalah pelepasan monopoli telah memberikan kesempatan yang luas kepada industri garam rakyat yang bersifat padat karya walaupun memunculkan tantangan baru, seperti kuantitas tanpa kualitas garam yang beredar dan ekspansi modal yang mengarah pada marginalisasi petani kecil.⁸

sebelum muncul Bagansiapi-api sebagai pengeksport hasil ikan asin terbesar dengan penggunaan garam yang besar. Lihat juga Masyhuri, *Menyisir Pantai Utara Jawa: Usaha dan Perekonomian Nelayan di Jawa dan Madura 1850-1940* (Jakarta: Yayasan Pustaka Utama bekerjasama dengan perwakilan KITLV, 1996), 71, 134, 172, 204. J. G. Butcher, *The Closing of the Frontier: A History of the Marine Fisheries of Southeast Asia, 1850-2000* (Leiden: KITLV Press, 2004), 93-95

⁷ Terkait peraturan ini, pemerintah mengeluarkan UU No. 25/1957 tentang Penghapusan Monopoli Garam dan Pembikinan Garam Rakyat (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1957 No. 82). Namun, peraturan ini disahkan melalui Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1959.

Lihat juga Y. Rochwulaningsih, "Marginalisasi Petani Garam dan Ekspansi Ekonomi Global," (Disertasi, Institut Pertanian Bogor, 2008), 130.

⁸ Rochwulaningsih, "Marginalisasi," 130

Lebih lanjut, Yety menggambarkan kondisi petani garam yang termarginalkan sebagai buah dari ekspansi modal oleh orang Cina pada industri garam di Rembang setelah pelepasan monopoli. Namun demikian, dalam kasus pengangkutan garam di Madura, pelepasan monopoli memberikan arti yang sangat luas tentang kemandirian. Petani garam di Madura (kasus di Kalianget Sumenep dan Sresih Sampang yang menjadi lokasi penelitian), baik sebagai pemilik modal maupun buruh petani, sering kali merupakan orang yang sama dengan pemilik pelayaran perahu pengang-

Selat Madura sebagai kawasan perairan penting termasuk wilayah tepian di sepanjang Pulau Madura, yang berkembang menjadi sentra pembuatan garam, belum banyak mendapatkan tempat dalam kajian sejarah maritim kecuali Gresik dan Surabaya. Dua kawasan penting ini berada di perairan Selat Madura dan merupakan kota pelabuhan yang telah banyak dibahas dalam kajian sejarah maritim. Garam yang sejak lama menjadi komoditas penting yang diperdagangkan melalui jalur laut juga belum banyak diperbincangkan sebagai komoditas yang memenuhi lambung perahu dan kapal yang hilir mudik di berbagai perairan Nusantara.

Disertasi Tjiptoatmodjo⁹ menekankan pada suatu hubungan yang erat antarkota pantai di Selat Madura, seperti Gresik, Surabaya, Pasuruan, Probolinggo, Besuki, Bandawasa, Panarukan, Banyuwangi, Sumanep, Pamekasan, dan Bangkalan, melalui aktivitas perdagangan, agama, kebudayaan, dan politik yang bersifat integratif. Namun, ia belum sepenuhnya menjelaskan bagaimana garam Madura menjadi komoditas utama perdagangan laut dari wilayah ini. Hal ini dapat terjadi karena ia mengambil periode ke-19 hingga pertengahan abad ke-19, ketika garam belum menjadi komoditas yang diusahakan secara penuh oleh VOC. Sementara itu, dalam penyusunan disertasinya, ia lebih banyak mengutip laporan VOC dalam periode ketika perdagangan garam di Madura belum menonjol dibandingkan dengan perdagangan komoditas yang lain. Disertasi ini setidaknya memberikan penulis sebuah perbandingan data aktivitas perdagangan laut di Selat Madura abad ke-1800 dengan abad ke-20. Bahwasanya, sejak awal abad ke-20, garam telah menjadi komoditas utama yang diproduksi dan diperdagangkan dari Selat Madura.

kut garam. Oleh karena itu, mereka secara mandiri memproduksi dengan sistem bagi hasil (*telon*) yang kemudian dijual ke pasar yang telah mereka miliki, baik di dalam maupun di luar pulau. Sementara itu, pengaturan standar kualitas garam oleh pemerintah pada batas-batas tertentu tidak terlalu berpengaruh karena penggunaan garam oleh beberapa konsumen mengabaikan hal itu, seperti industri pengolahan ikan atau petani di Bali dan Banjarmasin yang menggunakan garam mereka untuk mengatur PH tanah sebelum memulai masa tanam. Wawancara dengan H. Sirat, Madura, 4 November 2012.

⁹ Tjiptoatmojo, "Kota-kota Pantai."

Tulisan menarik tentang perdagangan garam, kayu, dan aktivitas pelayaran dilakukan oleh Kurt Stenross yang berjudul *The Janggolan: Opportunity and Changing Perspectives in A Pesisir Society*. Dalam penelitiannya, ia mencoba melihat perubahan paradigma masyarakat pesisir, terutama pengusaha pengangkutan garam dan kayu menggunakan perahu *janggolan* dalam perspektif historis. Hasil penelitian ini menggambarkan bahwa *janggolan* merupakan ekspresi tertinggi dari masyarakat pelakunya. Perkembangan zaman telah membuat mereka memiliki orientasi baru mengikuti arus modernitas sejak dekade 80-an. Sementara berkurangnya permintaan pengangkutan membuat banyak di antara mereka memasuki bentuk ekonomi yang lain atau tetap bertahan, tetapi melakukan perubahan karakter perahu atas dasar pertimbangan ekonomi.¹⁰

Stenroos mengabaikan faktor motorisasi yang berlangsung sejak 1970-an. Pengaruh kebijakan ini dapat dianalisis berdasarkan perpindahan Pusat Kecamatan Sreseh di Desa Sreseh, dekat Muara Sungai Raja ke Desa Labuhan. Perpindahan tersebut memiliki makna telah terjadi perpindahan pusat ekonomi dari Desa Sreseh yang sebelumnya menjadi pusat pengangkutan garam ke Desa Labuhan, pusat aktivitas penangkapan ikan dekat pantai. Oleh karena itu, penurunan aktivitas pengangkutan garam dengan perahu *janggolan* bukan sepenuhnya disebabkan oleh ketidakmampuan komunitasnya menerima teknologi mesin, melainkan karena peralihan aktivitas ke penangkapan ikan yang semakin menggeliat setelah kebijakan motorisasi perahu. Namun, buku ini memberikan perbandingan kepada penulis atas pasang-surut pengangkutan garam karena Stenroos melakukan penelitian di waktu yang tepat ketika usaha *janggolan* mengalami puncak kejayaan pada 1980-an hingga mengalami penurunan di masa transisi pada awal 2000-an.

Kajian tentang Madura dan garam sebagai salah satu aktivitas penting bagi masyarakat Madura telah ditulis oleh Kuntowijoyo,¹¹ yang

¹⁰Kurt Stenroos, "The Janggolan: Opportunity and Changing Perspectives in a Pesisir Society. Port, Ships and Resources: Maritime History of Indonesia in the Age of Transition, 1870 until Present", Royal Institute of Linguistics and Anthropology No. 15 (Leiden: 22–26 January 2001), 1–24..

¹¹ Kuntowijoyo, *Perubahan Sosial*.

menjelaskan bahwa dinamika pembuatan garam di Madura sangat dipengaruhi oleh sistem politik, budaya, dan ekologi Madura. Ia juga menekankan perkembangan geografis dan demografis masyarakat Madura sebagai pendukung tradisi agraris sejak paruh kedua abad ke-19 saat pemerintahan lokal mulai melemah sampai penguasaan Pemerintah Kolonial Belanda. Pembahasan terkait industri garam di Madura, produsen garam, monopoli garam, teknik produksi, dan kebijakan garam menjadi kurang relevan karena dalam tesis besarnya ia menyebutkan terjadinya perubahan pada masyarakat agraris atau tegalan. Sementara itu, aktivitas pembuatan garam dapat dikatakan sebagai bagian dari ekologi pesisir yang membentuk masyarakat pesisir. Selain itu, dalam pembahasan transportasi pengangkutan garam di Selat Madura, ia tidak menyebutkan keberadaan armada resmi OJZ yang telah ada sejak 1912 dan merupakan legitimasi dari kebijakan monopoli pengangkutan garam oleh Pemerintah Kolonial Belanda.

Meski demikian, tulisan ini memberikan gambaran kepada penulis bahwa industri garam telah menciptakan stratifikasi sosial di antara masyarakat pegaraman, baik petani garam rakyat maupun pegawai Perusahaan Garam. Pada kasus pertama, stratifikasi terbentuk atas dasar pemilik tanah, pemilik modal, dan buruh petani, sedangkan stratifikasi pada kasus kedua didasarkan atas sentimen ras. Orang Eropa akan menduduki posisi tertinggi di perusahaan dan orang non-Eropa sebagai pegawai rendahan. Buruh petani di pegaraman rakyat dan pegawai rendahan di Perusahaan Garam memiliki ekonomi yang subsisten sehingga mudah untuk dikendalikan oleh kelompok lain dalam stratifikasi tersebut. Pemilik tanah dan pemilik modal memiliki tingkat sosial yang tinggi melalui penghasilan yang besar dari aktivitas pembuatan garam. Selain itu, perubahan ekologi dan demografi di wilayah produksi garam pada masa kolonial menjadi perbandingan dengan perubahan ekologi dan demografi setelah berakhirnya pemerintahan kolonial terutama terkait dengan masalah politik-ekonomi di satu sisi dan sosial-budaya di sisi yang lain.

Tulisan lain berjudul *Monopolisasi dan Perlawanan: Negara dan Petani Garam di Madura* yang menggambarkan perkembangan dan perbandingan antara kebijakan monopoli garam di Madura pada masa

Buku ini tidak diperjualbelikan.

kolonial dan masa pemerintahan Republik yang ditulis oleh Huub de Jonge.¹² Ia menganggap kebijakan monopoli pada dua masa yang berbeda memiliki kesejajaran dan perbedaan. Namun, monopoli merupakan salah satu bentuk usaha pemerintah yang menganggap garam sebagai salah satu sumber pajak yang penting bagi negara. Selain itu, ia menjelaskan bahwa monopoli garam merupakan bentuk intervensi negara yang bersifat menindas dan menyengsarakan sehingga memunculkan perlawanan dari rakyat yang merasa dirugikan dalam industri garam. Perlawanan tersebut dilakukan secara terbuka, tertutup, ataupun melalui lembaga hukum yang ada. Selain itu, perlawanan tersebut selalu berdampak jangka pendek, sementara perlawanan jangka panjang hampir tidak dapat dilakukan. Dalam tulisan ini, penulis dapat melihat bagaimana kebijakan pemerintah memengaruhi industri garam respons rakyat terhadapnya. Tulisan ini memberikan gambaran bagaimana kebijakan pemerintah memengaruhi aktivitas pengangkutan garam dan respons para pelaku menyikapi hal tersebut. Tentunya, respons yang dilakukan oleh para pelaku pengangkutan garam berbeda sama sekali dengan respons petani di darat.

Perkembangan industri garam di Indonesia juga ditulis oleh Yety Rochwulaningsih sebagai karya disertasi pada program doktor sosiologi pedesaan di Institut Pertanian Bogor.¹³ Berdasarkan hasil penelitiannya pada kasus petani garam di Rembang, Jawa Tengah, ia menemukan bahwa petani garam di sana telah terjerat sistem kapitalisme sejak zaman VOC dan berlangsung terus hingga saat ini. Menurut Rochwulaningsih, penetrasi kapitalisme dalam industri garam di sana telah menyebabkan keterpurukan dan marginalisasi sosial-ekonomi petani garam di wilayah tersebut. Selain itu, polarisasi penguasaan lahan garam dan dominasi moda produksi kapitalis memunculkan dua kutub berlawanan antara dominasi moda produksi kapitalis dan moda produksi nonkapitalis.

¹² Huub de Jonge, "Monopolisasi dan Perlawanan: Negara dan Petani Garam di Madura" dalam Huub de Jonge., Garam, Kekerasan dan Aduan Sapi: Esai-esai tentang Orang Madura dan Kebudayaan Madura terjemahan Arief B Prasetyo (Yogyakarta: LKIS, 2012).

¹³ Rochwulaningsih, "Marginalisasi Petani."

Modal produksi nonkapitalis pada petani garam dalam kategori petani kecil, petani penggarap, dan buruh dengan keahlian tradisional memosisikan mereka pada ekonomi subsisten. Sementara itu, moda produksi kapitalis dengan aktor-aktor besar, seperti petani besar atau tuan tanah, pabrikan, agen, pedagang, atau tengkulak dengan keahlian modern (*cost-benefit calculation*), memiliki keuntungan nyata dalam industri garam. Pada konteks ini, hubungan di antara keduanya didasarkan pada permasalahan produksi semata sehingga struktur sosial yang terbangun adalah buruh-majikan yang olehnya disebut sebagai “jeratan kapitalisme”. Namun, ia belum sepenuhnya mampu menjelaskan hubungan yang bersifat kultural antara kelompok moda produksi nonkapitalis dan kelompok moda produksi kapitalis. Hubungan *patron-client* di antara mereka mampu menerobos sistem kapitalisme yang ada dengan berbagai pertimbangan kultural bersifat resiprokal (*balanced reciprocity* atau *generalized reciprocity*). Tulisan ini memberikan suatu pemahaman untuk penulis dalam memosisikan pengaruh kekuatan kapital pada aktivitas pengangkutan garam. Namun, penulis juga melihat bahwa kekuatan tradisi maritim masyarakat Madura mampu memberikan perlawanan terhadap kekuatan kapital sebagai eksistensi mereka melakukan pengangkutan garam dengan perahu dan tradisi maritim mereka.

Tulisan lain tentang garam adalah tesis di Pascasarjana UGM tahun 1996 yang ditulis Parwoto.¹⁴ Ia menjelaskan tentang kebijakan monopoli Pemerintah Kolonial Belanda dan dampaknya terhadap pengelolaan garam di Madura dan beberapa wilayah pembuatan garam di Hindia Belanda. Namun, sama halnya dengan Kuntowijoyo, ia tidak menyebutkan OJZ sebagai salah satu armada pengangkutan garam resmi yang dimiliki oleh Perusahaan Garam sejak masa kolonial. Padahal, OJZ merupakan salah satu bentuk legitimasi monopoli pengangkutan garam yang dilakukan pemerintah kolonial.

Melalui pendekatan historis, buku *Sejarah Garam Madura: Rivalitas Pengangkutan Garam di Selat Madura 1912–1981* ini melihat garam sebagai salah satu komoditas penting yang sudah lama diperdagang-

¹⁴ Parwoto, “Monopoli Garam di Madura 1905–1920.” (Tesis Magister, Universitas Gajah Mada, 1996).

kan telah memberikan pengaruh terhadap pembentukan masyarakat Madura dengan karakteristik ekologi pesisir yang khas. Topik dalam buku ini mengisi celah dalam diskusi sejarah maritim, yang selama ini banyak didominasi terutama tentang pelayaran dan perdagangan antarpulau dengan komoditas utama rempah-rempah, bahwa garam sebagai salah satu komoditas perdagangan penting telah memunculkan Selat Madura sebagai pusat pembuatan dan pengangkutan garam yang diperdagangkan secara luas melalui laut ke berbagai kepulauan di wilayah Nusantara.

Aktivitas pengangkutan garam yang berpusat di Selat Madura melibatkan banyak aktor, di antaranya Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM) dan Madoera Stroomtram Maatschappij (MSM), yang awalnya memiliki hak monopoli pengangkutan sejak dekade terakhir abad ke-19.¹⁵ Meskipun berdampak pada berkurangnya intensitas pelayaran perahu masyarakat lokal, hak monopoli ini tidak sepenuhnya memati-kan.¹⁶ Laporan Residen F. B. Batten (1923) menyebutkan orang Madura tidak hanya beraktivitas sebagai nelayan tetapi juga aktif melakukan perdagangan antarpulau bahkan mencapai wilayah Singapura.¹⁷ Pada perkembangannya, pengangkutan garam juga melibatkan komunitas perahu tradisional melalui sistem tender terbuka karena biaya pengangkutan oleh KPM dan MSM dianggap terlalu mahal. Secara bersamaan, untuk menekan biaya pengiriman, selain melibatkan komunitas perahu

¹⁵ A. B Lopian, “Nusantara: Silang Bahari”, dalam Henri Chambert Loir (Ed), *Panggung Sejarah: Persembahan Kepada Prof. Dr. Denys Lombard* (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1999), 91.

¹⁶ Endang Susilowati, “Pasang Surut Pelayaran Perahu Rakyat di Pelabuhan Banjarmasin, 1880–1990.” Disertasi Doktor., Universitas Indonesia, 2004, 105. Sampai 1960-an, penduduk lokal memiliki peran yang penting sebagai pelaksana pelayaran antarpulau menggunakan perahu-perahu tradisional yang bertindak sebagai juragan atau pemilik kapal sekaligus, tetapi keduanya kadang merupakan orang yang berbeda. Sementara itu, keterlibatan dan peran penting mereka di tahun tersebut didukung oleh peraturan pemerintah yang mengharuskan pelayaran rakyat hanya boleh diselenggarakan oleh penduduk asli. Knaap menyebutkan keterlibatan langsung pemilik kapal atau perahu yang sekaligus bertindak sebagai juragan telah dimulai sejak awal abad ke-19 (Gerrit J Knaap, *Shallow Waters, Rising Tide: Shipping and Trade in Java Around 1775* (Leiden: KITLV Press, 1996), 74).

¹⁷ ANRI, *Memori Serah Jabatan*, CXLIII.

tradisional, Perusahaan Garam membentuk dinas khusus pengangkutan garam, yaitu Oost-Java Zeevervoer (OJZ) yang melakukan operasi sejak 6 Juni 1912.¹⁸

Kebijakan tender terbuka kemudian menciptakan situasi persaingan di antara KPM, MSM, OJZ, dan Komunitas Perahu Tradisional. Keterlibatan penduduk lokal dalam aktivitas pengangkutan garam dapat dikatakan makin meningkat sejak tender terbuka diberlakukan dan makin menemukan momentum saat kebijakan monopoli dihapus pada 1957. Buku ini memperlihatkan data historis keterlibatan penduduk lokal dalam aktivitas pengangkutan garam pada akhirnya menciptakan suatu jaringan ekonomi regional berbasis ikatan kekerabatan dan ikatan desa serta menciptakan suatu pola migrasi yang membentuk masyarakat maritim Madura yang khas.

B. Pesisir Selatan Madura dalam Perspektif Ekologi Pesisir

Dalam pidato pengukuhan guru besar luar biasa di Fakultas Sastra UI pada 4 Maret 1992, A. B. Lopian menawarkan perspektif baru dalam melihat sejarah Indonesia. Lewat *Sejarah Nusantara, Sejarah Bahari*, ia menyodorkan pandangan bahwa sejarah Nusantara wajib memberikan porsi yang lebih terhadap aspek maritim. Melalui pendekatan sejarah maritim, seluruh perairan di Indonesia tidak lagi dilihat sebagai pemisah, tetapi mampu mengintegrasikan ribuan pulau, baik secara politis, ekonomi, sosial, maupun budaya. Pendekatan sejarah maritim kemudian menuntun pada sebuah pemahaman bahwa setiap wilayah perairan di Indonesia memiliki kekhasan sejarah masing-masing sebagai sebuah *sea system* yang membentuk wilayah inti negara kepulauan. Dalam konteks negara kepulauan, *heartland* atau wilayah utama tidak diartikan sebagai pulau, melainkan wilayah perairan utama.¹⁹ Sebelum pidato pengukuhan, pandangannya tecermin dalam disertasinya di Universitas Mada dengan judul “Orang Laut, Bajak Laut, dan Raja Laut: Sejarah

¹⁸ Surat dari Kepala Perusahaan Garam Negeri di Kalianget kepada Kepala Perusahaan Garam Negeri Tanggal 10 November 1952 tentang Riwayat PLDT (Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

¹⁹ Lopian, “Sejarah Nusantara Sejarah Bahari”, naskah pidato pengukuhan guru besar luar biasa Fakultas Sastra UI, 4 Maret 1992, 5–6.

Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX”. Dalam disertasinya, ia menggambarkan bahwa interaksi yang dinamis antara orang-orang yang hidup serta tinggal di kawasan Laut Sulawesi dan lingkungannya, kemudian berhadapan dengan kekuatan dari luar melalui aktivitas perdagangan laut, telah menciptakan proses integrasi tidak hanya di antara wilayah di sekitar Sulawesi, tetapi juga bagian dari proses integrasi dengan wilayah lain di Indonesia.

Dalam penulisan sejarah maritim, Lapien kemudian mengusulkan tiga topik besar dalam merekonstruksi sejarah di *heartland* atau kawasan perairan utama. Dalam bukunya yang berjudul *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad Ke-16 dan 17*, yang merupakan bagian dari naskah Sejarah Nasional Indonesia (edisi 1975), tiga topik utama tersebut meliputi teknologi dan pusat-pusat pelayaran (terdiri atas sistem angin untuk pelayaran, jenis kapal dan pembuatannya, serta jalan dan pusat-pusat pelayaran), pola pelayaran dan perdagangan (terdiri atas pemilik modal pelayaran dan perdagangan, pelakasa pelayaran dan perdagangan, serta tempat produksi dan jenis komoditas), serta pelabuhan (meliputi letak dan fungsi pelabuhan, organisasi pelabuhan, serta sistem pemungutan bea cukai). Oleh karena itu, buku ini mengikuti pola pendekatan yang telah dirintis oleh Lapien, yaitu semua orang yang berada di sebuah kawasan Pulau Madura dan wilayah perairan Selat Madura berinteraksi dengan lingkungannya dan masyarakat di wilayah lain dalam rentang waktu yang panjang melalui aktivitas pembuatan dan pengangkutan garam.

Aktivitas pembuatan dan pengangkutan garam makin pesat ketika Pemerintah Kolonial Belanda menunjuk Madura sebagai satu-satunya wilayah produsen garam melalui kebijakan monopoli di akhir abad ke-19. Sejak saat itu, Madura berkembang menjadi wilayah strategis sebagai sumber ekonomi penting untuk meningkatkan potensi ekonomi kolonial, di samping tetap dipertahankannya peran tradisional mereka sebagai entitas penyeimbang kekuatan politik tradisional di Jawa. Konsekuensi pemindahan pusat monopoli pembuatan garam ini kemudian memosisikan Kalianget, salah satu wilayah utama pembuatan garam di Madura yang terletak di sekitar Sumenep, sebagai kantor utama Perusahaan Garam sejak era kolonial. Sementara itu, kantor-kantor Pe-

Buku ini tidak diperjualbelikan.

rusahaan Garam yang berada di Surabaya dan beberapa daerah lain, seperti Sumatra Utara, Riau, dan Lampung, merupakan kantor perwakilan serta kantor pengembangan pasar. Sementara wilayah lain di sepanjang tepian Selat Madura juga berkembang tidak hanya sebagai sentra pembuatan garam, seperti tambak garam Nembakor di Pamekasan dan tambak garam Pangarengan-Sreseh di Sampang, tetapi juga menjadi pelabuhan pengangkutan dan pusat permukiman.

Melihat aktivitas pembuatan dan pengangkutan garam dalam perspektif historis memberikan gambaran yang menarik tentang karakteristik masyarakat pesisir Madura. Melalui pendekatan ekologi budaya, buku ini berupaya mendapatkan gambaran bagaimana karakteristik masyarakat pesisir Madura itu terbentuk. Pendekatan ekologi budaya pertama kali dicetuskan oleh Julian Steward pada 1955. Ia menyebutkan bahwa sistem sosial muncul dari pola eksploitasi sumber daya alam yang ditentukan proses adaptasi teknologi oleh komunitas terhadap lingkungannya. Ciri pokok pendekatan ini terletak pada proses adaptasi manusia berdasarkan kecocokan penerapan konsep dan asas ekologi pada aspek-aspek spesifik partikular dari kehidupan sosial dan kebudayaan manusia.²⁰

Pendekatan ini juga digunakan oleh Geertz dalam menganalisis sistem ekologi sawah di Jawa.²¹ Geertz menganalisis catatan kolonial yang memperlihatkan bahwa definisi ekologi sawah (Jawa) dan ekologi ladang (Luar Jawa) tidak sepenuhnya merepresentasikan keberagaman realitas ekologis “kontras ekologis” yang ada. Madura, misalnya, yang dalam berbagai kesempatan administrasi kolonial selalu dikategorikan berdampingan dengan Jawa, justru memiliki realitas ekologis yang berbeda dengan Jawa.²² Meskipun demikian, ia melihat pembatasan berdasarkan karakteristik ekologis tersebut dapat digunakan untuk memahami perbedaan sebuah komunitas dari aspek kepadatan penduduk, cara penggunaan tanah, dan produktivitas pertanian.²³ Dalam perspek-

²⁰ Clifford Geertz, *Involusi Pertanian: Proses Perubahan Ekologi di Indonesia*, terjemahan Gatot Triwina (Jakarta: Komunitas Bambu, 2016), 8.

²¹ Geertz, *Involusi Pertanian*

²² Geertz, *Involusi Pertanian*, 18–19

²³ Geertz, *Involusi Pertanian*, 18–19

tif ini, dalam kajiannya, ia menyimpulkan bahwa pemberlakuan sistem tanam paksa dan penanaman komoditas ekspor oleh pemerintah kolonial hanya untuk meningkatkan ekonomi kolonial semata. Sebaliknya, ekspansi kebutuhan lahan tanam paksa justru mengganggu proses distribusi area sawah bagi penduduk Jawa yang mengalami dilema tekanan demografis sehingga memunculkan sebuah kondisi apa yang disebut Geertz sebagai “involusi pertanian”.²⁴

Kajian yang hampir sama dilakukan oleh Kuntowijoyo dalam melihat perubahan pada masyarakat di Madura.²⁵ Ia melihat bahwa realitas “ekologi tegalan” identik dengan wilayah yang didominasi oleh lahan tanah kapur dengan curah hujan rendah, terbentuk berdasarkan pengalaman historis yang panjang dan mampu memengaruhi perubahan masyarakat agraris Madura sejak paruh kedua abad ke-19, saat pemerintahan kolonial mulai mengambil alih sepenuhnya kontrol politik di Madura. Menurut Kuntowijoyo, ekologi tegalan ini cukup kuat dalam menentukan pola permukiman dan organisasi sosial pada masyarakat Madura. Namun, upaya memasukkan pembahasan mengenai aktivitas pembuatan dan pengangkutan garam di Madura ke dalam realitas “ekologi tegalan” dirasa kurang tepat. Saya berpandangan bahwa aktivitas pembuatan dan pengangkutan garam merupakan bagian dari realitas ekologis yang terbentuk dari “ekologi pesisir”.

Sebagai satu kesatuan, kawasan perairan Selat Madura, termasuk wilayah pantai bagian selatan Pulau Madura, menjadi fokus spasial dalam kajian ini. Fokus spasial ini sekaligus menjadi pembatas ekologis yang meletakkan kawasan ini sebagai bagian dari ekologi pesisir, dengan garam sebagai komoditas utama, yang berbeda dengan ekologi tegalan yang menghasilkan komoditas palawija. Dalam catatan historis, pembatasan ini dapat menjadi longgar karena pelabuhan kuno di Madura telah lama mendistribusikan berbagai komoditas palawija ke wilayah di luar pulau. Namun, pembatasan ini setidaknya memberikan koreksi bias pemahaman yang menyebutkan Madura sebagai wilayah kering yang tidak cocok dengan pertanian intensif (ekologi sawah)

²⁴ Geertz, *Involusi Pertanian*, 91–92.

²⁵ Kuntowijoyo, *Perubahan Sosial*.

nyatanya cukup produktif dengan komoditas palawija (ekologi tegalan) dan mendukung produksi garam di lahan yang tersebar di pesisir selatan pulau (ekologi pesisir).

Keputusan Pemerintah Kolonial menunjuk Pulau Madura sebagai satu-satunya tempat produksi garam melalui kebijakan monopoli sejak akhir abad ke-19, bersamaan dengan penghapusan otoritas lokal, ketika pemerintah kolonial membentuk pemerintahan secara langsung di Madura, memang bertujuan memaksimalkan keuntungan ekonomi kolonial berdasarkan sistem kultur. Setidaknya, ada beberapa alasan penting mengapa Pulau Madura kemudian menjadi lokasi yang tepat untuk mengembangkan industri garam kolonial. Pertama, kebijakan monopoli akan memudahkan pemerintah kolonial melakukan kontrol dan pengawasan produksi garam. Kedua, pantai-pantai di selatan Madura secara alamiah merupakan tempat yang ideal untuk membangun industri garam. Ketiga, kawasan ini merupakan wilayah padat penduduk yang memungkinkan pemerintah kolonial melakukan mobilisasi tenaga kerja ke kantong-kantong produksi garam.²⁶

Selain berfokus pada batasan spasial, sebagai kajian sejarah maritim, buku ini berfokus pada batasan temporal sebagaimana telah menjadi keharusan dalam penulisan sejarah. Lingkup temporal kajian dalam buku ini adalah dalam rentang waktu 1912–1981. Namun, pembatasan ini tidak bersifat kaku sehingga tidak mengabaikan peristiwa lain yang mendahului dan mendasari periode yang dikaji dalam buku ini. Tahun 1912 dipilih sebagai batas awal temporal buku ini, merujuk pada upaya yang dilakukan oleh Perusahaan Garam kerajaan untuk memodernisasi pengangkutan garam melalui pembentukan dinas khusus bernama Oost-Java Zeevervoer (OJZ). Secara spesifik, dinas khusus ini didirikan untuk mengurangi mahalanya biaya pengangkutan garam yang dilakukan oleh Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM) dan Madoera Stroomtram Maatschappij (MSM). Meski demikian, pendirian OJZ tidak menghilangkan sepenuhnya konsesi pengangkutan garam oleh kedua perusahaan kerajaan tersebut.²⁷ Selain itu, meskipun masih ter-

²⁶ Stenroos, "The Janggolan," 7.

²⁷ Sebelum OJZ didirikan dalam rangka mengurangi biaya pengangkutan, perusahaan garam kerajaan sesungguhnya telah mengeluarkan kebijakan tender terbuka pada

batas, keterlibatan armada perahu masyarakat dalam pengangkutan garam mulai dilakukan melalui sistem tender terbuka beberapa tahun sebelumnya. Hal ini dimungkinkan karena dominasi pengangkutan garam oleh KPM dan MSM makin dikurangi akibat kebutuhan biaya pengangkutan oleh kedua institusi tersebut cukup mahal dan tidak menjangkau wilayah-wilayah yang belum memiliki fasilitas pelabuhan yang memadai.

Batasan akhir temporal dalam kajian ini adalah tahun 1981 bersamaan dengan bergantinya bentuk perusahaan dari perusahaan negara menjadi perusahaan umum. Selain itu, tahun 1980-an dianggap sebagai tahun kritis bagi komunitas pengangkut garam. Stenroos menyebutkan bahwa pada periode ini akselerasi ekonomi Orde Baru yang masif menggeser peran perahu pengangkut garam, yang digantikan dengan armada truk. Afiliasi yang masih kuat antara koperasi-koperasi petambak garam dan perusahaan membuat petani garam pada akhirnya mempercayakan pengangkutan garam pada armada truk untuk mengirim garam ke pusat penerimaan dan pengolahan di Pamekasan dan Surabaya milik perusahaan.²⁸ Hal lain yang secara signifikan mengurangi aktivitas pengangkutan garam, dan lepas dari pengamatan Stenroos, adalah kebijakan pemerintah mengenai motorisasi perahu 1974 atau lebih dikenal sebagai “revolusi biru”. Kebijakan ini mewajibkan penggunaan mesin pada perahu-perahu tradisional, terutama untuk armada penangkapan ikan. Bagi komunitas pesisir di Selat Madura, kebijakan motorisasi perahu tradisional telah meningkatkan kembali geliat aktivitas penangkapan ikan dekat pantai sehingga memberikan alternatif baru yang lebih menguntungkan bagi para pelaku pengangkutan garam. Sebagian dari mereka akhirnya memilih meninggalkan geladak-geladak perahu pengangkutan garam dan beralih menjadi nelayan tangkap.

Tidak dapat dimungkiri bahwa peningkatan aktivitas pembuatan dan pengangkutan garam tidak hanya memosisikan Madura sebagai wilayah penting bagi pemerintah kolonial, baik secara politik maupun

1908. Kebijakan ini memberikan peluang kepada komunitas perahu tradisional untuk mendapatkan ceruk ekonomi melalui aktivitas pengangkutan garam, terutama ke wilayah yang tidak dapat dijangkau oleh armada MSM dan KPM.

²⁸ Stenroos, “The Janggolan,” 8.

ekonomi, tetapi juga telah menciptakan hubungan yang integratif di antara kota-kota pantai di sekitar Selat Madura.²⁹ Meskipun situasi tersebut dapat dikatakan sebagai konsekuensi pilihan politik pemerintah kolonial melalui kebijakan monopoli, realitas lokal tetap memberikan pengaruh terhadap berlangsungnya dinamika masyarakat pantai dan kebudayaannya.

Pada 1908, misalnya, pemberlakuan tender terbuka pengangkutan garam didasarkan pada eksistensi komunitas perahu tradisional yang dianggap sebagai solusi mengurangi mahalnya biaya monopoli pengangkutan garam oleh armada-armada Eropa, seperti MSM dan KPM. Situasi ini, pada perkembangannya, menciptakan sebuah kontestasi yang tidak seimbang antara armada kapal uap Eropa dan armada perahu tradisional Madura.³⁰ Pada awal munculnya kapal uap di perairan Indonesia, J. N. F. M a Campo menyebutkan bahwa akselerasi teknologi baru ini memunculkan empat opsi alternatif bagi pengguna teknologi sebelumnya, yaitu adopsi, adaptasi, relokasi, dan penarikan diri.³¹ Dari empat opsi tersebut, adaptasi dan relokasi merupakan dua hal paling logis yang dapat diambil oleh pelaku komunitas perahu tradisional. Pada awalnya, opsi relokasi menjadi satu-satunya pilihan yang dapat diambil. Berbagai komunitas pelayaran tradisional memilih untuk mencari rute alternatif (periferi) yang dapat dilalui selain rute yang sudah ditetapkan sebagai jaringan monopoli pelayaran kapal uap. Bagi komunitas pengangkutan garam, selain mengupayakan pengangkutan garam di luar rute monopoli, relokasi mengalihkan usaha pengangkutan komoditas selain garam, seperti arang, kopra, dan, kayu. Opsi adaptasi berarti mempertahankan teknologi tradisional, tetapi tetap melakukan inovasi peningkatan teknologi. Pada saat kebijakan motorisasi, banyak pengangkut garam, yang sebelumnya sangat mengandalkan angin muson, beralih menggunakan mesin bermotor yang mampu memangkas waktu pelayaran. Namun, kebijakan motorisasi ini juga memunculkan migrasi pekerjaan menjadi nelayan tangkap ikan.

²⁹ Tjiptoatmodjo, "Kota-kota Pantai," 6.

³⁰ Susilowati, "Pasang Surut," 30.

³¹ Susilowati, "Pasang Surut," 32.

Kontestasi pengangkutan garam pasca-pemberlakuan tender terbuka meningkatkan keterlibatan komunitas pelayaran tradisional Madura hingga masa-masa setelahnya. Hal ini menunjukkan bahwa monopoli pengangkutan memang berdampak pada berkurangnya intensitas pelayaran rakyat meskipun tidak sepenuhnya mematikan aktivitas pelayaran mereka.³² Apa yang disebut oleh Campo sebagai strategi adaptasi dan relokasi menemukan relevansinya. Banyak tempat yang tidak dapat dijangkau oleh kapal-kapal uap karena berada di perairan dangkal tetap menjadi rute dengan peran pelayaran rakyat masih sangat signifikan.³³

Pelabuhan menjadi aspek penting dalam mendukung distribusi komoditas dalam aktivitas perdagangan laut. Dalam bahasa Inggris, istilah pelabuhan identik dengan dua kategori, yaitu *harbour* dan *port* yang memiliki makna berbeda. *Harbour* memiliki arti pada sifat fisik pelabuhan itu sendiri, yakni sebagai tempat perlindungan kapal atau perahu yang sedang berlabuh, sedangkan *port*, memiliki arti yang bersifat ekonomi, yakni sebagai penghubung antara daerah pedalaman (*hinterland*), tempat penghasil komoditas, dan daerah seberang lautan (*foreland*), tempat tujuan komoditas diperdagangkan. Dalam konteks kajian ini, dua makna tersebut digunakan untuk menjelaskan istilah pelabuhan yang memang secara fungsional bukan hanya sebagai tempat berlabuh, melainkan juga sebagai tempat berkumpul berbagai manusia untuk melakukan perdagangan satu dengan yang lain. Dengan demikian, konsep ini memosisikan pelabuhan sama dengan konsep bandar.³⁴

³² Susilowati, "Pasang Surut," 105.

³³ Peter Burke, *Sejarah dan Teori Sosial, terjemahan Mestika Zed dan Zulfani* (Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, 2011), 214.

Keterlibatan penduduk lokal dalam pengangkutan garam sejak masa monopoli pengangkutan, sistem terdistribusi terbuka, hingga pelayaran mandiri memiliki kecenderungan evolusi yang oleh Anderson disebut sebagai perubahan dengan pola balistik, jalur lengkung peluru menuju sasaran. Hal ini didasarkan pada posisi penduduk lokal dalam menyikapi persaingan yang ada melalui berbagai strategi adaptasi yang muncul, baik karena dorongan dari internal mereka maupun dorongan eksternal, terutama ketika mereka harus berhadapan dengan kekuatan kolonial atau dengan kekuatan modal orang-orang Cina.

³⁴ Lopian, "Dunia Maritim," 25.

Namun, konsep ini harus digunakan secara hati-hati. Pelabuhan Kalianget, sebagai salah satu pelabuhan penting, sepenuhnya memenuhi kriteria tersebut. Pelabuhan ini tidak hanya digunakan oleh armada-armada KPM dan MSM untuk mengangkut garam dan komoditas lain, tetapi juga sebagai pelabuhan transportasi manusia, terutama ke wilayah kepulauan di timur Pulau Madura. Selain Pelabuhan Kalianget, Pelabuhan Kertasada di Sumenep dan Pelabuhan Pantai di Muara Sungai Rajeh, Kecamatan Sreseh Sampang, memiliki klasifikasi tersendiri sebagai pelabuhan khusus pengangkutan garam.³⁵ Pelabuhan Kertasada dibangun oleh Perusahaan Garam untuk meningkatkan pengangkutan garam yang dilakukan oleh dinas pengangkutan khusus mereka, sementara pelabuhan pantai di Muara Sungai Rajeh merupakan tempat komunitas perahu tradisional janggolan. Letaknya yang tepat berada di sekitar kompleks tambak garam menjadikan kedua pelabuhan tersebut sebagai pusat pembuatan dan pengangkutan garam sekaligus.

Kebijakan tender terbuka telah memberikan kesempatan yang lebih besar kepada penduduk lokal melakukan mobilitas ke luar pulau. Mobilitas ini kemudian makin meningkat pascakemerdekaan, terutama setelah kebijakan penghapusan monopoli pada 1957. Kebijakan ini telah merangsang masyarakat Madura untuk meningkatkan kapasitas pengangkutan garam dan perluasan jaringan pemasaran secara mandiri dengan tetap mempertahankan jaringan tradisional niaga garam yang telah ada sebelumnya. Jaringan ini kemudian membentuk sebuah relasi sosiokultural yang khas antara masyarakat dan wilayah pembuatan dan pengangkutan garam di Selat Madura dengan wilayah tempat tujuan pengiriman garam. Melalui perdagangan laut dengan garam sebagai komoditas utamanya, masyarakat Madura telah menciptakan pergerakan sosial yang lebih luas. Sementara sebelumnya mereka hanya melakukan aktivitas terbatas di wilayah Madura dan sekitarnya, pengangkutan garam memberikan peluang untuk menciptakan pusat-pusat permukiman Madura di luar pulau. Selain itu, meskipun

³⁵ Surat dari Kepala Perusahaan Pembikinan Garam kepada Residen Madura Tanggal 23 November tentang Perbaikan Pelabuhan Kertasada (Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

pada perkembangannya laju dan perubahan motif mobilitas yang mereka lakukan tidak sepenuhnya sama sejak pertama hingga pada masa setelahnya, mereka tetap memanfaatkan jaringan sosial-ekonomi berdasarkan solidaritas yang bersumber dari sistem kekerabatan dan ikatan desa tetap memainkan peranan pentingnya.

C. Masalah Sumber Sejarah

Sebagaimana yang telah disebutkan sebelumnya, penyusunan buku ini menggunakan metode penulisan sejarah melalui pendekatan sejarah sosial dengan bentuk penulisan deskriptif naratif. Langkah-langkahnya terdiri atas lima tahap, yaitu pemilihan topik, pengumpulan sumber, verifikasi (kritik sejarah dan keabsahan sumber), interpretasi (analisis dan sintesis), serta historiografi.³⁶

Sumber-sumber yang digunakan sebagian besar merupakan arsip Pemerintah Hindia Belanda yang tersimpan rapi di Kantor Arsip Provinsi Jawa Timur, Kantor Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI) di Jakarta dan arsip-arsip koran di Perpustakaan Nasional (Perpusnas) Republik Indonesia di Jakarta, serta dari wawancara kepada beberapa pelaut Madura yang sudah purna ataupun yang masih aktif mengirimkan garam dari Madura ke beberapa wilayah di luar Madura menggunakan perahu tradisional mereka. Dari Kantor Arsip Provinsi Jawa Timur, koleksi arsip yang relevan digunakan dalam buku ini, tergabung dalam koleksi PN Garam sejak 1900-an sampai 1980-an. Semua arsip PN Garam yang disimpan di kantor arsip provinsi tersebut memuat data tentang jenis kapal pengangkut garam di Kalianget dan pengangkutan garam dengan perahu layar dari Madura ke daerah lain di Nusantara, bahkan ke Jepang. Selain itu, penulis mendapatkan beberapa sumber arsip tentang garam di kantor Arsip Nasional Republik Indonesia di Jakarta, seperti *Staadsblad van Nederlandsch-Indie*, *Lembaran Negara* tentang Penghapusan Monopoli Garam No. 82/1957, dan beberapa arsip statistik kependudukan.

Sebagai salah satu usaha untuk mendekati kebenaran secara utuh tentang masa lalu, penulis juga menggunakan pencarian fakta melalui

³⁶ Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah* (Yogyakarta: PT Bentang Pustaka, 2005), 90.

metode sejarah lisan dan tradisi lisan. Metode ini berfungsi untuk menangkap ingatan kolektif masyarakat guna mengimbangi data-data arsip atau bahan dokumenter.³⁷ Beberapa informan, seperti H. Sirat, H. Musahran, Bapak Maksum, H. Fausi, dan lainnya, merupakan pelaku pengangkutan garam yang telah memulai aktivitas tersebut pada 1965–1970 dan sebagian di antara mereka masih aktif sampai penelitian ini dilakukan. Selain itu, masyarakat Madura memiliki kekayaan sejarah lisan dan tradisi lisan yang masih berkembang. Berbagai simbol, tradisi, ungkapan, dan peribahasa, khususnya pada masyarakat pesisir Madura bagian selatan, digunakan untuk mengidentifikasi tradisi kemaritiman mereka. Penjelasan tentang tradisi maritim di Madura dapat dilihat dari penggunaan pengetahuan lokal tentang bintang *morteka* dan *naggala* yang digunakan tidak hanya untuk memprediksi cuaca atau iklim kaitannya dengan penentuan awal pembuatan garam dan jadwal pelayaran mereka, tetapi juga sebagai penunjuk arah pelayaran, baik saat keberangkatan maupun pelayaran kembali ke Madura. Tradisi lisan berupa folklore atau cerita rakyat, seperti cerita gajah putih, yang oleh penulis dikaitkan dengan asal muasal pembuatan garam di Madura, terutama di wilayah Sampang.

Sumber utama penelitian dalam buku ini adalah data atau arsip yang dimiliki PN Garam yang tersimpan di Kantor Arsip Provinsi Jawa Timur yang dikelompokkan menjadi empat masa yaitu, *Opium en Zoutregie* (1937–1942), Republik (1945–1949), Periode Jawatan Regi Candu (1949–1952), dan PGSN (1952–1961). Berkaitan dengan ini, tidak lupa penulis memasukkan data-data dari arsip koleksi ANRI, seperti lembaran negara yang telah disebutkan di atas. Untuk mengimbangi data arsip tersebut, penulis menggunakan sumber-sumber yang berasal dari sejarah lisan maupun tradisi lisan. Hal ini dimungkinkan karena sampai saat ini aktivitas pengangkutan garam dari Selat Madura ke wilayah lain menggunakan perahu layar bermesin masih berlangsung.

Perbandingan antara sumber-sumber tertulis dan lisan ini diharapkan mampu memberikan penjelasan yang lebih komprehensif ten-

³⁷ Kartodirdjo, *Pemikiran dan Perkembangan Historiografi* (Jakarta: Gramedia, 1993), 96.

tang masa lalu. Hal ini sangat dimungkinkan, terutama terkait dengan kebijakan motorisasi perahu pada 1974. Berbagai catatan kecelakaan yang diberitakan oleh surat-surat perusahaan sebenarnya telah dimulai pada 1950-an. Hal ini menandakan bahwa pendapat umum tentang konstruksi perahu yang tidak didesain untuk perahu bermesin tidak selamanya menjadi penyebab utama, jika tidak dikatakan yang utama, kecelakaan perahu tradisional. Sementara faktor alam menjadi salah satu permasalahan lama penyebab kecelakaan perahu.

Membandingkan dua buku terbitan Perusahaan Garam pemerintah dengan surat-surat perjanjian tahun 1950-an terkait pengangkutan garam sejak tender terbuka dan pelepasan monopoli garam tahun 1957 memberikan dua gambaran yang berbeda.³⁸ Di satu sisi, kedua buku tersebut, terutama buku kedua, menyebutkan bahwa pelepasan monopoli oleh pemerintah membuat kerugian besar terhadap industri garam di Indonesia. Namun di sisi lain, pelepasan kebijakan monopoli garam makin meningkatkan lapangan pekerjaan bagi masyarakat setempat bahwa kegiatan pembuatan garam rakyat dan industri pengangkutan garam merupakan industri padat karya.

Berbagai data telah ditemukan, terutama dari arsip PN Garam yang berada di Kantor Arsip Provinsi Jawa Timur berupa surat-surat perusahaan. Pada kode surat nomor 71 dalam buku I (*Opium en Zoutregie*, 1937–1942), ditemukan surat-surat Inspectur Voor de Vervoeren tentang jenis kapal pengangkut garam di Kalianget. Surat tersebut memberikan gambaran yang cukup detail mengenai setiap bagian kapal dan gaji personel sesuai dengan jabatan mereka di kapal yang dimaksud. Surat-surat perusahaan juga memuat tentang pengiriman garam dari daerah pesisir Selat Madura ke berbagai daerah, baik di dalam maupun luar Indonesia. Dengan demikian, dapat diketahui semua

³⁸ Tim Penyusun, Sejarah P.N. Garam tahun 1961–1981 (Kalianget: PT Garam, 1993); Tim Penyusun, Sejarah Jawatan Regie Tjandu dan Garam, Jawatan Regie Garam, PGSN tahun 1945–1961 (Kalianget: PT Garam, 1994).

Buku pertama tentang sejarah perusahaan masa 1945–1961 sedikit sekali membahas tentang wilayah dan hasil produksi secara utuh karena lebih terfokus pada upaya perang Jepang ataupun masa agresi. Berbeda dengan buku kedua yang menjelaskan sejarah Perusahaan Garam pada 1961–1981 yang detail dalam mencatat wilayah dan semua produksinya.

jalur (pelabuhan) yang dilalui oleh kapal atau perahu saat melakukan pengiriman garam.

Hal lain yang menarik adalah surat dari kepala Perusahaan Garam Negeri kepada Jawatan Regi Garam di Jakarta³⁹ tentang perjanjian dengan Tuan Marzuki untuk mengangkut garam dengan perahu layar ke wilayah-wilayah, seperti Pasuruan, Probolinggo, Penarukan, dan Banyuwangi. Hal ini membuktikan keterlibatan pelayaran perahu penduduk setempat dalam pengangkutan garam. Selain itu, surat ini menunjukkan adanya perbedaan biaya pengangkutan garam di tempat tujuan tersebut. Sementara itu, membandingkan surat tersebut dengan surat *Inspectur Voor de Vervoeren* yang telah disebutkan di atas akan memberikan pemahaman atas perbedaan biaya pengangkutan garam seperti yang tercantum dalam surat yang disebut pertama. Surat *Inspectur Voor de Vervoeren* menginformasikan perbedaan biaya bongkar muat garam di pelabuhan tersebut sehingga secara tidak langsung memengaruhi harga garam dan memunculkan perbedaan biaya pengangkutan garam. Sementara itu, sistem pengangkutan garam tidak akan terlepas dari teknologi penyimpanan garam. Kedua hal ini memiliki hubungan yang erat karena sering kali garam harus disimpan terlebih dahulu dan tidak langsung dikirim. Oleh karena itu, sistem perdagangan garam juga harus mendukung jadwal pengiriman garam itu sendiri.⁴⁰

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Maksum, Bapak Musahran, H. Sirat, dan beberapa informan lain, penulis dapat melakukan interpretasi lain.⁴¹ Sebagai nakhoda perahu tradisional pengangkut garam, mereka melihat adanya kebijakan motorisasi perahu sejak 1970-an dilihat sebagai suatu kegagalan bangsa maritim. Mereka menganggap

³⁹ Surat ini terdapat di dalam buku inventaris II (Periode Jawatan Regi Candu 1949–1952, kode arsip no. 258) (Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

⁴⁰ Surat tentang skema gudang penimbunan garam tahun 1952 berupa gambar maket. Hal ini dapat menjelaskan bahwa teknologi perdagangan dan tata letaknya harus mendukung aktivitas pengangkutan garam. Lihat surat tentang skema gudang-gudang penimbunan garam tahun 1952 (gambar maket). Nomor arsip surat 321, buku katalog IV tahun 1952–1961 masa PGSN (Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

⁴¹ Wawancara dengan Bapak Maksum, Madura, 2 Oktober 2012; Wawancara dengan H. Musahran dan H. Sirat, Madura, 4 November 2012.

menakhodai perahu tradisional tanpa motor menjadi satu kebanggaan. Hal ini mungkin akan memberikan penjelasan alternatif di sekitar kebijakan tersebut, bahwa kebijakan motorisasi, termasuk modernisasi alat tangkap ikan nelayan, telah memunculkan ketergantungan teknologi sehingga menghilangkan pengetahuan tradisional tentang ilmu kelautan masyarakat maritim Indonesia.⁴² Kebijakan motorisasi tidak hanya memengaruhi pola pengangkutan garam di mana penggunaan teknologi semakin dominan, tetapi juga telah mendorong para pelaku pengangkutan garam beralih menjadi nelayan tangkap yang dianggap lebih menguntungkan. Dalam kasus lain, Komunitas Pembuat Pinisi, kebijakan ini juga membuat peralihan kepemilikan modal kepada aktor yang berbeda.⁴³

Penulisan sejarah atau historiografi merupakan tahap akhir dari keseluruhan proses penelitian peristiwa sejarah. Tahapan ini merupakan usaha peneliti untuk memaparkan berbagai fakta yang telah ditemukan dalam bentuk tulisan sistematis sehingga memudahkan para pembaca untuk menganalisis. Penggunaan bahasa yang sederhana, tanpa mengurangi esensi dari buku ini, akan membantu dalam penyampaian fakta-fakta historis dalam buku ini kepada masyarakat yang lebih luas.

⁴² Susilowati, "Pasang Surut," 139–140.

Endang menyebutkan bahwa sistem tradisional atau kesederhanaan menjadi salah satu alasan terpuruknya pelayaran perahu masyarakat lokal pada dekade awal abad ke-20 ketika dihadapkan dengan persaingan dengan kapal uap KPM. Namun, pelayaran perahu Madura sedikit berbeda karena sistem tradisional mereka dalam aktivitas pengangkutan garam di tempat tersebut mampu menciptakan persaingan yang ketat dengan KPM. Sejalan dengan itu, Lombard berpendapat bahwa Madura merupakan wilayah pesisir yang memiliki pengaruh laut yang kuno dan garam memosisikan Madura di luar arus besar modernisasi yang di tempat lain telah merombak struktur lama pesisir. Denys Lombard, *Nusa Jawa Silang Budaya: Jaringan Asia* (Volume II). (Jakarta: Gramedia, 2008), 97.

⁴³ Wawancara dengan Bapak Maksum, Madura, 2 Oktober 2012. Salman menyebutkan bahwa pengaruh teknologi terhadap komunitas masyarakat nelayan tradisional dan komunitas pembuat pinisi di Sulawesi Selatan salah satunya adalah peralihan kepemilikan modal. Kebijakan motorisasi menjadikan alih pemilik modal dari saudagar pelayaran niaga sebagai pelaku ekonomi rakyat kepada pemilik modal besar Tionghoa Makassar dan Tionghoa Surabaya. Lihat Darmawan Salman, *Jagad Maritim: Dialektika Modernitas dan Artikulasi Kapitalisme pada Masyarakat Konjo di Pesisir Sulawesi selatan* (Makassar: Inninawa, 2006), 47.

Buku ini diharapkan memberikan sumbangan akademik penting dalam mendiskusikan kembali sebagian dari sejarah nasional kita dalam perspektif sejarah maritim yang sejak dahulu telah menciptakan jaringan ekonomi maritim regional. Untuk memperlihatkan bagaimana wilayah pesisir selatan Madura terbentuk berdasarkan karakteristik ekologi pesisir yang khas berdasarkan pengalaman historis wilayah ini, penjelasan lebih lanjut pada buku ini disusun menjadi lima bab yang saling terkait satu sama lain.

Bab I dengan judul Pelayaran dan Perdagangan Garam Madura: Terbentuknya Masyarakat Pesisir Madura memperlihatkan latar belakang penulisan, kerangka penulisan yang melihat wilayah pesisir selatan Madura sebagai bagian dari ekologi pesisir, serta pemilihan metode sejarah yang digunakan.

Bab II, Madura Tanah Garam: Tinjauan Geografi dan Demografi Madura 1912-1981, menampilkan realitas geografis wilayah Madura yang mendukung aktivitas pembuatan garam di sepanjang pesisir selatan Madura, kependudukan, serta dinamika sosial-politik lokal yang memengaruhi pola kepemilikan tanah dan pola pembuatan garam di Madura. Sejak monopoli garam diterapkan oleh Pemerintah Kolonial Belanda, Madura menjadi pusat pembuatan garam di Hindia Belanda.

Bab III, Garam Sebagai Komoditas Utama Perdagangan Laut di Selat Madura 1912-1980, menceritakan aktivitas pembuatan garam Madura sebagai aktivitas ekonomi yang menguntungkan dan menjadi komoditas utama perdagangan laut yang dikirim dari wilayah pusat pembuatan garam. Deskripsi pada bab ini terbagi menjadi tiga bagian, pertama, garam Madura meliputi tanah-tanah pegaraman, produksi garam, dan masyarakat produsen garam. Kedua, pelabuhan dan sistem pergudangan yang mendeskripsikan pelabuhan pengangkutan garam dan sistem gudang. Ketiga, jaringan tata niaga garam yang membahas perdagangan garam sebelum tahun 1900 dan perdagangan garam Madura 1900-1981.

Bab IV, Dari Selat Menuju Samudra Luas: Rivalitas Pengangkutan Garam Madura 1912-1981, mendeskripsikan bagaimana garam kemudian menjadi komoditas regional yang diperdagangkan ke berbagai wilayah di Nusantara. Aktivitas pengangkutan garam yang sebelumnya dilakukan

oleh perusahaan besar melalui monopoli yang diberikan oleh Pemerintah Kolonial Belanda kemudian juga dilakukan oleh komunitas lokal melalui armada perahu tradisional mereka. Semakin besar peluang komunitas lokal melakukan pengangkutan garam kemudian memberikan peluang kepada mereka menciptakan mobilitas dan jaringan ekonomi maritim antarwilayah pembuatan garam dengan wilayah tujuan pengangkutan garam. Bab ini juga mendeskripsikan secara urut mengenai pengangkutan dan perdagangan garam di darat, munculnya persaingan pengangkutan garam, serta sejauh mana aktivitas pengangkutan garam tersebut berpengaruh terhadap dinamika komunitas pengangkut garam dari sisi ekonomi dan sosial mereka.

Bab V, Terbentuknya Ekologi Pesisir Madura, merupakan kesimpulan yang menggambarkan bahwa meskipun aktivitas pengangkutan garam pada awalnya dilakukan melalui kebijakan monopoli oleh KPM, MSM, dan OJZ, pada perkembangannya, komunitas lokal juga semakin aktif terlibat melalui armada perahu tradisional mereka setelah adanya kebijakan tender terbuka. Hal ini kemudian merangsang mobilitas dan terbentuknya ekonomi komunitas di antara masyarakat Madura yang terlibat. Pada akhirnya, aktivitas pembuatan dan pengangkutan garam ini dapat dilihat sebagai salah satu interaksi dinamis antara masyarakat dan lingkungannya dengan kekuatan historis dari luar serta memperlihatkan keterhubungan antar wilayah yang menciptakan sebuah pengalaman kolektif apa yang disebut sebagai “sejarah kawasan”.

Buku ini tidak diperjualbelikan.



BAB II

Madura Tanah Garam: Tinjauan Geografi dan Demografi Madura (1912–1981)

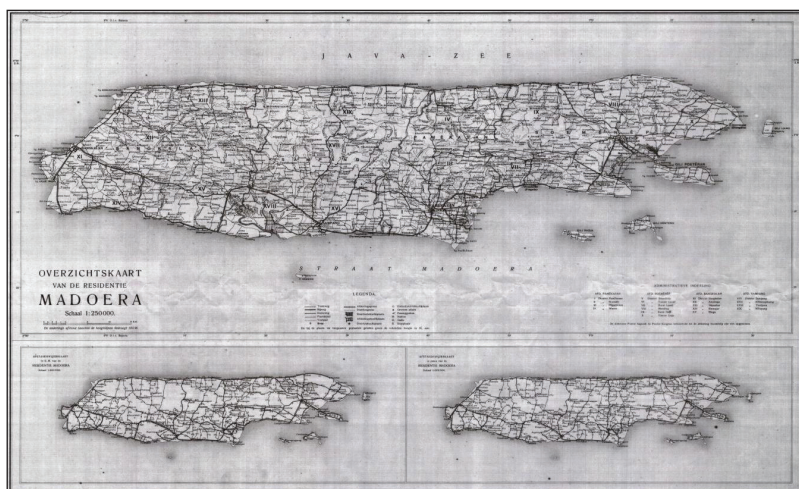
Tidak dapat diketahui sejak kapan penggunaan istilah Madura Tanah Garam menjadi julukan untuk Pulau Madura. Namun, hal ini sangat terkait erat dengan perkembangan industri garam di Madura. Sejak masa kolonial, Madura merupakan wilayah pembuatan garam utama pemerintah karena memiliki dua faktor utama. Pertama, faktor alam Madura sangat mendukung proses produksi garam. Madura merupakan wilayah yang memiliki curah hujan rendah dan kemarau yang lebih lama dibandingkan dengan daerah lain. Hal ini adalah penentu kualitas garam yang akan diproduksi. Selain itu, salinitas air laut dan berembusnya angin gending di Selat Madura yang berasal dari daratan Jawa di daerah Probolinggo (Gunung Gending) membuat proses kristalisasi air laut menjadi garam makin pendek. Kedua, faktor sumber daya manusia, yaitu perkembangan penduduk Madura yang tinggi tidak menyulitkan pemerintah untuk memenuhi sumber tenaga kerja dalam industri garam. Pertumbuhan penduduk yang tinggi berbanding lurus dengan ketersediaan tenaga kerja.

Buku ini tidak diperjualbelikan.

A. Kondisi Geografis

Berdasarkan peta yang berasal dari 1913, Pulau Madura terletak di koordinat 7°18' Lintang Selatan dan 113°20' Bujur Timur. Setelah penggabungan pulau-pulau terdekat menjadi satu karesidenan pada 1858, posisinya berada di 6°49' dan 7°20' Lintang Selatan serta antara 112°40' dan 116°20' Bujur Timur.

Pulau ini memiliki panjang kurang-lebih 190 km dan jarak yang terlebar 49 km, serta memiliki luas 5.304 km². Selat Madura menjadi penghubung antara Pulau Madura dengan Jawa. Wilayah Madura merupakan dataran rendah tanpa pegunungan utama dengan ketinggian rata-rata 25 m dari permukaan air laut. Sebagian besar tanahnya merupakan batuan kapur sehingga merupakan wilayah yang tidak memungkinkan untuk pertanian sawah kecuali tegalan.



Sumber: *Inventory of cartographie manuscripts of the seventeenth–nineteenth centuries*. Kartografi Indonesia, 1913–1946, kode arsip no. 168/21.

Gambar 1 Peta Pulau Madura 1913

Sama seperti sebagian wilayah Indonesia lainnya, Madura merupakan wilayah tropis yang sangat panas dan memiliki dua iklim, yaitu musim hujan dan musim kemarau. Musim hujan (*nembara*) berlangsung antara November dan April serta musim kemarau (*nemor*) terjadi antara

Mei dan Oktober. Rata-rata hujan turun pada saat musim hujan selama 16 hari setiap bulan dan 4–5 hari saat memasuki musim kemarau. Hal ini menjadikan Pulau Madura memiliki curah hujan di bawah rata-rata curah hujan di Jawa, yaitu 274–616,25 mm. Sementara pada musim pancaroba atau kemarau panjang, curah hujan hanya mencapai 100 mm. Kondisi cuaca seperti ini menjadikan pulau Madura sangat cocok untuk pembuatan garam terutama di daerah pesisir selatan Pulau Madura.

Tabel 1 Curah Hujan di Daerah Pegaraman Tahun 1952

No.	Tanah Pegaraman	Angka (mm)
1.	Sumenep	282,5
2.	Pamekasan	616,25
3.	Sampang	274
4.	Nembakor (Sumenep)	467
5.	Gresik	720
6.	Gresik-Putih	248

Sumber: Laporan bulanan Kepala Perusahaan Negeri Garam R. Soetanto Soetanagoro pada 14 Maret 1952 .

Melihat potensi curah hujan dan kondisi tanah secara umum di Madura, menjadikan wilayah ini tidak memiliki banyak wilayah subur untuk pertanian sawah, terutama di dataran rendah bagian selatan pulau ini. Sementara itu, terdapat wilayah di dataran tinggi yang memungkinkan untuk pertanian permanen ataupun sementara karena curah hujan lebih tinggi dan komposisi tanah berupa aluvial dan tanah liat bercampur kapur. Sebagian besar tanah pertanian di Madura diolah berdasarkan sistem tegalan dengan tanaman pokoknya adalah tembakau dan palawija, seperti jagung dan ubi kayu.⁴⁴ Meskipun, meskipun

⁴⁴ Haryono Rinardi, “Budidaya Ubi Kayu di Jawa, 1910–1940.” (Tesis Magister, Universitas Gadjah Mada, 1998), 81–82.

Madura merupakan salah satu wilayah produsen ubi kayu yang penting sejak zaman kolonial sebagai wilayah penyangga ketersediaan pangan pengganti beras. Setiap tahun, Madura mampu menyiapkan lahan untuk penanaman ubi kayu seluas 100.000 ha.

sebagian besar merupakan tanah yang kurang subur, wilayah selatan memiliki nilai tersendiri bagi Madura. Wilayah ini merupakan tempat pembuatan garam yang menjadikan Madura memiliki nilai ekonomi yang sangat penting seperti yang akan dibahas dalam bab selanjutnya.

Keberadaan musim hujan dan musim kemarau sangat dipengaruhi oleh keadaan angin muson. Berdasarkan kondisi iklim yang wajar, musim hujan berlangsung dari Oktober hingga April ketika angin muson barat datang. Pada saat memasuki April dan Mei, angin muson tenggara yang kering sedang bertiup dan berlaku musim kemarau. Pada masyarakat Madura, sistem pengetahuan tradisional terkait iklim dan muson sangat penting dalam industri garam. Pengetahuan tersebut digunakan untuk mengawasi pembuatan garam dan sistem navigasi pelayaran saat melakukan pengangkutan garam ke berbagai wilayah di Indonesia. Sementara itu, pengetahuan tentang angin darat dan angin laut yang berlaku di Sulawesi dan Kalimantan digunakan untuk perahu-perahu dari Madura kembali ke wilayah mereka.⁴⁵ Selain itu, Selat Madura yang berada di sebelah utara Pegunungan Gending, Probolinggo, telah memungkinkan adanya angin gending yang bergerak dari wilayah pegunungan tersebut. Angin ini merupakan salah satu faktor utama pembuatan garam di Madura sebagai faktor alam yang mempercepat proses penguapan air hingga kristalisasi air laut menjadi butiran garam.

Pada masyarakat Madura, munculnya suatu rasi bintang tertentu merupakan penanda pergantian musim hujan dan musim kemarau. Kemunculan bintang *morteka* dan *nanggale* pada April dan Mei merupakan penanda datangnya musim kemarau dan merupakan petunjuk bagi masyarakat Madura untuk memulai produksi garam sekaligus sebagai navigasi pelayaran. Bagi para petani garam, pertengahan April merupakan waktu yang pas untuk memulai pembuatan garam, sedang-

⁴⁵ E. L. Poelinggomang, *Makassar Abad XIX: Studi tentang Kebijakan Perdagangan Maritim* (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2002)

Angin darat dari Sulawesi bertiup saat muson tenggara berlangsung pada Juli–September, sedangkan angin laut berlangsung saat muson barat laut pada Oktober–April. Angin darat Kalimantan terjadi pada muson barat laut dan angin laut berlangsung pada saat muson tenggara. Pengetahuan tentang kondisi angin ini juga dimiliki oleh para pelaut Sulawesi sehingga telah menciptakan jalur perdagangan yang ideal.

kan awal Mei merupakan waktu yang pas untuk melakukan pelayaran dan pengangkutan garam. Kedua bintang tersebut menandakan angin tenggara sedang berlangsung dan siap membawa perahu dari Kalianget Sumenep bergerak ke wilayah Pulau Sapeken, Bali, Sulawesi, dan Kalimantan. Sementara itu, angin yang sama akan membawa semua perahu pengangkut garam dari Sreseh Sampang menuju Pulau Kalimantan dan Sumatra. Rasi bintang tersebut juga digunakan untuk penunjuk arah selama pelayaran. Pada saat berangkat ke Kalimantan dan Sumatra, bintang *morteka* akan selalu berada di sebelah kanan perahu dan bintang *nanngala* berada sebelah kiri. Posisi sebaliknya digunakan saat pelayaran kembali ke Madura.⁴⁶

Berbeda dengan kondisi di Jawa, Madura hampir tidak memiliki sungai besar. Namun, terdapat beberapa sungai yang mengalir dan membelah wilayah-wilayah Madura, antara lain Sungai Bangkalan, Sungai Blega, Sungai Sampang, Sungai Marengan, dan Sungai Saroka (Sumenep). Fungsi sungai di Madura, seperti Sarokka dan Marengan di Sumenep, serta Sungai Raja (Sungai Besar) yang meliputi wilayah Sreseh-Pangarengan Sampang, adalah sebagai sungai utama transportasi garam. Sungai Sarokka, selain sebagai jalur pengangkutan garam dari tambak garam menuju gudang atau perahu, merupakan sungai penyeberangan para pegawai Perusahaan Garam dari desa-desa mereka menuju pabrik di Kalianget. Di sungai ini, terdapat perahu pengangkut pekerja pegaraman dari desa-desa, seperti Kebondadap Timur, Kebondadap Barat, dan Sarokka, menuju Pabrik Kalianget. Pada 1952, perusahaan pegaraman meminta Kepala Daerah Kabupaten Sumenep untuk menambah perahu penyeberangan dan mempercepat jadwal keberangkatan yang sebelumnya dimulai pukul 8 pagi menjadi pukul 05.30 karena sebanyak 129 pegawai perusahaan dan 350 pekerja borongan selalu terlambat menuju tempat kerja.⁴⁷

⁴⁶ Wawancara dengan Bapak Maksum (Madura, 2 Oktober 2012) serta H. Sirat dan H. Musahrani (Madura, 4 November 2012).

⁴⁷ Surat dari Inspektur Urusan Umum Perusahaan Garam Negeri kepada Kepala Daerah Kabupaten Sumenep Tanggal 21 Agustus 1952 tentang Lalu Lintas di Sungai Sarokka (Koleksi Arsip dari Kantor Arsip Provinsi Jawa Timur).

Sungai Marengan juga merupakan jalur pengangkutan garam dari tambak ke gudang ataupun perahu pengangkut garam. Selain itu, muara sungai ini merupakan pelabuhan pengangkutan garam yang khusus dibangun oleh Perusahaan Garam, yaitu Pelabuhan Kertasada. Tidak berbeda jauh dengan dua sungai yang telah disebut pertama, Sungai Raja di Sresih-Pangarengan juga merupakan jalur pengangkutan garam dari tambak menuju perahu pengangkutan garam.

Madura juga memiliki wilayah laut, yaitu Selat Madura di selatan dan Laut Jawa di utara. Kedua wilayah laut itu merupakan bagian terpenting dari rute pelayaran dan perdagangan antara Malaka, Jawa, dan Maluku.⁴⁸ Bagian barat laut Selat Madura yang berbentuk corong itu merupakan wilayah laut dangkal, sedangkan bagian timur semakin dalam dan memiliki rata-rata kelebaran 30–40 mil laut. Wilayah pantainya merupakan gundukan pasir melandai dan memiliki dua teluk yang besar dikelilingi oleh gugusan Kepulauan Kangean. Di sepanjang garis pantai, terdapat pusat permukiman nelayan yang membentuk komunitas masyarakat pesisir, baik di utara maupun selatan Pulau Madura. Namun, dua permukiman nelayan yang penting dalam penelitian ini adalah Kecamatan Sresih Sampang dan Pulau Talango di Sumenep. Dua permukiman ini penting karena dekat dengan pusat produksi garam Madura dan sampai saat ini sebagian masyarakat mereka masih melakukan aktivitas pengangkutan garam dengan menggunakan perahu tradisional mereka masing-masing. Dua wilayah ini sangat penting, terutama pengaruh aktivitas nelayan dan penangkapan ikan, selain untuk industri pengolahan ikan, terhadap aktivitas pengangkutan garam yang akan dibahas lebih lanjut pada bab empat.

Di samping kawasan pantai, Pulau Madura juga memiliki wilayah hutan. Pada 1873, luas wilayah hutan di Madura adalah 13% dari luas keseluruhan pulau. Berdasarkan laporan dari Residen Madura W. H.

⁴⁸ Tjiptoatmodjo, “Kota-kota Pantai,” 72–74.

Beberapa catatan menyebutkan kapal-kapal dari dan ke Jawa dalam perdagangan rempah-rempah melewati Selat Madura menuju Banda yang kemudian jalur ini pindah ke utara. Kemudian, melihat pentingnya Selat Madura dalam perdagangan rempah-rempah, Portugis membangun sebuah pos kecil di Panarukan. Pentingnya wilayah laut Madura (Selat Madura dan Laut Jawa).

Ockers tahun 1930, wilayah hutan di Madura hanya terdapat di distrik Kangean yang termasuk wilayah Dinas Hutan Kayu Liar Jawa dan Madura. Distrik Kangean merupakan kepulauan (Pulau Kangean, Pulau Paliat, dan Pulau Sepanjang) yang masih menyimpan hutan jati, hutan kayu liar, hutan pasang, dan beberapa hutan bakau.⁴⁹

Pada 1927, hutan-hutan tersebut juga menghasilkan minyak kesambi dan buah kenari. Pada perkembangannya, wilayah hutan makin menyempit sebagai dampak perkembangan penduduk yang sangat pesat dan ditandai dengan pembukaan lahan baru pada awal abad ke-19. Semua laporan Pemerintah Kolonial Belanda tahun 1923 mengenai pengukuran untuk penetapan pajak menyebutkan telah terjadi penebangan dan pembukaan baru secara tidak sah oleh penduduk. Penebangan seperti ini telah mengakibatkan ekspor kayu liar dalam jumlah yang sangat besar. Pada dasarnya, penduduk Madura juga sangat bergantung pada hasil hutan untuk kebutuhan pembuatan perahu pengangkutan, perumahan, dan beberapa industri, seperti pengolahan ikan pindang dan pengolahan gula siwalan yang membutuhkan kayu bakar dalam jumlah besar dari hutan.⁵⁰

B. Kependudukan

Kondisi penduduk masa kolonial mengalami perkembangan yang sangat menarik memasuki akhir abad ke-19 dan awal abad ke-20, terutama di Jawa dan Madura. Hal ini tidak terlepas dari stabilitas politik dan ekonomi setelah berakhirnya Perang Jawa pada 1830. Kebijakan peningkatan standar kehidupan masyarakat di Hindia Belanda oleh pemerintah kolonial melalui kesejahteraan dan kesehatan menjadi faktor utama peningkatan jumlah penduduk secara signifikan, terutama setelah tahun 1900. Pada tahun yang sama, jumlah penduduk Jawa dan Madura mencapai 30 juta atau sekitar 66% dari jumlah penduduk di wilayah Hindia Belanda.⁵¹ Berdasarkan catatan sensus pada akhir

⁴⁹ ANRI, *Memori Serah Jabatan*, CXCI.

⁵⁰ Huub de Jonge, *Madura dalam Empat Zaman: Pedagang, Perkembangan Ekonomi, dan Islam Suatu Studi Antropologi Ekonomi* (Jakarta: PT. Gramedia, 1989), 9.

⁵¹ Jan Luiten van Zanden dkk, *Ekonomi Indonesia 1800–2010: Antara Drama dan Keajaiban Pertumbuhan, terjemahan Abdul Wahid* (Jakarta: Kompas-KITLV, 2012),

Desember 1905, jumlah penduduk di Jawa dan Madura meningkat dari 30.098.008 menjadi 34.157.383 jiwa pada akhir 1917 dan 36.403.833 Jiwa pada akhir 1925 dengan persentase kenaikan 13,5%.⁵²

Penduduk di Madura dapat dibedakan menjadi penduduk lokal dan penduduk asing. Berdasarkan laporan Pemerintah Kolonial Belanda pada 1923, penduduk lokal dibedakan menjadi dua kategori, yaitu Madura-Bangkalan (Madura Barat atau West-Madoera) dan Madura-Sumenep (Madura Timur atau Oost-Madoera), berdasarkan dialek bahasa, pakaian, dan perangnya. Pembedaan ini kemudian dipakai untuk membentuk dua keresidenan yang berbeda. Selain itu, penduduk lokal juga mencakup masyarakat Bugis dan Mandar di Kepulauan Kangean yang jumlahnya tidak begitu banyak. Pada laporan tahun 1930, dikatakan bahwa penduduk dari kedua wilayah tersebut makin bertambah karena ketersediaan lahan di kepulauan ini.⁵³

Tabel 2 Jumlah Penduduk Madura pada Akhir 1920 dan 1930

Tahun	Affdeling	Pribumi Asli	Cina	Timur Asing Lainnya	Eropa	Jumlah
1920	Bangkalan	422.982	1.471	153	229	424.835
	Sampang	396.168	394	37	85	396.682
	Pamekasan	315.549	828	472	194	317.043
	Sumenep	601.954	1.705	1.293	306	605.258
	Jumlah	1.736.653	4.398	1955	814	1.743.818
1930	Bangkalan	502.854	1.741	295	311	505.201

231–234.
Bandingkan dengan Prince yang menyebutkan kebijakan peningkatan kesejahteraan sekedar memperlihatkan kesan yang baik atas stabilitas ekonomi yang telah dicapai pemerintah. Selebihnya, hal ini membuat pengeluaran tidak seimbang dengan pemasukan sehingga pada tahun-tahun setelahnya saat memasuki masa resesi (1919–1921) dan depresi 1930 mengharuskan adanya pemotongan anggaran untuk kebijakan kesejahteraan tersebut. G. H. A. Prince, “Economic Policy in Indonesia, 1900–1942”. Dalam J. Thomas Lindblad dkk. (ed), *New Challenges in the Modern Economic History of Indonesia* (Leiden: Programme of Indonesian Studies, 1993), 169.

⁵² *Regerings Almanak voor Nederlandsch-Indie*.

⁵³ ANRI, *Memori Serah Jabatan*, CXXXVIII.

Tahun	Affdeling	Pribumi Asli	Cina	Timur Asing Lainnya	Eropa	Jumlah
	Sampang	470.035	525	103	94	470.757
	Pamekasan	354.041	910	697	301	355.949
	Sumenep	626.882	1.853	1.624	345	630.701
	Jumlah	1.953.812	5.029	2.719	1.051	1.962.611

Sumber: *volkstelling 1930* (koleksi arsip dari Perpustakaan)

Berdasarkan pemisahan antara Madura Barat dan Madura Timur, sensus yang dilakukan pada 1920 menghitung jumlah penduduk Madura Barat sebanyak 972.889 jiwa dan Madura Timur sebanyak 980.923 jiwa. Sementara itu, pada sensus tahun 1930, Madura Barat memiliki jumlah penduduk 975.958 jiwa dan Madura Timur 986.653 jiwa.⁵⁴ Berdasarkan sensus yang dilakukan oleh pemerintah kolonial tahun 1920, jumlah total penduduk di Madura adalah 1.743.818 jiwa dan jumlah keseluruhan penduduk di Madura pada akhir 1930 adalah 1.962.611 jiwa. Apabila dibandingkan dengan jumlah penduduk pada sensus 1920, telah terjadi peningkatan jumlah penduduk di Madura (Tabel 2).

Pada periode yang sama, penduduk asing, seperti orang Arab dan Cina, menempati kota-kota besar di setiap *affdeling*, orang India yang berjumlah puluhan jiwa bertempat tinggal di *affdeling* Sumenep, sedangkan orang Jepang dilaporkan tinggal di *affdeling* Sumenep dan Bangkalan. Pada sensus tahun 1905, diketahui orang Cina berjumlah 3.085 jiwa dengan rincian 1.553 laki-laki dan 1.532 perempuan, sementara orang Arab berjumlah 1.586 jiwa dengan rincian 777 laki-laki dan 809 perempuan.⁵⁵

Beberapa laporan pemerintah juga menyebutkan beberapa faktor yang memengaruhi jumlah penduduk di Madura, di antaranya imigrasi dan emigrasi. Tercatat dalam laporan bahwa setiap tahun orang Madura pergi ke wilayah Jawa untuk bekerja di perkebunan sebagai tenaga kerja

⁵⁴ Departement van Landbouw, *Volkstelling 1930*, 38–41.

⁵⁵ *Regerings Almanak voor Nederlandsch-Indie* 1914, 5.

musiman. Selain itu, mereka melakukan migrasi secara permanen ke daerah Pasuruan hingga Besuki.⁵⁶

Faktor lain adalah faktor alami, seperti kematian dan kelahiran. Tercatat kelahiran di Madura lebih banyak daripada jumlah kematiannya. Residen Ockers mengatakan bahwa peningkatan jumlah penduduk pada 1929 merupakan keberhasilan pemerintah dalam usaha peningkatan sarana kebersihan dan kesehatan sehingga berbagai epidemi penyakit dapat dikurangi.⁵⁷ Pada perkembangannya penduduk di Madura mengalami penurunan, terutama pada masa Perang Jepang hingga masa revolusi. Penurunan jumlah penduduk ini digambarkan oleh Jonge sebagai berikut.

Selama berlangsungnya perang dan perjuangan kemerdekaan, pertumbuhan penduduk dihentikan dengan cara yang kejam. Antara tahun 1941 dan 1950, penduduk di Jawa bertambah tidak lebih dari 2 juta. Dalam periode yang sama, di Madura telah terjadi kemunduran yang dramatis. Dalam kurun waktu sepuluh tahun jumlah penduduk berkurang seperlima, kira-kira 400.000 orang.⁵⁸

Munculnya kondisi seperti yang telah disebut di atas dapat dipahami karena pada masa pendudukan Jepang banyak rakyat Madura maupun rakyat di daerah-daerah lain dikerahkan oleh militer Jepang untuk kepentingan perang. Masa-masa sulit setidaknya terus berlangsung hingga perang revolusi yang menyebabkan keterpurukan ekonomi akibat kerusakan berbagai infrastruktur dan kegagalan panen yang berbanding lurus makin rendahnya standar kehidupan masyarakat. Keterpurukan jumlah penduduk di Madura ini setidaknya berlangsung sampai 1960-an. Pada sensus pertama kali yang dilakukan pada 1961, jumlah penduduk belum mampu mencapai jumlah pada 1930 yang di-

⁵⁶ Jonge, *Madura dalam Empat Zaman*, 23–24.

Aktivitas seperti ini (migrasi) sebenarnya merupakan bagian dari sejarah orang Madura. Migrasi musiman maupun permanen pada dasarnya sangat memengaruhi jumlah penduduk dalam jumlah di tahun tertentu. Pola migrasi musiman biasanya terkait dengan musim garam (kemarau) di Madura dan pekerjaan di berbagai perkebunan di Jawa.

⁵⁷ ANRI, *Memori Serah Jabatan*, CLXIX.

⁵⁸ Jonge, *Madura dalam Empat Zaman*, 22.

anggap sebagai masa damai, stabilitas politik dan ekonomi mulai dibangun. Sejak 1967 hingga 1970, stabilisasi dan rehabilitasi digalakkan dan mulai menunjukkan hasil memasuki 1980.⁵⁹ Pada 1971, tingkat pertumbuhan penduduk mulai mengalami grafik meningkat, namun mengalami penurunan setelah sensus 1980. Tingkat fertilitas Provinsi Jawa Timur sebesar 4,72% pada 1971 dan 4% pada tahun 1980 dengan laju pertumbuhan penduduk sebesar 1,5% per tahun. Sementara itu, sensus yang sama pada 1980 menyebutkan jumlah penduduk Madura di Bangkalan sebanyak 688.362 jiwa, Sampang sebanyak 604.541 jiwa, Pamekasan sebanyak 539.055 jiwa, dan Sumenep sebanyak 604.541 jiwa.⁶⁰

Perkembangan jumlah penduduk Madura yang sangat tinggi menjadikan ketersediaan tenaga kerja untuk pembuatan garam melimpah. Industri garam tidak sulit untuk mendapatkan sejumlah besar tenaga kerja bahkan terkadang permintaan akan tenaga kerja lebih sedikit dibandingkan dengan penawaran. Industri garam telah menjadi salah satu faktor utama perbedaan jumlah penduduk daerah pembuatan garam dengan daerah lain di Madura. Selain itu, industri garam merupakan salah satu alasan terciptanya proses migrasi musiman yang memengaruhi jumlah penduduk setiap tahun. Pada musim pembuatan garam, para pekerja Madura yang berada di luar pulau atau masyarakat dari daerah Madura lain datang untuk bekerja di dinas pembuatan garam. Setelah musim pembuatan garam telah selesai, mereka akan kembali mencari pekerjaan di luar pulau. Produksi garam dan hubungan ketenagakerjaan telah menciptakan suatu konfigurasi penduduk yang unik. Tingkat kepadatan dan mobilitas penduduk sangat dipengaruhi oleh dinamika produksi garam di Madura.

C. Konstelasi Sosial-Politik Madura dalam Tiga Masa

Konstelasi politik di Madura tidak terlepas dari dinamika politik di Jawa. Penguasa Jawa secara serius memperhatikan perkembangan politik di Madura sejak abad ke-13 pada saat pengangkatan Aria Wiraraja

⁵⁹ Jan Luiten van Zanden dkk., *Ekonomi Indonesia*, 346–347.

⁶⁰ Sensus Penduduk 1971 dan 1980, Badan Pusat Statistik Indonesia

oleh Kartanagara menjadi Adipati Madura di Sumenep. Setelah itu, sejak pendirian kerajaan Majapahit dan masa-masa setelahnya, peran para tokoh penguasa Madura menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari para penguasa di Jawa sebagai satu pihak dan VOC, dilanjutkan dengan pemerintahan kolonial, di lain pihak dalam membangun hubungan politik yang rapuh.

Pentingnya penguasaan wilayah Madura sejak awal abad ke-17 oleh VOC bagi stabilitas politik-ekonomi setidaknya memiliki tiga pertimbangan dalam praktik penguasaannya. Pertama, VOC sebagai sebuah perusahaan dagang memandang sangat penting intervensinya ke dalam internal kerajaan. Hal ini untuk memudahkan dalam memperoleh hasil produksi, monopoli, dan upeti. Kedua, Madura dianggap sebagai salah satu kekuatan untuk melakukan perimbangan dengan kekuatan Mataram. Namun, Pada masa perjuangan Trunojoyo melawan Mataram, terdapat tiga kekuatan utama sebagai sumber ketakutan Mataram dan VOC, yaitu Trunojoyo (Madura), Karaeng Kalesong (Sulawesi), dan Pangeran Kajoran (Mataram). Selain itu, para Pangeran Madura terikat perjanjian untuk menyediakan tenaga kerja dan pasukan bersenjata. Ketiga, Madura mampu menghasilkan upeti yang sangat penting bagi VOC yang bersumber pada produksi garam.⁶¹

Pada 1673, seorang Pangeran dari Madura bernama Trunojoyo melakukan ekspedisi militer ke pusat Kerajaan Mataram di Plered. Ekspedisi militer ini merupakan bentuk perjuangan dan perlawanan terhadap kondisi Madura berlatar belakang kekecewaan terhadap kepemimpinan Cakraningrat II yang banyak menghabiskan waktu di pusat Kerajaan Mataram. Pada perjuangan ini, Trunojoyo berhasil menjalin persekutuan dengan Pangeran Adipati Anom atau dikenal dengan Pangeran Kajoran.⁶²

Pada awalnya, perjuangan ini mampu membuat kerajaan Mataram terdesak. Banyak daerah kekuasaan Mataram direbut dan Madura (barat) dapat diambil alih oleh pasukan Trunojoyo dengan menyingkirkan

⁶¹ ANRI, *Ikhtisar Keadan Politik*, LXXV–LXXVII.

⁶² Sartono Kartodirdjo, *Pengantar Sejarah Indonesia Baru 1500–1900: Dari Emporium sampai Imporium I* (Jakarta: Gramedia, 1993), 172.

Cakraningrat II. Semua usaha Mataram dengan bantuan oleh pasukan VOC untuk memberantas perjuangan Trunojoyo kemudian menuai keberhasilan. Pada 1679, perjuangan Trunojoyo mampu dikalahkan dan daerah-daerah yang sebelumnya direbut dapat dimasukkan kembali ke wilayah Kerajaan Mataram. Keterlibatan pasukan VOC dalam usaha meredakan pemberontakan itu dibayar mahal dengan pemaksaan banyak kontrak VOC sebagai salah satu praktik politik pecah belah pada Mataram.⁶³

Pergolakan politik di Madura dengan Jawa kemudian berlanjut satu abad setelah perjuangan Trunojoyo. Awalnya, Pangeran Cakraningrat IV merupakan bupati di Madura di bawah kekuasaan Mataram untuk membantu kepentingan VOC, terutama dalam menghadapi pemberontakan Cina di Kartasura dengan imbalan penguasaan daerah Pasuruan, Bangil, dan Dringa. Setelah pemberontakan dapat diatasi, persekutuan Pakualam II dan VOC menolak untuk menyerahkan daerah tersebut pada Cakraningrat IV. Sikap ini kemudian menjadikan Cakraningrat IV berbalik melakukan ekspedisi militer dan melawan persekutuan Pakualam II dan VOC. Seperti perjuangan Trunojoyo, perjuangan yang dilakukan oleh Cakraningrat IV berhasil diatasi.⁶⁴

Setelah itu, Mataram menyerahkan Madura kepada penguasaan VOC secara bertahap. Pada 1705–1706, wilayah Sumenep dan Pamekasan telah berada di bawah penguasaan VOC. Para penguasa Madura terikat kontrak wajib menyerahkan berbagai upeti dan wajib mengirim pasukan apabila dibutuhkan pemerintah kolonial. Arti lain penguasaan Madura oleh VOC berdasarkan perjanjian antara Mataram dan VOC pada 1705 adalah pengamanan jalur pelayaran dan perdagangan antara Malaka dan Maluku. Berdasarkan perjanjian tersebut, istilah Madura kemudian hanya dipakai untuk kerajaan di wilayah bagian barat pulau yang berpusat di Bangkalan. Pada 1743, VOC menguasai daerah Sampang dan Bangkalan. Pelaksanaan penguasaan VOC terhadap berbagai wilayah di Madura dilakukan secara tidak langsung dan mereka masih mengakui keberadaan para penguasa Madura dengan

⁶³ Tjiptoatmodjo, "Kota-kota Pantai," 180.

⁶⁴ Kartodirdjo, *Pengantar Sejarah*, 238.

berbagai imbalan (upeti) dan kewajiban militer. Kebijakan pemerintahan secara tidak langsung berlanjut sampai pada masa pemerintahan kolonial Belanda.⁶⁵

Pada masa pemerintahan tidak langsung tersebut, dikenal dua sistem upeti, yaitu *contingenten*, penyerahan wajib hasil bumi terhadap VOC tanpa ganti rugi, dan *verplichte leveranties*, penyerahan wajib hasil bumi dengan ganti harga yang telah ditentukan oleh VOC secara sepihak. Kedua bentuk penyerahan ini sangat memberatkan masyarakat Madura sehingga sebagian di antara mereka memilih meninggalkan Pulau Madura.⁶⁶

Pemerintahan secara tidak langsung di Madura ternyata menyebabkan para penguasa lokal bertindak sewenang-wenang. Kondisi ini membuat Pemerintah Kolonial Belanda mencoba menerapkan pemerintahan langsung. Setelah melakukan pembaharuan, pemerintahan langsung mulai diterapkan di Pamekasan pada 1858, Sumenep pada 1883, dan Sampang pada 1885. Pada perkembangannya, kebijakan pemerintah kolonial untuk menjalankan pemerintahan secara langsung di Madura telah menggeser peran penguasa lokal (para bupati) sebagai jabatan yang bersifat seremonial belaka di bawah bayang-bayang residen. Pada waktu yang sama, rakyat Madura lebih memilih melarikan diri ke Jawa karena pemerintahan secara langsung dianggap akan menimbulkan pemerasan yang lebih dari pemerintahan sebelumnya.⁶⁷

Penghapusan pemerintahan lokal di Madura yang digantikan dengan sistem administrasi kolonial Belanda hampir ke setiap unit terendah, yaitu desa. Satu sisi sistem ini memberikan banyak perbaikan, tetapi tidak mampu meningkatkan status Pulau Madura sebagai salah satu wilayah termiskin. Sementara itu, para bangsawan lokal dialihkan menjadi pejabat birokrasi di bawah residen dan mulai kehilangan hak-hak istimewa yang dimiliki sebelumnya dan digantikan dengan sistem

⁶⁵ Aminuddin Kasdi, *Perlawanan Penguasa Madura Atas Hegemoni Jawa: Relasi Pusat-Daerah Pada Periode Akhir Mataram* (Yogyakarta: Jendela, 2003), 482.; Jonge, *Madura dalam Empat Zaman*, 55.

⁶⁶ Tim Penulis Sejarah Sumenep, *Sejarah Sumenep* (Sumenep: Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kabupaten Sumenep, 2003), 123.

⁶⁷ Jonge, *Madura dalam Empat Zaman*, 58.

gaji. Sistem seperti ini kemudian menjadi salah satu faktor utama keberhasilan monopoli garam di Madura pada awal abad ke-20.⁶⁸

Keberhasilan militer Jepang mengambil alih wilayah jajahan Belanda pada 1942 menjadikan Madura sebagai wilayah kekuasaan pendudukan militer Jepang. Selama dalam penguasaan pendudukan, Jepang menjadikan wilayah-wilayah jajahannya sebagai pendukung usaha kemenangan perang melawan sekutu. Masa pendudukan Jepang tidak bertahan lama karena pada 1945 Negara Kesatuan Republik Indonesia diproklamasikan. Pada masa pendudukan Jepang, industri garam Madura tidak dapat beroperasi secara maksimal. Hal ini terjadi karena pengerahan masyarakat Madura sebagai tenaga perang dan penggunaan armada pengangkutan garam untuk kebutuhan perang Jepang.

Konsentrasi pendudukan Jepang terhadap perang menjadikan kondisi ekonomi secara keseluruhan mulai instabilitas. Beberapa komoditas ekspor yang sebelumnya memiliki hubungan langsung dengan pasar dunia mulai terputus. Kapasitas pengapalan untuk ekspor terganggu karena penggunaan dan atau hancurnya armada pengapalan oleh sekutu. Oleh Zanden, kondisi ekonomi masa pendudukan Jepang secara menyeluruh dikatakan sangat buruk. Setidaknya, terdapat dua hal yang dikemukakannya, pertama, pemeliharaan dan kerusakan berbagai infrastruktur pendukung pascaperang menjadi hal yang sangat buruk, dan, kedua, penurunan produktivitas penduduk akibat kerja paksa militer Jepang.⁶⁹

Pada 1947, Belanda kembali berhasil menguasai wilayah Madura lewat aksi agresi militernya. Pada 1948, Madura diproklamirkan menjadi negara bagian dalam Republik Indonesia Serikat sebagai usaha Belanda melanjutkan politik pecah belah. Kondisi seperti ini kembali memukul industri garam Madura. Berbagai blokade ekonomi yang dilakukan oleh Belanda menciptakan situasi yang tidak menentu. Perusahaan Garam yang masih memegang hak monopoli terpaksa melakukan penjual-

⁶⁸ Parwoto, "Monopoli Garam," 44.

⁶⁹ Jan Luiten van Zanden dkk., *Ekonomi Indonesia*, 278.

an dengan cara penyelundupan dan keuntungan sepenuhnya untuk kepentingan perang revolusi.⁷⁰

Pada akhirnya, semua usaha Belanda untuk kembali menguasai wilayah Indonesia melalui berbagai perundingan kemudian mengalami kegagalan setelah NKRI menjadi paten sejak 1949 dan Madura akhirnya menjadi bagian yang tidak terpisahkan dengan NKRI. Pas-cakedaulatan penuh yang didapatkan Perusahaan Garam nasional dikuasai oleh pemerintah RIS pada 1949 dan pemerintah Indonesia pada 1950 tanpa perubahan yang berarti. Pada perkembangannya, Pemerintah Indonesia mengeluarkan kebijakan yang sangat menentukan industri garam nasional, yaitu penghapusan kebijakan monopoli garam. Melalui Undang-Undang Darurat Tahun 1957, Pemerintah Indonesia mengeluarkan peraturan tentang penghapusan monopoli garam dan pembikinan garam rakyat sebagaimana tercantum dalam Pasal 1 tentang penghapusan *zoutmonopolie-ordonnantie* 1941 dan Pasal 2 yang mengatur pembikinan garam oleh rakyat Indonesia.⁷¹ Dikeluarkannya undang-undang ini tidak terlepas dari usaha kelompok petani garam rakyat yang tergabung pada Persatuan Garam Rakyat Madura (PGRM) yang terbentuk pada 1956. Sejak kelahirannya, PGRM mulai memperjuangkan hak petani garam rakyat sehingga perwakilan mereka bertemu dengan Presiden Sukarno pada tahun yang sama untuk meminta penghapusan kebijakan monopoli garam.⁷²

Peralihan kekuasaan dari pemerintah kolonial, Jepang hingga Indonesia tidak mengubah posisi penting perusahaan garam yang ada di Madura. Ketiga pemerintahan tersebut selalu melihat industri garam sebagai kebutuhan pokok, baik dilihat secara ekonomis maupun politis. Semua arsip perusahaan menunjukkan bahwa perubahan kekuasaan tidak serta-merta mengubah komposisi pegawai perusahaan. Pada masa pendudukan Jepang hingga republik, semua pegawai perusahaan, ter-

⁷⁰ Tim Penyusun, *Sejarah Jawatan*, 7–10.

⁷¹ Lembaran Negara Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 25 Tahun 1957 tentang Penghapusan Monopoli Garam dan Pembikinan Garam Rakyat (Koleksi Arsip dari Kantor Arsip Nasional Republik Indonesia).

⁷² Masyhuri Imron, *Dinamika Sosial Budaya Masyarakat Madura: Industri Garam dan Permasalahannya* (Jakarta: PMB-LIPI, 1996), 61–62.

utama yang berkebangsaan Belanda, masih tetap dipertahankan karena pengalaman kerja mereka berarti stabilisasi perusahaan. Namun, setelah proyek nasionalisasi, tampaknya perubahan komposisi pegawai perusahaan lebih kepada pertimbangan politis.

1. Negara dan Perkembangan Industri Garam: Kepemilikan Tanah Pegaraman

Tanah merupakan salah satu unsur penting dalam mencapai kesejahteraan hidup. Seluruh kehidupan manusia bergantung pada tanah sejak dilahirkan sampai meninggal dunia. Tanah juga memiliki pelbagai fungsi, yakni sebagai faktor produksi atau nilai ekonomis, tanah juga mengandung nilai-nilai sosial budaya dan politik. Oleh karena itu, penyediaan dan penggunaan tanah harus memberikan kesejahteraan lahir batin bagi seluruh rakyat. Berdasarkan sifat tanah yang demikian penting dan strategis bagi kehidupan manusia, kepemilikan atau penguasaan tanah harus tetap mengingat fungsi sosial tanah terutama bagi kepentingan bersama.

Pengertian tanah atau hak kepemilikan atas tanah merupakan tanah yang dikerjakan oleh setiap petani penggarap sebagai tanah miliknya sendiri dalam jangka waktu yang sangat lama dan dapat diwariskan kepada keturunannya menurut hukum adat waris yang berlaku di daerah tanah itu berada. Menurut Husein, pengertian hak kepemilikan tanah memiliki arti yang penting dari sisi ekonomi, sosial, dan politik, baik di masa sekarang maupun pada masa yang akan datang.⁷³ Hal ini terjadi karena kepemilikan tanah biasanya tidak akan pernah dilewatkan oleh masyarakat yang mampu meraihnya. Bagi masyarakat Madura sendiri, tanah tidak hanya memiliki nilai ekonomis semata, tetapi juga memiliki dimensi yang sangat luas seperti agama dan sistem kekerabatan. Tanah dinilai memiliki hubungan yang sangat erat dengan roh nenek moyang atau yang biasa disebut tanah leluhur.⁷⁴

⁷³ Husein, A. S, *Ekonomi Politik Penguasaan Tanah* (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 1995), 54

⁷⁴ Soegianto (Peny.), *Kepercayaan, Magi, dan tradisi dalam masyarakat Madura* (Jember: Tapal Kuda, 2003), 77. Untuk wilayah pegaraman, yang terkait erat dengan keberadaan tradisi (Sedekah Bumi dan *Upacara Nyadar*) para petani garam dengan

Jonge menyebutkan bahwa pada masa pemerintahan lokal, hampir semua tanah di Madura dimiliki oleh panembahan.⁷⁵ Panembahan memiliki kekuasaan untuk mengatur seluruh tanah pertanian dan petani penggarap hanya memiliki hak memungut hasil pertanian, terutama di daerah-daerah desa *daleman* yang sering kali merupakan tanah-tanah terbaik untuk pertanian.⁷⁶ Rakyat sebagai petani penggarap di tanah *daleman* ini memiliki beberapa kewajiban, salah satunya adalah menyerahkan 1/3 dari hasil panen keseluruhan. Selain penyerahan hasil panen, panembahan menerima tambahan berupa barang dan jasa yang diambil dari penduduk yang berada di wilayah *daleman* tersebut. Kepemilikan tanah di Madura selain *daleman* adalah kepemilikan melalui sistem *percaton* atau biasa dikenal dengan *apanage*. Sistem *percaton* ini merupakan salah satu bentuk distribusi ekonomi di Madura, yaitu keluarga, pembantu, dan pengikut panembahan yang memiliki tanah ini disebut *patuh* atau golongan bangsawan dan petani penggarapnya disebut *pancen*.⁷⁷

Hampir semua desa di Madura merupakan wilayah *percaton* kecuali *daleman* yang telah disebut dan tanah *perdikan* atau tanah bebas pajak. Pembagian antara pemegang hak *percaton* dan *pancen* di dalam-

leluhur terdapat di wilayah pegaraman Sumenep (desa Pinggirpapas). Menurut Werdisastra, tanah pegaraman di Pinggirpapas tersebut merupakan tanah leluhur yang terkait peperangan yang dilakukan oleh Kerajaan Sumenep dengan Bali dan tokoh yang terkenal adalah Syech Anggasuta. Keberadaan tradisi tanah leluhur untuk wilayah pegaraman ini juga dapat dilihat pula dalam artikel Abdul Latif Bustami (2000, 245).

⁷⁵ Jonge, *Madura dalam Empat Zaman*, 64.

⁷⁶ Kuntowijoyo, *Perubahan Sosial*, 345–346.

Pada awalnya, berdasarkan laporan Belanda di Madura, terdapat dua jenis kepemilikan atas tanah, yaitu *tanah negeri* dan *tanah pusaka* atau tanah waris. Tanah negeri pengaturannya sepenuhnya oleh negara (kerajaan) dan tanah pusaka diatur oleh penggarap. Namun, pada sekitar awal abad ke-19, semua menjadi milik negara (*tanah negeri*). Pada perkembangannya, berdasarkan laporan Residen Madura Timur, W. H. Ockers, tahun 1930, hak tanah pribadi diakui kembali dan hak-hak tanah penduduk lokal merupakan tanah yang bersifat perorangan yang diwariskan secara turun temurun (ANRI, *Memori Serah Jabatan*, CLXXI).

⁷⁷ Kuntowijoyo, *Radikalisasi Petani: Esei-Esei Sejarah* (Yogyakarta: Benteng Intervisi Utama, 1993), 62.

nya sebenarnya tidak jauh berbeda dengan sistem pembagian di daerah *daleman*. Pemilik hak *percaton* mendapatkan 1/4 dari hasil bersih panen berupa *obang tandun* atau pembagian berupa barang sebesar 1/3 hasil panen. Dilihat dari jumlah besarnya, cara pertama sering kali dipilih oleh penggarap untuk membayar para *patuh*. Kewajiban lain oleh *pancen* adalah pajak pekarangan atau disebut sebagai *pamengkang* yang ditempati untuk rumah berupa sepertiga dari hasil pohon buah-buahan yang ada (*pajeg bungka*) serta kewajiban pemberian barang dan pelayanan penduduk. Hal yang membedakan dari kewajiban untuk pelayanan penduduk kepada *patuh* dan raja terletak pada batasan tanah. *Patuh* hanya menerima pelayanan penduduk sebatas tanah *percaton*, tetapi raja menerima pelayanan penduduk di seluruh kabupaten tempat raja itu berkuasa.⁷⁸

Hubungan antara panembahan, *patuh*, dan *pancen* dalam sistem kepemilikan tanah dapat dikatakan sebagai hubungan *patron-client*. Hubungan ini terdiri atas kelas pekerja keras (*pancen*) atau werkezel dan petualang malas atau leeglooper (*patuh*). Namun, pada kenyataannya hubungan ini telah menciptakan kesenjangan antara panembahan dan *patuh* yang sering kali disebut *sentono* dengan para *pancen*.⁷⁹

Selain itu, kebiasaan lain *patuh* dalam mengelola tanah *percaton* adalah dengan menyewakannya kepada penduduk lokal lain yang mampu ataupun kepada orang Cina.⁸⁰ Setelah itu, orang-orang Cina makin diuntungkan ketika sistem birokrasi kolonial seutuhnya dilaksanakan.

⁷⁸ Kuntowijoyo, *Radikalisasi Petani*, 64.

⁷⁹ Kuntowijoyo, *Perubahan Sosial*, 113.

Patuh atau *sentono* dan sistem *percaton* pada perkembangannya menjadi salah satu yang terkait dengan kemunduran kualitas hidup *patuh* sendiri. Hal ini terjadi karena jumlah para *patuh* makin meningkat karena kebiasaan berpoligami ataupun melakukan pernikahan dini. Dengan demikian, kebutuhan tanah *percaton* untuk dibagikan kepada para *patuh* semakin meningkat sehingga adakalanya *patuh* tidak mendapatkan jatah *percaton*. Para *patuh* yang tidak mendapatkan *percaton* dan menjadi tanggungan panembahan ini sebagai pengangguran. Keterkaitan antara kehidupan *patuh* yang semakin sulit dengan sistem *percaton* memungkinkan para *patuh* bertindak lebih kejam lagi pada rakyat.

⁸⁰ D. H. Burger, *Sejarah Ekonomis Sosiologis Indonesia II* (Jakarta: Prandnja Paramita, 1970), 98.

Sebagai salah satu pemilik modal, mereka mampu untuk menjadi sosok *patuh* dengan melakukan kontrak-kontrak dengan pemerintah kolonial. Kontrak ini juga menjadikan golongan ini mengambil banyak keuntungan dari rakyat. Salah satu pemenangan kontrak oleh mereka adalah tentang pembuatan dan pengangkutan garam.

Sebagai bagian dari wilayah koloni, kepemilikan tanah di Madura sering kali berubah—walaupun terkadang hak-hak tradisional masih tetap ada—sesuai dengan kepentingan pemerintah kolonial. Sebagai contoh, kebijakan kepemilikan atas tanah (sistem sewa tanah) yang dikeluarkan oleh pemerintahan Raffles (masa pemerintahan kolonial Inggris) atau Gubernur Jenderal Van Der Cappelen (masa pemerintahan kolonial Belanda) pada hakikatnya merupakan cara mengurangi kekuasaan para penguasa lokal. Tentunya, cara ini untuk meminimalisasi gangguan atas hegemoni kekuasaan kolonial terhadap wilayah jajahannya. Sistem sewa tanah (*land rent*) ini didasarkan pada doktrin *domein verklaring* yang menyatakan bahwa semua tanah adalah milik raja-raja Jawa. Karena mereka telah mengakui kedaulatan Inggris atau Belanda, tanah tersebut menjadi milik negara atau pemerintah.⁸¹ Hal ini menjadi awal untuk mengubah sistem birokrasi dari kerajaan tradisional menjadi sistem birokrasi pemerintah kolonial, termasuk di Madura.

Kepemilikan tanah di Madura bersamaan dengan semakin dipersempitnya peluang penguasa lokal di berbagai bidang dengan penempatan wakil pemerintah kolonial Belanda dapat dilihat dari semua laporan para residen di Madura. Laporan tersebut menyebutkan bahwa pada 1883 semua tanah di Madura dimiliki oleh pemerintah, kecuali sawah dan tegalan yang memiliki perlakuan berbeda. Sawah oleh pemerintah dilarang untuk diperjualbelikan, tetapi dapat diwariskan, sedangkan tegalan, pekarangan, dan hutan kecil *nipa* dapat diperjualbelikan. Pemerintah juga memiliki tanah-tanah di sepanjang wilayah pesisiran selatan berupa kolam ikan dan ladang garam yang dapat di-

⁸¹ Erman Rajaguguk, *Hukum Agraria: Pola Penguasaan Tanah dan Kebutuhan Hidup* (Jakarta: Chandra Pratama, 1995), 14.

Bandingkan dengan van Zanden dkk. (2012, 84).

perjualbelikan yang sebagian di antaranya merupakan *tanah percaton* dan terdapat pula *tanah perdikan*.⁸²

Berdasarkan memori kontroleur bernama F van Mourik di *affdeling* Sampang, terdapat tiga desa perdikan, yaitu Prajan, Napo, dan Jrangoan. Selain itu, Mourik menyebutkan bahwa telah dilakukan banyak pengesahan tanah baru sebagai dampak sering terjadi pembukaan tanah (okupasi) secara tidak sah di tanah bekas hutan jati pada 1923. Sehubungan pelarangan penjualan sawah, tampaknya pada 1930 tanah sawah ataupun tegal telah dapat diperjualbelikan. Berdasarkan laporan Residen Madura Timur, W. H. Ockers, penjualan tanah persawahan terjadi jika pemiliknya akan meninggalkan kediamannya untuk selamanya. Hal lain yang telah lumrah pada periode yang sama adalah pegadaian tanah (jual-gadai), jual tahunan (seluruh panen), dan jual *tandu paro* (setengah panen).⁸³

Kepemilikan tanah pegaraman sejak zaman pemerintahan lokal atau pemerintahan kolonial Belanda tetap dimiliki oleh para penguasa. Tidak berbeda dengan tanah pertanian, hampir seluruh tanah pegaraman memiliki status yang sama dan petani penggarap hanya memiliki hak untuk memungut hasil. Walaupun hak penjualan (disposal) atas tanah yang dikuasai di tangan mereka, pengakuan terhadap kepemilikan secara individu melalui hak waris masih tetap diakui. Pemerintahan kolonial Belanda menganggap pengakuan atas tetapnya kepemilikan individu tanah pegaraman adalah jaminan keberlangsungan produksi garam.

2. Kondisi Sosial Masyarakat Pegaraman

Kondisi politik di Madura seperti yang telah disebut di atas dapat diketahui memiliki tiga masa transisi kekuasaan yang memengaruhi perkembangan pembuatan dan pengangkutan garam, walaupun dalam

⁸² Jonge, *Madura dalam Empat Zaman*, 65.

Massink menyebutkan bahwa dalam periode yang hampir bersamaan, tanah-tanah yang tandus diberikan kepada rakyat untuk digarap (*tanah percaton* dan *tanah perdikan*) dan tidak lagi menjadi tanah kerajaan, kecuali penggarap melalaikan semua kewajibannya tanah bisa dicabut oleh pemilik hak lungguh.

⁸³ ANRI, *Memori Serah Jabatan*, CL-CLXXIII.

beberapa hal budaya lama, seperti kepemilikan tanah masih menggunakan sistem lama. Pertama, pemerintahan langsung menggantikan pemerintahan lokal yang diterapkan oleh pemerintahan kolonial Belanda di Madura sejak akhir abad ke-19 berdampak positif pada industri pembuatan garam dengan dibentuknya sistem *zoutregie*. Sistem ini setidaknya memengaruhi manajemen pembuatan garam dan penggunaan teknologi yang memungkinkan peningkatan kapasitas produksi garam Madura.

Pada awalnya, produksi garam merupakan aktivitas yang tidak menguntungkan ketika monopoli produksi garam diberikan kepada orang Cina oleh pemerintahan lokal. Banyak orang menggunakan ladang garamnya untuk keperluan lain karena harga garam sangat murah. Pada perkembangannya, mereka makin memiliki hak istimewa terhadap produksi garam karena mereka mendapatkan monopoli hak sewa tanah sebagai *pachter* dalam sistem *pachtstelsel* pada masa akhir kejatuhan VOC. Saat Jawa berada di bawah kekuasaan Inggris, Raffles mengeluarkan kebijakan *land rent* untuk menghapus sistem ini dan menggantikan dengan sistem monopoli sehingga para *pachter* garam mengalami kerugian besar.⁸⁴ Di bawah sistem monopoli ini, garam dibuat di kolam-kolam yang sebelumnya mendapatkan izin pemerintah dan para petani penggarap mendapatkan *f* 6,00 per *koyang*.⁸⁵

Kebijakan Raffles setidaknya menjadi awal perkembangan industri garam secara profesional dan menjadi dasar penentuan kebijakan yang dilakukan oleh pemerintah kolonial Belanda setelahnya untuk menegakkan kekuasaan pemerintah atas industri dan perdagangan garam di Jawa. Pada 1813, sistem ini dihapus dan digantikan dengan sistem monopoli, mengambil alih dari tangan etnis Cina dan melakukan sistem produksi dan distribusi yang terpusat dan atas izin pemerintah. Selama pemerintahan kolonial, sistem monopoli ini menjadikan Madura sebagai satu-satunya produsen garam di Nusantara. Sistem

⁸⁴ D. G Stibbe (ed.), *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië*, Tweede Druk (Leiden's Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1919), 55

⁸⁵ Peter Boomgaard, *Anak Jajahan Belanda: Sejarah Sosial dan Ekonomi Jawa 1795–1880*, terjemahan Monique Soesman dan Koesalah Soebagyo Toer (Jakarta: KITLV dan Djambatan), 206.

monopoli tersebut menjadikan penggarapan tambak garam sebagai nilai ekonomi penting pulau Madura sebagai produsen atau pemasok utama garam ke semua wilayah yang dikuasai Belanda di Nusantara.⁸⁶

Monopoli garam juga memiliki arti modernisasi pembuatan garam sejak dekade awal abad ke-20 melalui sistem *zoutregie*, bahwa setiap produksi garam menjadi hak pemerintah kolonial dan petani garam menerima harga yang telah ditentukan berdasarkan sistem monopoli tersebut. Perubahan ini bertujuan untuk perombakan manajemen perusahaan dan peningkatan keuntungan. Selain itu, modernisasi bertujuan memudahkan pengawasan terhadap produksi garam dengan cara penentuan lokasi pembuatan garam di Jawa, Madura, dan daerah lainnya yang ditunjuk oleh pemerintah kolonial. Setiap pelanggaran terhadap kebijakan ini akan dikenai sanksi berat, seperti penggantian kerugian dan penyitaan barang.⁸⁷

Saat kebijakan monopoli garam dipegang oleh pemerintah kolonial Belanda, cenderung ada perkembangan minat orang untuk memproduksi garam terutama ketika harga garam mulai dinaikkan sejak 1861. Luas tanah (plot) pegaraman bertambah selama lima tahun terakhir setelah kebijakan itu dikeluarkan karena banyak orang tidak menjadikan lahan mereka selain untuk membuat garam. Selain itu, peningkatan wilayah tanah pegaraman terjadi melalui reklamasi pantai atau konversi kolam ikan. Pada perkembangannya, kepemilikan tanah pegaraman yang kecil secara dominan menyebabkan ketidakteraturan dalam kepemilikan. Pada waktu yang sama, mereka yang sebelumnya telah memberikan lahan untuk produksi garam kemudian mencoba mengklaim kembali sehingga kepemilikan atas ladang garam menjadi sangat longgar.

Menurut Kuntowijoyo, kondisi ini menciptakan ketidakteraturan kepemilikan karena keterlibatan terhadap proses produksi garam tidak harus mereka yang memiliki tanah. Hal ini membuat pemerintah kolonial Belanda setelah 1861 menetapkan kedudukan resmi ladang garam

⁸⁶ M. C Ricklefs, *Sejarah Indonesia Modern: 1200- 2004* (Jakarta: Serambi Ilmu Semesta, 2005), 286.

⁸⁷ Jonge, *Monopolisasi dan Perlawanan*, 32–33.

perorangan mulai diperkuat sehingga setiap orang yang berhak dapat mengklaimnya.⁸⁸ Aktivitas produksi kemudian tidak hanya dilakukan oleh pemilik ladang-ladang garam tersebut. Jika pemilik tidak ingin mengerjakan, mereka cukup memberikannya kepada orang lain selama musim garam. Pada perkembangannya, pemerintah, berdasarkan pada kebijakan monopoli garam, memberikan surat izin (*pepel*) produksi hanya kepada pembuat garam dan bukan kepada pemilik lahan ladang garam. Perjanjian lain dibuat oleh pemerintah secara tersendiri antara pemilik tanah dan pembuat garam, kecuali pemilik tanah sekaligus pembuat garam.

Sistem kepemilikan tanah juga sangat dipengaruhi oleh sistem tradisional dalam pembayaran upah, pengadaan modal, dan penjualan garam (*ijon*) dilakukan petani garam. Untuk memulai produksi, petani garam akan melakukan peminjaman modal dengan bunga yang berat kepada *pachter* kaya orang Cina atau Arab dengan jaminan tanah pegaraman atau hasil panen. Ketergantungan produksi garam dengan kondisi alam dan keahlian petani garam merupakan faktor utama keberhasilan. Namun, jika produksi menjadi gagal, para *pachter* akan menyita tanah petani sehingga memunculkan kepemilikan tanah yang luas.⁸⁹

Jika musim produksi garam telah berlalu, pemakaian tanah pegaraman saling bergantian dengan kolam ikan sesuai dengan jadwal masing-masing.⁹⁰ Saat musim garam dimulai, kolam diubah menjadi tempat pembuatan garam (plot) dan saluran air dari laut ke pembuatan garam tersebut menjadi kolam ikan. Namun, saluran itu tetap digunakan untuk mengalirkan air laut menuju plot dan pemilik kolam mendapatkan *f* 2 per plot dari pembuat garam. Selain itu, pemilik kolam mendapat *sumbang pajeg* atas pemakaian kolamnya untuk keperluan produksi garam.⁹¹

⁸⁸ Kuntowijoyo, *Perubahan Sosial*, 409.

⁸⁹ Jonge, *Monopolisasi dan Perlawanan*, 41–42.

⁹⁰ Jonge, *Monopolisasi dan Perlawanan*, 65.

⁹¹ Kuntowijoyo, *Perubahan Sosial*, 411.

Tabel 3 Kepemilikan Tanah Pegaraman Tahun 1920

JUMLAH PEMILIK				
Σ Plot	Sumenep	Pamekasan	Sampang	Total
1	664 (39%)	819 (52,6%)	815 (68,8%)	1.336
2	138	64	58	(50,48%)
3	17	29	13	260
4	27	8	5	59
5	10	4	3	40
6	6	2	1	17
7	4	1	-	9
8	1	1	2	5
9	6	1	-	4
10	3	1	1	7
14	-	1	-	5
16	4	1	-	1
18	-	-	1	5
23	1	-	-	1
28	1	-	-	1
29	1	-	-	1
34	1	-	-	1
44	-	1	-	1
Tak terbatas gabungan				1
milik keluarga	198 (11,72%)	359 (23%)	386 (20%)	843 (13, 23%)
Tidak digunakan	30	-	-	30
Total	1.719	1.557	1.377	4.653

Sumber: Kuntowijoyo (2002)

Setelah musim pembuatan garam berlalu, pemilik kolam akan mendapatkan haknya kembali untuk menjadikan bekas pembuatan garam tersebut dengan kolam ikan. Pergantian pemakaian ini kemudian menimbulkan kedudukan yang tumpang tindih antara pemilik kolam ikan dan pembuat garam, kecuali jika ada kepemilikan tunggal. Pembuat garam pada praktiknya akan memiliki hak-hak tetap sebagai pemilik tunggal atas plot dan produksi garam.

Sementara itu, penggunaan kolam ikan juga dapat melalui sistem sewa yang dilakukan antara seseorang dengan perusahaan garam. Pada

Buku ini tidak diperjualbelikan.

tahun 1942, seorang bernama Pak Setia menyewa dua tanah pegaraman di Gresik Putih Sumenep, yaitu pegaraman Boezem Bintaro dan Panilihmeer. Pada perjanjian sewa tersebut, dikemukakan bahwa persewaan dimulai sejak 1 Agustus 1942 hingga 1 Agustus 1943 dengan biaya sewa sebesar f30. Pada tahun yang sama, seorang bernama Moedjasir juga melakukan sewa tanah pegaraman di Gresik Putih untuk pemeliharaan ikan selama setahun sebesar f40.⁹²

Pemerintah Kolonial Belanda telah berhasil menciptakan satu era baru dalam produksi garam di Madura. Penjualan ladang garam kemudian menjadi lazim sejak saat itu, lalu menjadi lebih mahal daripada lahan untuk pertanian dan menjadi lahan baru keuntungan bagi para rentenir. Peredaran uang semakin tinggi di antara penduduk pembuat garam. Pemilik-pemilik tanah garam kemudian muncul sebagai tuan-tuan tanah garam yang memiliki banyak tanah (plot-plot) pegaraman—tetapi dominasi kepemilikan plot-plot kecil sejak awal, setidaknya bertahan sampai 1920.

Pada pertengahan abad ke-20 hingga sekitar Perang Dunia II, produksi dan distribusi pengangkutan garam mengalami gangguan karena banyak tenaga kerja dan armada pengangkutan garam digunakan untuk kepentingan perang. Pada awal 1917, secara keseluruhan nilai ekspor mengalami penurunan walaupun harga di pasar dunia mengalami kenaikan. Hal ini disebabkan oleh pengapalan berbagai barang ekspor mengalami penurunan kapasitas, terutama akibat ancaman dari kekuatan bawah laut Jerman.⁹³ Kondisi yang tidak jauh berbeda juga terjadi setelah kemerdekaan Indonesia. Pada masa revolusi Indonesia, banyak armada pengangkutan garam yang digunakan untuk kepentingan perang kemerdekaan. Memasuki masa perang, industri garam mengalami dampak yang signifikan. Sejak 1940-an hingga 1950-an, Perusahaan Garam yang berpusat di Madura menjadi salah satu elemen yang harus membantu kebutuhan perang penguasa. Kondisi ini menyebab-

⁹² Surat dari Pengurus Pegaraman kepada Kepala Perusahaan Garam di Kalianget No. 217 tanggal 17 Juli 1942 tentang perjanjian sewa menyewa lahan pegaraman untuk kolam ikan (Koleksi Arsip dari Kantor Arsip Provinsi Jawa Timur).

⁹³ Jan Juiten van Zanden dkk., *Ekonomi Indonesia*, 198.

kan gangguan produksi dan distribusi garam. Para penguasa politik saat itu mengeluarkan kebijakan pengerahan tenaga manusia, termasuk sebagian besar tenaga kerja di industri garam, untuk kepentingan perang. Selain itu, beberapa armada kapal pengangkut garam digunakan untuk mengangkut berbagai keperluan perang, seperti logistik, senjata, dan anggota militer.

Pascakemerdekaan, Perusahaan Garam mengalami beberapa perubahan. Pada 27 Desember 1949, perdagangan candu mulai dilarang sehingga Perusahaan Garam dan Candu berubah menjadi Jawatan Regi Garam. Pada 26 September 1952, Jawatan Regi Garam berubah menjadi Perusahaan Garam dan Soda Negara (PGSN) melalui Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1952. Pada perkembangannya, Perusahaan Garam dan perusahaan soda dipisah menjadi Perusahaan Negara Garam (PN Garam) dan Perusahaan Negara Soda (PN Soda). Kebijakan ini dilakukan pada 17 April 1961 berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 138 Tahun 1961. Sementara itu, pada 5 Desember 1981, Peraturan Pemerintah Nomor 46 mengubah status Perusahaan Negara Garam menjadi Perusahaan Umum Garam (Perum Garam).⁹⁴

⁹⁴ Tim Penyusun, *Sejarah P.N. Garam*, 3–4.

A black and white photograph of two traditional wooden sailing ships on a body of water. The ship in the foreground is larger and has its sails partially set, while the smaller ship is in the background. The water is calm, and the sky is overcast.

BAB III

Garam sebagai Komoditas Utama Perdagangan Laut di Selat Madura (1912–1980)

Aktivitas pembuatan garam Madura merupakan sebuah aktivitas ekonomi yang mampu menciptakan diversitas pekerjaan yang mampu menyerap banyak tenaga kerja. Dari proses produksi hingga distribusi, industri garam memiliki ruang-ruang pekerjaan, seperti petani atau buruh penggarap, buruh pengangkut, agen penjual, penyedia modal, penyedia jasa pengangkutan laut hingga pegawai Dinas Perusahaan Garam. Meskipun demikian, aktivitas pembuatan garam di Madura bukan merupakan penghasilan tertua. Namun, kebijakan monopoli garam pada akhir abad ke-20 memosisikan Madura sebagai pusat produksi garam dan awal pembaharuan sistem tata niaga garam. Aktivitas pembuatan garam ini kemudian menjadi aktivitas yang menguntungkan dan memiliki potensi perdagangan yang mampu memberikan penghasilan kepada pemerintah ataupun rakyat di Madura.

Buku ini tidak diperjualbelikan.

A. Potensi Garam Madura

Pulau Madura sejak lama telah menjadi salah satu wilayah yang menghasilkan garam, terutama di sepanjang pesisir selatan pulau. Salinitas air laut yang cukup tinggi, bertiupnya Angin Gending, dan rendahnya curah hujan di wilayah ini menjadi anugerah bagi pantai-pantai di sepanjang tepian Selat Madura yang kemudian muncul sebagai sentra-sentra pembuatan garam. Garam kemudian menjadi komoditas yang menguntungkan disaat aktivitas pertanian (sawah) dianggap kurang berkembang di lahan-lahan kering pulau ini. Sementara, jumlah penduduk yang tinggi di Madura juga memiliki arti penyediaan tenaga kerja yang mudah untuk mengembangkan aktivitas pembuatan garam yang memang bersifat padat karya.

1. Tanah-tanah Pegaraman dan Produksinya

Pembuatan garam di Nusantara dapat dikatakan telah ada sejak berabad-abad lamanya. Bukti tertua tentang pembuatan garam disebutkan pada Prasasti Biluluk I dari masa Kerajaan Majapahit tahun 1350 yang ditemukan di daerah Lamongan.⁹⁵

Produksi garam di Lamongan ini dimungkinkan terletak di daerah pesisir Sedayu. Seperti yang disebutkan Tjiptoatmodjo⁹⁶, daerah sekitar selat penghasil garam adalah Sedayu. Selain Sedayu, terdapat di daerah lain, seperti Gresik, Surabaya, Bangil, Pasuruan, Prabalingga, Besuki, Panarukan, Banyuwangi, dan Madura. Data lain menyebutkan, sebe-

⁹⁵ Yamin, Tatanegara Majapahit (Jakarta: Jajasan Prapantja, 1962), 149-150.

Dalam prasasti Biluluk I disebutkan "*Makanguni kang adapur ing Majapahit, siwihos yan banang rububakna wangsyaningong kang Biluluk, kang Tenggulunan amangguha papa....*" (Pertama sekali kepada dapur Majapahit, tetapi sekiranya ada yang merugikan rakyatku di Biluluk dan Tenggulunan, mereka itu akan menderita kecelakaan). Prasasti yang sama selanjutnya bermakna berikut "Orang-orang Biluluk diberi wewenang untuk menimba air garam pada saat upacara pemujaan sekali setahun, sebagaimana yang telah mereka miliki sejak dahulu. Asal tidak diperdagangkan. Apabila diperdagangkan, akan dikenai cukai." Kegiatan perekonomian di wilayah Kerajaan Majapahit umumnya, di Biluluk dan Tenggulunan khususnya sangat penting artinya bagi negara dan penduduk sendiri. Komoditas perdagangan di Biluluk yang menonjol adalah: garam, gula kelapa atau aren, dan dendeng.

⁹⁶ Tjiptoatmodjo, "Kota-kota Pantai," 126.

lum pemerintah kolonial, produksi garam banyak terdapat di berbagai Pantai Utara Jawa dan Madura. Konsentrasi-konsentrasi pembuatan garam dapat ditemukan di daerah sekitar Rembang, Gresik, Surabaya, Sampang, Pamekasan, Sumenep, Cirebon, Banten, dan Batavia. Sejak 1870, pembuatan garam dibatasi hanya di Pulau Madura untuk memudahkan pengawasan karena kelompok-kelompok pembuat garam di Pantai Utara Jawa, seperti di Banten, Karawang, Cirebon, dan Semarang, berhasil menyasiasi peraturan monopoli tersebut.

Crawfurd dalam Lombard⁹⁷ juga menyebutkan beberapa prinsip pembuatan garam di Nusantara hanya terdapat di pantai utara Jawa dan Pulau Luzon. Selain itu, prinsip pembuatan garam ini dikenal di daerah Koromandel, Siam, dan Cina. Ia juga menyebutkan proses kuno pembuatan garam di tempat lain, seperti pembakaran tanaman air di Kalimantan dan pengumpulan air laut yang kemudian dipercepat penguatannya di pantai selatan Jawa. Berdasarkan penemuan Crawfurd tersebut, Lombard membantah cara penemuan itu berasal dari selatan Jawa. Menurutnya, aktivitas seperti ini pada awalnya dikenal di daerah Bali timur (daerah Karang Asem) serta di dekat Bandar Aceh dan Sumatra Utara. Terdapat kemungkinan bahwa pembuatan garam dengan membuat ladang tersebut mendapat pengaruh dari metode pembuatan garam di Hokian, Cina.⁹⁸

Pengembangan pembuatan garam di Madura lebih intensif dimulai sejak zaman VOC pada abad ke-19 dengan sistem pajak tidak langsung. Pada perkembangannya, hal ini merangsang perluasan pembuatan ladang garam baru di Madura pada masa setelahnya. Pegaraman di Madura atau dalam istilah lokal disebut *paderen* terbagi menjadi dua

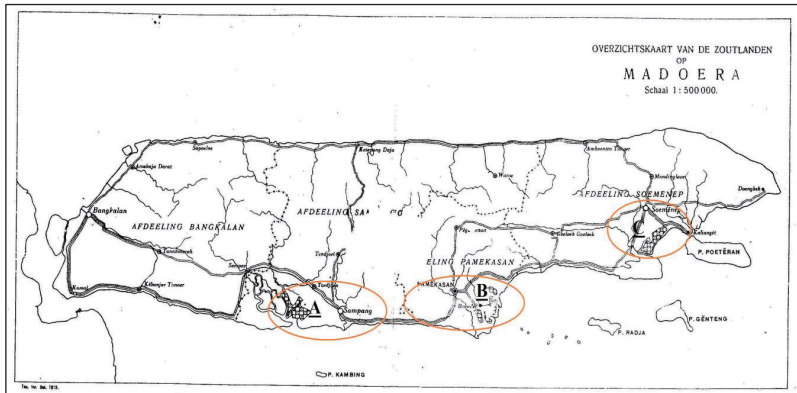
⁹⁷ Lombard, *Nusa Jawa*, 98.

⁹⁸ Bustami, "Mosem Nemor Bhajra," 243.

Informasi dari kronik-kronik Cina, seperti Chau-Ju-Kua dan kronik Cina Chu-fan Chi pada 1216, serta *Fei-Shin* dalam kitab *Hsing-cha-Sheng-lan* tahun 1436 yang memuat reportase perjalanan Cheng-ho dan Ma-Huan selama di *Tiang-ka-lo*. Reportase ini menjelaskan bahwa masyarakat Surabaya sudah mengupayakan pembuatan garam. Wilayahnya dari Gresik hingga di pesisir pantai sekitar Kota Surabaya telah dijumpai banyak ladang garam. Keahlian para petani dalam membuat garam inilah kemudian dikembangkan dan ditularkan ke pantai lain di sekitar pesisir Selat Madura.

status, yaitu pegaraman milik pemerintah kolonial (*gouvernementslanden*) dan pegaraman milik rakyat (*bevolkingslanden*).

Kebijakan monopoli garam menjadikan setiap proses pembuatan garam sampai penjualan menjadi lebih tertata berdasarkan administrasi perusahaan. Melalui *zoutrgie*, pemerintah memegang hak tunggal untuk memproduksi hingga proses penjualan garam. Sementara itu, rakyat memproduksi garam setelah kantor daerah garam setempat mengeluarkan surat izin produksi yang disebut sebagai *pepel*. Surat ini dikeluarkan setelah pemeriksaan para pemilik lahan garam untuk mengetahui pembuatan garam di lahan garam tersebut. Surat izin ini berupa kartu yang memuat beberapa data seperti nama pemilik, jumlah produksi garam tahun-tahun sebelumnya, pembiayaan, dan alasan perpindahan tangan kepemilikan tanah apabila hal itu mungkin terjadi.



Sumber: Arsip Kartografi Provinsi Jawa Timur, No. Peta 04. No. Arsip 90.

Gambar 2 Peta Pembuatan Garam di Sampang, Pamekasan, dan Sumenep Tahun 1915

Keterangan:

- Lahan pembuatan garam di *afdeling* Sampang (Pangarengan dan Ragung).
- Lahan pembuatan garam di *afdeling* Pamekasan (Boender).
- Lahan pembuatan garam di *afdeling* Sumenep (Marengan, Kertosodo, Pinggirpapas, Palabuhan, Mindung-mundung, Nambakor, dan Sarokka).

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Pada peta *zoutland* tahun 1915 (Gambar 2), wilayah pembuatan garam di Madura terbagi dalam tiga wilayah penting, seperti Sampang, Pamekasan, dan Sumenep, yang terletak di wilayah selatan Pulau Madura. Berdasarkan catatan Van der Kemp, tempat pembuatan garam tersebut dinamakan *zoutnegorizen* atau *zoutlanden* yang berarti tempat pembuatan garam.⁹⁹

Setiap tempat memiliki kompleks empang (plot) garam yang beragam. Sampang memiliki sekitar 1.377 empang, Pamekasan memiliki 1.547 empang, dan Sumenep memiliki 1.648 empang. Van der Kemp juga menjelaskan bahwa daerah pembuatan garam di Sampang, seperti Ragung, Dangpadang, dan Pangarengan, terletak sekitar 10 *paal* (1 *paal* = 1,5 km) dari pusat Sampang. Kawasan pembuatan garam ini termasuk di wilayah pantai selatan yang membujur dari utara ke selatan sepanjang 3 *paal* dan memiliki lebar antara 1 sampai 0,5 *paal*. Kompleks pegaraman Ragung ini dipisahkan oleh jalan distrik yang menuju kota *afdeling*, bagian kompleks pertama di sebelah utara berbatasan dengan kolam-kolam ikan, sedangkan bagian barat berbatasan dengan Sungai Ragong serta selatan berbatasan dengan Pangarengan dan Blega yang sungainya berfungsi sebagai sarana transportasi pengangkutan garam. Secara umum, kompleks pegaraman di Ragung dan Dangpadang terletak di sebelah utara jalan distrik, sedangkan kompleks pegaraman Pangarengan berada di sebelah selatan.¹⁰⁰

Kompleks pegaraman yang ada di Pamekasan berada di daerah Mangunan dan Capak, di kawasan pantai selatan yang terletak di Distrik Boender bagian selatan dan berjarak 6–7 *paal* sebelah tenggara dari pusat kota. Luas keseluruhan dua wilayah pegaraman ini seluas 2 *paal* persegi yang dibatasi tanggul berlapis dan agak lebar agar tidak mudah longsor terkena air. Daerah ini memiliki dua sungai, yakni Mangunan dan Bungaleng, yang membentuk teluk dan berfungsi untuk mengaliri air garam serta sebagai depot garam. Selain kedua tempat tersebut, Van der Kemp menguraikan lokasi pembuatan garam di Sumenep. Peg-

⁹⁹ Terkait dengan pusat pengolahan garam yang utama di distrik Madura seperti di daerah Sampang, Pamekasan, dan Sumenep, lihat pula dalam Thomas Stamford Raffles, *The History of Java*, 113.

¹⁰⁰ Parwoto, "Monopoli Garam," 56.

araman Sumenep memiliki sekitar tujuh wilayah pembuatan dengan luas keseluruhan 12 *paal* persegi yang terletak di sebelah tenggara pusat *affdeling*, di antara Kalianget di utara, Tanjung di sebelah selatan, dan berhadapan dengan Teluk Sumenep di sebelah timur. Ketujuh wilayah tersebut adalah Marengan, Kertosodo, Palabuhan, Mundung-mundung, Pinggirpapas, Nembakor, dan Sarokka.¹⁰¹

Menurut Raffles, pegaraman Sumenep merupakan yang paling baik di antara Pamekasan dan Sampang karena memiliki iklim yang baik untuk produksi garam.¹⁰² Laporan tahun 1928 oleh Residen Madura, J. G. van Heyst, menyebutkan wilayah Madura bagian timur merupakan wilayah yang kering, empat bulan tanpa curah hujan dan memiliki musim kemarau cukup panjang. Pada musim peralihan dari kemarau ke musim hujan, terkadang masih kering sehingga kristalisasi garam makin cepat.¹⁰³

Laporan Residen Madura, F. B. Batten, tahun 1923 juga memberitakan tempat penggarman selain di ketiga wilayah tersebut, yaitu Nembakor Barat dengan luas 465 ha dan Gresik Putih seluas 329 ha. Munculnya dua daerah baru itu sangat terkait dengan kebijakan pembelian tanah-tanah pegaraman oleh pemerintah kolonial. Pembangunan ini bertujuan untuk pengelolaan langsung proses produksi garam oleh pemerintah kolonial dengan berbagai pertimbangan yang sebelumnya hanya memonopoli garam yang diusahakan oleh rakyat. Pegaraman di Nembakor Barat dibangun pada 1918, sedangkan Gresik Putih di bangun pada 1925.¹⁰⁴

Usaha modernisasi dan perluasan area pembuatan garam terus dilakukan, terutama saat Perusahaan Negara Garam (PN Garam) berdiri sendiri pada 1961. Pada tahun yang sama, PN Garam ditunjuk sebagai lembaga stabilitas stok garam nasional untuk mengantisipasi segala kemungkinan buruk pascapelepasan monopoli garam tahun 1957. Pada era ini, semua wilayah pembuatan garam dibedakan men-

¹⁰¹ Parwoto, "Monopoli Garam," 56.

¹⁰² Raffles, *The History of Java*, 113.

¹⁰³ ANRI, *Memori Serah Jabatan*, CXLV.

¹⁰⁴ ANRI, *Memori Serah Jabatan*, CXLV.

jadi enam wilayah utama dengan luas total keseluruhan 6.000 ha. Pegaraman I di Sumenep memiliki dua halaman pembuatan garam utama seluas 1.470 ha, Pegaraman II di Pamekasan memiliki luas 980 ha, Pegaraman III di Sampang dengan dua halaman utama memiliki luas 1.150 ha, Pegaraman IV Nembakor di Sumenep memiliki dua halaman utama seluas 1.180 Ha, Pegaraman V di Gresik Manyar dengan dua halaman utama seluas 415 ha, dan Pegaraman VI Gersik Putih di Sumenep dengan luas 555 ha.¹⁰⁵

Total 6.000 ha tersebut merupakan akumulasi pembelian pegaraman milik rakyat selama 1961 hingga 1981. Pada periode tersebut, beberapa pembelian pegaraman rakyat yang tercatat antara lain pegaraman rakyat Madura Timur, pegaraman rakyat Pamekasan, pegaraman rakyat Surabaya, pegaraman rakyat Pati Jawa Tengah, pegaraman rakyat Cirebon, Jawa Barat, pegaraman rakyat di Ujung Pandang, dan pegaraman rakyat Bima, NTT. Namun, tidak dapat diketahui dengan pasti luas wilayah pegaraman yang dikuasai oleh rakyat sebelum dan sesudah proyek modernisasi tahun 1976. Sejak sistem monopoli dilakukan dalam pembuatan garam oleh pemerintah kolonial hingga pelepasan hak monopoli pada masa republik, batas wilayah pegaraman milik pemerintah dan rakyat sangat kabur dan terkadang menjadi sumber permasalahan.¹⁰⁶

Aktivitas pembuatan garam tidak terlepas dari keberadaan pembuatnya (produsen garam) yang merupakan kelompok penghasil garam. Kuntowijoyo menyebutkan bahwa produsen garam terdiri atas dua kelompok, yaitu, pertama, para pemilik ladang dan pembuat garam yang terkadang keduanya merupakan orang yang sama, serta, kedua, para pekerja garam dari awal produksi sampai pemasaran.¹⁰⁷

¹⁰⁵ Tim Penyusun, *Sejarah P.N. Garam*, 9, 41.

¹⁰⁶ Permasalahan batas-batas wilayah pegaraman pemerintah dan rakyat terutama setelah pelepasan hak monopoli dapat dilihat dalam surat residen Madura R. Soenarto Hadiwidjojo tanggal 5 Oktober 1956 yang ditujukan kepada Gubernur Jawa Timur dan Surat Kepala Perusahaan Pembikinan Garam, R. Soetanto Soetonagoro kepada Kepala perusahaan Garam dan Soda Negara (Koleksi Arsip dari Kantor Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

¹⁰⁷ Kuntowijoyo, *Perubahan Sosial*, 396.

Proses produksi garam di Madura sangat sederhana (*madurace*), yaitu membuat plot-plot yang kemudian dialiri air laut melalui kanal-kanal yang telah dibuat dan dibiarkan hingga berumur 25–30 hari untuk siap diproduksi. Metode seperti ini biasanya dilakukan sebanyak tiga kali selama musim kemarau dengan jeda waktu 10 hari. Sementara itu, umur garam siap panen adalah 20 hari.¹⁰⁸

Produksi garam dilakukan di pulau utama hanya terbatas pada pesisir selatan karena memiliki dua faktor alam yang mendukung. Pertama, pantai selatan merupakan wilayah pesisir yang memiliki kadar garam yang tinggi. Kedua, pengaruh angin gending dari Probolinggo yang berembus dari arah selatan ke wilayah Madura mempercepat proses kristalisasi air laut menjadi garam. Ketergantungan proses produksi garam terhadap cuaca menjadikan pekerjaan membuat garam menjadi suatu hal yang berisiko. Di satu sisi, kondisi alam yang baik menjadikan produksi garam meningkat, tetapi ketika kondisi alam berubah, pada saat berlangsung musim produksi garam terjadi hujan, dengan sendirinya produksi garam menurun. Selain itu, besar-kecilnya jumlah produksi garam merupakan bagian dari sistem kebijakan monopoli Pemerintah Hindia Belanda. Mereka menjadikan sistem monopoli tersebut sebagai bagian dari pelayanan kerja dan kemudian menjadi kewajiban pajak bagi rakyat. Pada 1916, beberapa catatan menyebutkan bahwa produksi garam mengalami penurunan secara tajam. Pada tahun tersebut, petani hanya mampu melakukan panen satu kali dan menjadikan harga garam melambung tinggi.¹⁰⁹

Pada laporan serah terima jabatan tahun 1928, Residen van Heyst menyebutkan bahwa Pemerintah Kolonial Belanda mengeluarkan kebijakan pembatasan produksi garam. Hal ini dilakukan karena produksi garam yang dihasilkan pada 1925 dan 1926 melebihi kapasitas aki-bat panjangnya musim kemarau. Pada 1927, pemerintah memutuskan untuk melakukan batas maksimal produksi sebanyak 90.000 *koyang*.

¹⁰⁸ Surat dari Kepala Perusahaan Garam Negeri tanggal 5 Mei 1952 kepada para penguasa pegaraman di Madura perihal penetapan umur garam (Koleksi arsip dari Kantor arsip Provinsi Jawa Timur). Terkait proses pembuatan garam berdasarkan standar dari pemerintah, lihat juga Tim Penyusun (1993, 40).

¹⁰⁹ Kuntowijoyo, *Perubahan Sosial*, 403–404.

Asisten Residen Sampang mengajukan penolakan dan meminta peninjauan kembali terhadap kebijakan pemerintah itu agar tidak menimbulkan reaksi dari para petani garam. Residen kemudian mengusulkan batasan maksimal produksi garam 108.000–150.000 *koyang*. Hal ini berdasarkan pertimbangan bahwa depot garam di Madura harus cukup menampung garam selama empat tahun, sedangkan konsumsi garam untuk semua keperluan setiap tahunnya sebanyak 110.000 *koyang*. Depot garam di Sumenep tahun 1927 hanya mampu menampung 422.000 *koyang* yang menyebabkan kapasitas depot selama empat tahun, masih kekurangan 18.000 *koyang*, sehingga ditambah produksi satu tahun menjadi 128.000 *koyang*. Pada tahun yang sama, pemerintah mampu memproduksi garam sebesar 20.000 *koyang* sehingga rakyat harus memproduksi sebesar 108.000 *koyang*. Untuk masa-masa selanjutnya, residen mengusulkan menambah kapa-

Tabel 4 Produksi Garam Tahun 1922–1926 dalam koyang. Produksi 1929–1933 (dalam ton)

Tahun	Garam Rakyat	Garam Pemerintah	Jumlah
1922	97.626	3.709	101.335
1923	84.188	5.475	89.663
1924	71.082	7.503	78.585
1925	219.769	34.754	254.523
1925	219.769	34.754	254.523
1926	185.416	35.262	220.678
1929	-	-	486.907
1930	-	-	313.579
1931	-	-	212.373
1932	-	-	207.619
1933	-	-	84.601

Sumber: Laporan Residen Madura J. G van Heyst 9 April 1928 (1922–1926) dan *Verslag Betreffende de Opium en Zoutregie en de Zoutwinning over het jaar* (1929–1933) (Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

Keterangan: 1 *Koyang* = 30 *pikul* = 1,8 ton = 1.800 kg

sitas produksi garam rakyat sebanyak 150.000 *koyang* karena kemarau panjang tahun 1925 dan 1926 akan lama terjadi pada tahun-tahun berikutnya, tetapi musim penghujan dalam waktu yang lama akan datang.¹¹⁰

Pada 1929, persediaan garam dari produksi sebelumnya di gudang-gudang pemerintah masih berkelebihan sehingga produksi masih perlu dibatasi. Pada periode ini, pegaraman di Sumenep diberi jatah produksi maksimum 30.000 *koyang*. Kegagalan panen yang terjadi pada 1929 di Sumenep membuat kebijakan pembatasan ini tidak dilaksanakan sehingga menyebabkan produksi garam di Sumenep menurun. Akan tetapi, produksi garam secara keseluruhan masih tinggi, terutama produksi garam Pamekasan melebihi dari batas maksimum. Untuk mengurangi kelebihan produksi garam, pemerintah mengambil langkah dengan melakukan pengambilan garam sebanyak satu kali dalam satu musim. Selain itu, dinas *zoutregie* berusaha memperpendek periode kristalisasi dan meneruskan kebijakan harga beli garam yang lebih rendah seharga f10 dari sebelumnya f15.¹¹¹

Untuk menunjang modernisasi perusahaan dan peningkatan produksi, sejak akhir abad ke-19, Pemerintah Hindia Belanda membangun pabrik-pabrik pembuatan garam briket. Pembangunan pabrik pembuatan garam briket ini dimulai pada 1899 di Kalianget, pabrik di Krampon Sampang pada 1903, dan pabrik di Mangunan Pamekasan pada 1904. Kenyataannya, pembangunan pabrik di Mangunan belum pernah digunakan karena telah terjadi salah perhitungan dalam pembangunan tersebut.¹¹²

Pada tahun-tahun awal pembangunan pabrik tersebut, belum dapat dipastikan jumlah produksi garam briket di Kalianget dan Kram-

¹¹⁰ ANRI, *Memori Serah Jabatan*, CLXVII–CLXVIII.

¹¹¹ van Der Lith, *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië*, 444.

Pada 1929, tercatat perusahaan garam pemerintah membeli produksi garam masyarakat Madura Timur masing-masing untuk pembelian garam dengan kualitas baik (KW 1) seharga f15 setiap *koyang*, sehingga untuk garam sebanyak 80.203 *koyang* seharga f1.203.045,50. Untuk harga garam selain KW 1 seharga f10 setiap *koyang* sehingga pemerintah mengeluarkan dana sebesar f44.196,95 dari pembelian garam sebanyak 4.419 *koyang* (ANRI, *Memori Serah Jabatan*, CLXXXVII).

¹¹² Parwoto, “Monopoli Garam,” 107.

pon karena dianggap sebagai masa percobaan. Tahun 1899–1903 merupakan masa percobaan pabrik di Kalianget dan tahun 1903–1904 masa percobaan pabrik di Krampon. Setelah itu, mulai dapat diketahui produksi garam briket di kedua pabrik tersebut. Pada 1929, pabrik garam di Kalianget dan Krampon mampu menghasilkan garam sebanyak 150.191 ton dengan nilai produksi sebesar *f*1.991.939,44 (*f*13,26 per ton), 127.487 ton senilai *f*1.920.402,79 (*f*15,06 per ton) pada tahun 1930, 156.885 ton senilai *f*1.814.794,82 (*f*11,57 per ton) pada 1931, 108.989 ton senilai *f*1.465.402,22 (*f*13,45 per ton) pada 1932, dan 116.168 ton senilai *f*1.350.192,09 (*f*11,62 per ton) pada 1933.¹¹³ Pada 1950, pabrik garam briket di Kalianget dan Krampon dengan 11 mesin produksi mampu menghasilkan 110.000 ton selama setahun. Pada 1953, kedua pabrik ini mampu menghasilkan garam briket sebanyak 200.000 ton selama setahun setelah mendatangkan mesin baru dan memperbaiki mesin lama.¹¹⁴

Produksi garam pada tahun peralihan antara 1942 dan 1947 tidak dapat diketahui karena semua data Perusahaan Garam tidak dapat ditemukan. Namun, bukan tidak mungkin pada masa tersebut produksi garam tetap berlangsung dengan kapasitas tertentu, terutama dilakukan oleh rakyat. Berdasarkan surat kabar Pelita Rakjat tanggal 21 Februari 1948, Perusahaan Garam telah dibuka kembali setelah mengalami gangguan produksi selama pendudukan Jepang dan masa-masa perang setelahnya.¹¹⁵

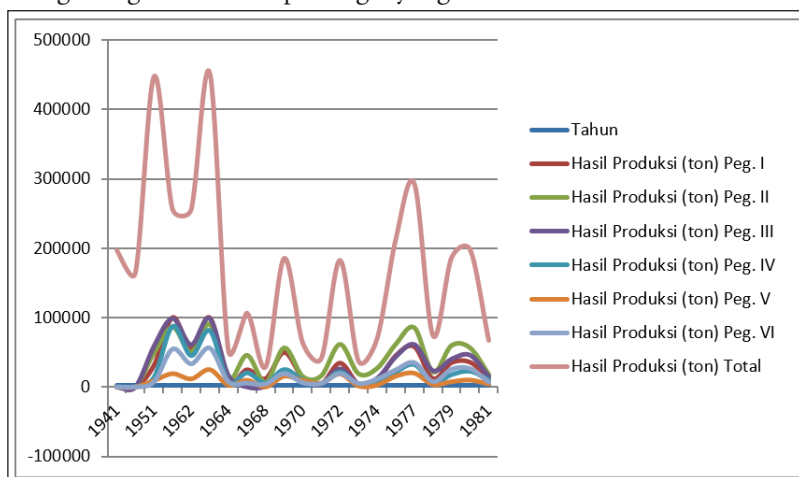
Data selama percobaan metode baru, jumlah produksi garam diakumulasi dengan pembelian garam rakyat, dapat dikatakan lebih banyak daripada tahun 1941 sebelum perang yaitu sebanyak 380.000 ton. Perang di sini dapat diartikan sebagai kedatangan awal militer Jepang. Data lain perusahaan tentang produksi garam mulai tercatat kembali pada 1948 sebanyak 381.000 ton. Analisis tentang sulitnya data-da-

¹¹³ *Verslag Betreffende de Opium en Zoutregie en de Zoutwinning over het jaar 1929-1933* (Koleksi arsip dari Kantor Arsip Provinsi Jawa Timur).

¹¹⁴ Untuk rincian produksi garam dari pabrik Kalianget dan Krampon antara tahun 1951 dan 1952, lihat ikhtisar singkatan Perusahaan Garam Negeri bulan November–Oktober 1951 dan Juni 1952 (Koleksi arsip dari kantor arsip Provinsi Jawa Timur).

¹¹⁵ Pelita Rakjat, edisi 21 Februari 1948.

ta produksi garam yang terjadi pada 1942–1947 karena Jawatan Regi melakukan perdagangan dengan cara lain, yakni penyelundupan untuk menghindari penyitaan terutama oleh pasukan NICA selama masa agresi.¹¹⁶ Selain itu, peningkatan produksi garam sejak 1961 lebih disebabkan oleh perluasan area pegaraman milik pemerintah. Pada 1973, penurunan produksi dapat diketahui karena adanya rasionalisasi perusahaan pada akhir tahun 1972. Namun, produksi kembali meningkat setelah modernisasi perusahaan tahun 1974. Sementara itu, faktor lain penurunan jumlah produksi biasanya disebabkan oleh musim hujan yang datang dengan cepat atau pembatasan produksi karena pemenuhan gudang telah mencapai target yang ditentukan.



Sumber: Diolah dari Surat Perusahaan Garam dan Soda Negara tanggal 4 Desember 1956 (produksi tahun 1941–1948), Surat Kepala Perusahaan Negeri 15 Juli 1951 (produksi tahun 1949–1951), dan Tim Penyusun (1993, 44) (produksi tahun 1961–1981).

Gambar 3 Grafik Produksi Garam Tahun 1941–1981

2. Masyarakat Produsen Garam

Masyarakat petani garam (dalam istilah lokal disebut sebagai *mantong*) atau produsen garam di Madura merupakan kelompok penghasil ga-

¹¹⁶ Pelita Rakjat, edisi 21 Februari 1948.

ram dibedakan menjadi dua, pertama, pemilik ladang dan pembuat garam yang terkadang keduanya merupakan orang yang sama. Kedua adalah para pekerja garam yang bergerak di berbagai bidang, seperti administrasi di kantor dinas *zoutregie* atau pada aktivitas pengangkutan garam.¹¹⁷ Berdasarkan penghitungan pada 1894, jumlah orang yang bekerja dalam industri garam mencapai 24.600 orang dari ketiga wilayah pembuatan garam di Madura. Pada 1917, jumlah tersebut semakin meningkat menjadi 150.000 orang.¹¹⁸

Pada 1912, jumlah pegawai dengan posisi *hoofddepotpakhuismeester* sebanyak empat orang, sesuai dengan jumlah tempat pembuatan garam di Madura. Sampang dan Pamekasan memiliki masing-masing satu *hoofddepotpakhuismeester*, sedangkan pegaraman di Sumenep memiliki dua anggota staf posisi tersebut, yaitu di wilayah pegaraman rakyat dan pegaraman pemerintah. Pada tahun yang sama, tercatat pula *opzichter* yang berjumlah 14 orang, sedangkan jabatan *mantri* yang diisi oleh raden, kiai, dan mas berjumlah 11 orang dengan gaji dari f 50 sampai f 75. Seorang *hoofddepotpakhuismeester* setiap bulan menerima gaji sebesar f 200 dengan tambahan untuk biaya sewa rumah sebesar f 60 sehingga setiap bulan total menerima gaji sebesar f 260.¹¹⁹

Secara administrasi, produksi garam pemerintah memiliki hierarki kepegawaian yang terdiri dari lima bagian, di antaranya pimpinan perusahaan, pegawai kantor pusat, personel pengawasan, dan personel gudang pantai yang terdiri atas orang-orang Eropa. Sementara itu, posisi terendah sebagai staf lapangan yang biasanya diisi oleh penduduk lokal atau non-Eropa. Pada 1936, kepala dinas *zoutregie*, Mr. C. Ph. C. E Steinmetz, yang memiliki wakil bernama P. de Booy dan beberapa inspektur, seperti J. Everts, Dr. Ir. F. E van Haeften, P. G. G. J. Lubbers, A. G. Ort, A. G. Blaauw, E. G. Seepers, C. W. Boon, H. van Luek, dan A. W. Turk, serta wakil inspektur bernama D. F. Tissing.¹²⁰

¹¹⁷ Kuntowijoyo, *Perubahan Sosial*, 396.

¹¹⁸ Parwoto, "Monopoli Garam," 15.

¹¹⁹ Parwoto, "Monopoli Garam," 79, 81.

¹²⁰ *Verslag Betreffende de Opium en Zoutregie en de Zoutwinning over het jaar* (1935, 19).

Tabel 5 Daftar Pegawai Dinas *Zoutregie* per 31 Desember 1936

Bagian	Jumlah
Personel Pengawas	1
Inspektur kelas dua	7
Pengawas	4
Asisten Pengawas	1
Kantor Pusat	
Kepala Komisi	1
Kepala Administrasi	1
Komisaris 1	2
Komisaris	3
Bendahara	1
Arsiparis	1
Akuntan	1
Gudang Pantai	
Kepala Administrasi	2
Administrasi kelas 1	3
Administrasi	10
Juru tulis	3
Staf Lapangan non Eropa	
Kepala Gudang kelas 1	3
Kepala Gudang	13
Kepala Mantri kelas 1	5
Kepala Mantri	67
Mantri	274
Pegawai rendah / kuli	550
Pelayan	3

Sumber: *Verslag Betreffende de Opium en Zoutregie en de Zoutwinning over het jaar* (1935, 20)

Di pegaraman Gresik Putih, laporan bulanan perusahaan tahun 1939 menyebutkan hierarki kepegawaian terdiri atas pegawai tetap

atau pegawai organik berjumlah empat orang, masing-masing menjabat sebagai pegawai teknisi kelas satu, teknisi kelas tiga, opsir kelas satu, dan opsir biasa. Di bawah mereka, terdapat tujuh mantri kelas satu.¹²¹ Laporan bulanan tersebut juga mencatat pegawai pembantu atau non-organik yang bersifat sementara, yaitu buruh bulanan dan buruh harian masing-masing 2 dan 12 orang, mantri 1 orang, mandor 1 orang, penjaga 4 orang, serta kuli sebanyak 167 orang. Sementara itu, dalam proses pembuatan garam, kuli sebagai pegawai rendahan dengan status buruh harian atau bulanan dibagi ke dalam beberapa posisi, seperti petani pembuat garam yang bekerja di *zoutregie*, kuli pemeliharaan waduk dan meja garam, serta kuli angkut garam. Di pegaraman Gresik Putih, rata-rata sebanyak 6.061 kuli bekerja dan diawasi oleh sekitar 38 mandor dan 47 opsir atau penjaga setiap tahun.¹²²

Sistem kepegawaian mengalami perubahan terutama setelah perusahaan berubah status dari PGSN menjadi perusahaan negara tahun 1961. Pada tahun tersebut, terdapat dua jenis pegawai berdasarkan statusnya, yakni pegawai negeri sipil sebanyak 2.171 orang dan pegawai perusahaan sebanyak 1.844 orang. Selain itu, terdapat pekerja harian tetap yang dipekerjakan perusahaan sebanyak 6.235 orang. Angka tersebut kemudian berkurang setelah diadakannya rasionalisasi pada tahun 1969 masing-masing menjadi 745 orang pegawai negeri sipil, 907 pegawai perusahaan, dan 4.899 pekerja harian tetap. Rasionalisasi perusahaan kembali dilakukan pada 1972 sehingga jumlah pegawai keseluruhan menjadi 2.599 orang dan pada akhir November 1972, jumlah pegawai negeri sipil menjadi 458 orang, pegawai perusahaan 295 orang, dan pekerja harian tetap sebanyak 1.336 orang.¹²³

¹²¹ Parwoto, "Monopoli Garam," 82.

Para pekerja di bawah mantri biasanya merupakan pekerja harian atau bulanan yang tidak bersifat sementara. Dalam sistem monopoli garam, situasi ini merupakan konsekuensi logis atas pembedaan jenis pekerjaan berdasarkan kelompok Eropa, elit lokal dan masyarakat biasa.

¹²² *Maandverslag over de maand*, December 1939, *Zoutland* Gresik Poetih (Koleksi arsip dari kantor arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

¹²³ Tim Penyusun, *Sejarah P.N. Garam*, 74–76.

Salah satu komunitas produsen garam yang tidak termasuk dalam masyarakat produsen garam berdasarkan tipologi Kuntowijoyo adalah komunitas masyarakat pengangkutan garam, selain yang bekerja di dinas pengangkutan resmi. Mereka adalah penduduk setempat yang bekerja di bidang pengangkutan garam swasta serta mampu beradaptasi dari berbagai kebijakan pemerintah terkait monopoli garam. Tidak dapat diketahui dengan pasti jumlah keseluruhan dari penduduk yang bekerja di bidang ini, tetapi mereka terkadang orang yang sama dari petani garam, baik sebagai buruh pekerja maupun pemilik modal.

B. Pelabuhan dan Sistem Pergudangan Garam

Pelabuhan dan sistem penyimpanan garam (gudang) menjadi hal yang krusial dalam mendukung aktivitas pengiriman garam dari Madura ke berbagai wilayah tujuan di luar pulau. Sejak monopoli, Pelabuhan Kalianget yang berada di wilayah Sumenep menjadi pelabuhan utama pengiriman garam. Infrastruktur yang cukup baik memosisikan Pelabuhan Kalianget sejak lama telah berkembang menjadi pelabuhan utama yang menjadi pintu keluar-masuk penumpang dan berbagai komoditas perdagangan. Selain itu, ada juga Pelabuhan Kertasada, juga di Sumenep, yang dibangun secara khusus oleh perusahaan garam untuk mendukung pengiriman garam oleh armada khusus mereka. Meskipun pelabuhan ini dibangun sebagai bagian dari upaya modernisasi perusahaan garam, namun keberadaannya tetap sebagai pelabuhan pembantu Pelabuhan Kalianget. Berbeda dengan dua pelabuhan yang telah disebut, pelabuhan pantai di Kecamatan Sresih merupakan pelabuhan yang muncul dan berkembang sejalan dengan aktivitas pembuatan garam di Sampang. Lokasinya berada tepat di muara Sungai Blega yang dikelilingi oleh tambak-tambak garam yang luas.

1. Pelabuhan Pengangkutan Garam

Pelabuhan menurut Lapien memiliki dua makna yang selalu berubah berdasarkan dua konsep yang berbeda, yaitu konsep fisik dan konsep ekonomi. Pelabuhan berdasarkan konsep fisik memiliki makna sebagai tempat berlindung atau berlabuh kapal-kapal. Pelabuhan berdasarkan konsep ekonomi adalah suatu tempat terjadinya tukar-menukar barang

atau keluar-masuknya barang sebagai komoditas perdagangan antara daerah pedalaman (*hinterland*) dan daerah seberang (*foreland*).¹²⁴ Berdasarkan Peraturan Pemerintah Kolonial tahun 1825, menyambut era liberalisasi pelayaran dan perdagangan, pelabuhan di Hindia Belanda terdiri atas pelabuhan perdagangan umum (*grooten handel*) dan pelabuhan pantai (*kleinen handel*).¹²⁵

Pelabuhan pengangkutan garam di Madura memiliki tiga pelabuhan utama, yaitu Pelabuhan Kalianget, Pelabuhan Kertasada, dan Pelabuhan Pantai di Muara Sungai Raja. Dua pelabuhan pertama merupakan pelabuhan yang terletak di dekat wilayah pegaraman Sumenep, sedangkan pelabuhan ketiga berada di muara Sungai Raja di dekat pegaraman Sreseh Pangarengan Sampang. Saat monopoli pengangkutan garam berlangsung, Pelabuhan Kalianget sebagai pelabuhan utama sementara pelabuhan Kertasada dan pelabuhan pantai di muara Sungai Raja sebagai pelabuhan pembantu yang biasanya ditempati oleh pelayaran perahu.

Tabel 6 Aktivitas Pengangkutan Garam di Pelabuhan Kalianget (30–31 Desember 1951)

Aktivitas	Jumlah	Nama Kapal/Perahu
Sandar	20 buah	Marengan, Kapedi, Sarokka, Sapudi, Balega, Prenduan, Kramat, Arosbaja, dan perahu-perahu dengan nomor 4, 21, 23, 25, 26, 42, 51, 58, 70, dan 7.
Berangkat	22 buah	Tambuku ke Bagansiapiapi, Mies dan Bonito ke Semarang, Maratua ke Tandjung Satai, Ambunten ke Surabaya, Telango ke Krampon. Perahu nomor 1, 2, dan 3 ke Semarang, nomor 5, 24, 44, 48, 50, dan 53 ke Krampon, nomor 47 ada di Bunde, nomor 29 dan 45 ke Probolinggo, serta perahu nomor 43 dan 49 ke Surabaya.

Sumber: Diambil sebagian dari laporan Harian OJZ (PLDT) 30-31 Desember 1952 (Koleksi Arsip dari Kantor Arsip Provinsi Jawa Timur).

¹²⁴ Lopian, “Dunia Maritim,” 9.

¹²⁵ Sulistiyono, “Liberalisasi Pelayaran,” 37–38.

Pelabuhan Kalianget memiliki arti ekonomi sebagai pintu utama keluar-masuk berbagai komoditas perdagangan di Madura bagian timur. Pada 1812, penduduk setempat memiliki sebanyak 3.765 buah perahu dengan total muatan 15.230 ton bersandar di pelabuhan ini dan mengalami peningkatan setahun kemudian, yaitu 4.752 perahu dengan total muatan 33.769 ton. Tentunya angka ini semakin meningkat setelah diakumulasi dengan perahu yang datang dari wilayah lain ketika melakukan aktivitas perdagangan di pelabuhan ini.

Aktivitas pengangkutan garam semakin menambah jumlah perahu dan kapal yang berlabuh maupun berangkat di Pelabuhan Kalianget. Pada saat KPM, MSM, dan OJZ mendapatkan hak pengangkutan garam, mereka menjadikan Pelabuhan Kalianget sebagai tempat bongkar muat garam.¹²⁶ Berdasarkan laporan harian dari administrasi OJZ di Kalianget pada 30–31 Desember 1951, rata-rata kapal dan perahu pengangkut garam yang bersandar dan pergi di pelabuhan tersebut berjumlah 20 buah lebih setiap hari (lihat Tabel 6). Selain itu, Pelabuhan Kalianget memiliki banyak galangan tempat perbaikan perahu dan kapal.¹²⁷

Pelabuhan Kertasada merupakan pelabuhan khusus pengangkutan garam yang dimiliki oleh Perusahaan Garam. Tidak diketahui secara pasti kapan pembangunan pelabuhan ini, tetapi dimungkinkan bahwa

¹²⁶ Sulistiyono, “Liberalisasi Pelayaran,” 85–94.

Tidak dapat diketahui dengan pasti posisi Pelabuhan Kalianget dalam kebijakan pemerintah kolonial memasuki era liberalisasi pelayaran dan perdagangan sejak dekade kedua abad ke-19 hingga masa setelahnya. Namun, tipologi pelabuhan sebagai tempat perdagangan umum atau perdagangan kecil maupun antara pelabuhan induk dan pelabuhan binaan dianggap kurang relevan terhadap status Pelabuhan Kalianget. Tampaknya, Pelabuhan Kalianget memiliki status khusus di luar kebijakan tersebut sebagai bagian dari monopoli garam. Terkait liberalisasi pelayaran dan perdagangan, serta perkembangan pelabuhan di Hindia Belanda lebih lanjut lihat sumber di atas.

¹²⁷ ANRI, *Memori Serah Jabatan*, CXLIH.

Laporan pemerintah kolonial Belanda tahun 1924 menyebutkan banyaknya jumlah perahu di pelabuhan-pelabuhan Madura, terutama di Kalianget. Banyak perahu melakukan pengangkutan barang ataupun penumpang ke tempat lain di sekitar Selat Madura, seperti Surabaya, Probolinggo, Pasuruan, serta ke wilayah-wilayah yang lebih jauh di Bali, Lombok, Makassar, Banjarmasin, Balikpapan, dan Pontianak. Bahkan, terdapat perahu asal Pulau Sapeken pernah melakukan pelayaran ke Singapura.

pelabuhan ini sudah ada sejak proyek modernisasi pengangkutan garam tahun 1912 sebagai bagian dari peningkatan kapasitas pengangkutan garam oleh dinas tersendiri. Dari pengertian pelabuhan yang telah disebutkan, Pelabuhan Kertasada memiliki makna ekonomi sebagai pusat pengiriman komoditas garam. Namun, mempertimbangkan bentuk fisiknya yang berada di wilayah pegaraman, pelabuhan tersebut dapat dikatakan sebagai wilayah pelabuhan yang mampu menyokong komoditas perdagangannya sendiri. Seperti halnya Kalianget, Kertasada tidak hanya berfungsi sebagai pelabuhan karena dalam waktu yang bersamaan bertindak sebagai pusat produksi garam atau daerah *hinterland* untuk dirinya sendiri.

Data yang sedikit lebih lengkap tentang Pelabuhan Kertasada dapat dilihat saat Perusahaan Garam melakukan proyek perbaikan pelabuhan ini pada 1955, saat kepala perusahaan memberikan beberapa hal yang menjadi pertimbangan perbaikan pelabuhan. Pada 1954, perahu terbesar yang pernah memasuki Pelabuhan Kertasada melalui Kali Marengan memiliki tonase 60 ton, lebih tepatnya mencapai 2.274 dengan total tonase 30.000 ton. Kali Marengan yang menjadi pintu masuk pelabuhan mengalami pendangkalan dan tidak memiliki dermaga yang baik. Berdasarkan pertimbangan tersebut, proyek perbaikan Pelabuhan Kertasada terletak pada bagian pendalaman Muara Marengan 1.200 m³, pendalaman Kali Marengan sepanjang 200 m, pengerukan dan perluasan area kantor, serta penambahan gudang dengan dengan total biaya Rp2.500.000,00.¹²⁸

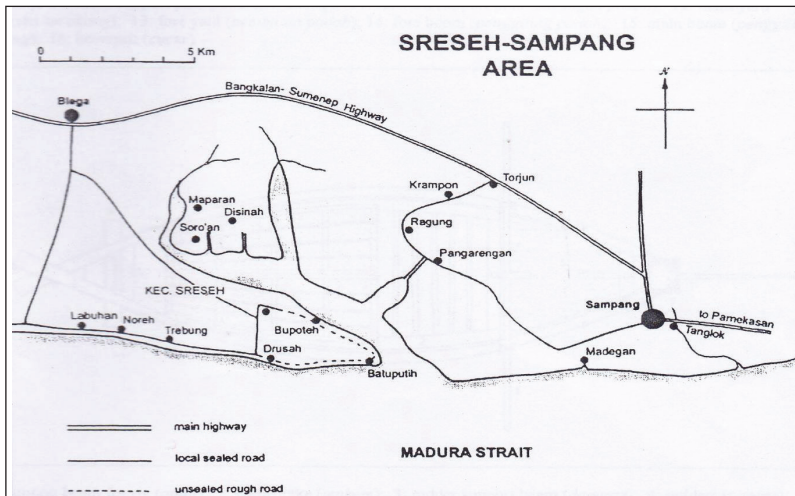
Pelabuhan Pantai Sresih-Pangarengan berada di sebuah muara Sungai Blega (Gambar 4). Tanah pegaraman di sekitar muara ini tersebar di desa-desa di Kecamatan Pangarengan dan Kecamatan Sresih. Sungai Rajeh merupakan istilah lokal untuk tempat ini. Wilayah ini dibagi menjadi tiga unit desa, yaitu Labuhan di bagian barat, Taman di tengah, dan Sresih bagian timur. Pelabuhan ini merupakan wilayah beroperasinya perahu layar bernama *janggolan*.¹²⁹

¹²⁸ Surat Kepala Perusahaan Pembikinan Garam kepada Residen Madura di Pamekasan tanggal 23 November 1955 tentang perbaikan Pelabuhan Kertasada (Koleksi arsip dari kantor arsip daerah Provinsi Jawa Timur).

¹²⁹ Stenroos, "The Janggolan," 3.

Tidak dapat diketahui dengan pasti sejak kapan muara tersebut digunakan sebagai pelabuhan pantai untuk perahu layar. Namun, berdasarkan cerita masyarakat yang berkembang di Desa Labuhan, sejarah desa berawal dari seorang saudagar yang melintasi Selat Madura yang melihat iring-iringan gajah putih di daratan. Seketika itu, saudagar merasa suka dengan gajah-gajah tersebut lalu memerintahkan anak buahnya untuk segera melabuhkan perahunya dan menangkap gajah putih. Sejak saat itu, wilayah tersebut ditempati oleh saudagar dan anak buahnya yang kemudian menjadi Desa Labuhan.

Berdasarkan cerita tersebut, dapat dikatakan bahwa sejarah desa Labuhan berawal dari aktivitas pembuatan dan pengangkutan garam. Asumsinya, gajah-gajah putih tersebut identik dengan gunung garam yang terlihat dari kejauhan layaknya gajah putih yang sedang berjalan. Sementara itu, saudagar dan perahu layarnya adalah pelaku pengangkutan garam. Lokasi Desa Labuhan sendiri tidak berada tepat di muara sungai yang dimaksud dan berjarak 7–8 km dari tanah pegaraman sehingga cerita tersebut seakan-akan tidak relevan, kecuali kita mengaitkan cerita ini dengan asal dari penduduk Labuhan.



Sumber: (Stenroos 2001, 25)

Gambar 4 Pelabuhan Pantai di Muara Sungai Rajeh (Pangarengan-Sreseh Sampang)

Banyak penduduk Desa Labuhan meyakini para pendiri desa berasal dari sebuah pulau kecil yang berada di muara sungai yang dikenal dengan Soroa'an Sreseh. Kemungkinannya, istilah labuhan yang identik dengan pelabuhan pada awalnya berada di sekitar muara sungai tersebut, tetapi pada perkembangannya bergeser ke arah barat mengikuti perubahan orientasi ekonomi dari pelayaran antarpulau menjadi nelayan pantai yang saat ini berpusat di Desa Labuhan dan menjadi pusat Kecamatan Sreseh. Namun, tidak dapat ditarik kesimpulan kapan wilayah ini mulai melakukan aktivitas pengangkutan garam, kecuali kita berasumsi bahwa cerita tersebut seumur dengan awal pembuatan garam.¹³⁰

Data yang terbaru lebih menunjukkan bahwa pelabuhan pantai tersebut digunakan sebagai aktivitas pengangkutan garam. Pada 1952, seorang pemilik kapal *janggolan* bernama Pak Maju dari Taman Sreseh mendapat kontrak pengangkutan garam pemerintah sebanyak 30 ton yang mendapat kecelakaan di perairan Sedayu Lawas di Lamongan.¹³¹ Laporan tersebut mengindikasikan penggunaan pelabuhan pantai ini sebagai sarana pengangkutan garam untuk membantu Pelabuhan Kalianget, terutama sejak monopoli hingga sistem kongsi. Laporan lain menyebutkan tentang pengerukan Kali Blega dan Kali Pangarengan yang menghubungkan muara sungai tersebut dengan pegaraman lain di sekitarnya. Pada 1952, usaha pengerukan Kali Blega dilakukan dengan mempertimbangkan gudang garam Dang-pandang. Bahwa, posisi Dang-pandang berada di kali yang cukup lebar dengan kedalaman 2,70 meter.¹³²

¹³⁰ Stenroos, "The Janggolan," 8.

Stenroos memperkirakan bahwa Sreseh telah ditempati sebagai wilayah pembuatan garam dan pelabuhan mengacu pada penemuan batu nisan tua yang memiliki usia hampir sama dengan nisan makam Ratu Ibu Madegan Sampang sekitar abad ke-16.

¹³¹ Surat Kepala Perusahaan Pembikinan Garam kepada Kepala Perusahaan Garam dan Soda Negeri tanggal 1 Desember 1952 tentang perbaikan kali Blega (koleksi arsip dari Kantor Arsip Provinsi Jawa Timur).

¹³² Surat dari Kepala Perusahaan Pembikinan Garam kepada Residen Pamekasan tanggal 31 Oktober 1955 tentang kecelakaan perahu pengangkutan garam Blega (Koleksi Arsip dari Kantor Arsip Provinsi Jawa Timur).

Pada 1960, dilakukan sebuah usaha pengerukan Kali Pengarengan yang terbagi dalam dua bagian. Pertama, di bagian depan gudang Pengarengan yang memiliki panjang 250 meter, lebar kali dibuat menjadi 90 meter. Kedua, dari tempat gudang Pengarengan menuju Selat Madura sepanjang 900 meter dan lebar kali rata-rata 70 meter. Sementara itu, mempertimbangkan dampak yang akan terjadi terhadap halaman gudang yang ada di sekitar Kali Pengarengan, maka dalam realisasinya, pengerukan di depan gudang yang memiliki lebar 250 meter, maksimum lebar kali 62 meter dan rata-rata lebar kali 42 meter.¹³³

2. Sistem Pergudangan Garam

Peraturan paling mendasar dalam sistem gudang penyimpanan garam memiliki ketentuan bahwa pusat gudang penyimpanan garam di Sumenep harus mampu mencukupi persediaan garam selama empat tahun. Pada 1927, konsumsi garam mencapai 110.000 *koyang* sehingga penyimpanan garam harus mencapai 440.000 *koyang* di seluruh gudang penyimpanan.¹³⁴

Gudang merupakan bagian terpenting dari sistem pengangkutan garam. Pembangunan gudang tidak hanya sekedar tempat penyimpanan, tetapi salah satu bagian dari sistem pengangkutan garam. Sistem pergudangan sejak dibentuknya dinas *zoutregie* hingga Perusahaan Garam Negeri terdiri atas tiga dinas gudang garam, yaitu Dinas Gudang Kalianget, Dinas Gudang Krampon, dan Dinas Gudang Surabaya. Selain gudang dinas tersebut, terdapat gudang-gudang khusus di pabrik garam Kalianget dan pabrik garam Krampon, serta di beberapa pantai dan pedalaman yang dimiliki oleh cabang niaga sebagai pendukung sistem distribusi garam.

Laporan pemerintah kolonial tahun 1930 di Madura Timur menyebutkan terdapat 14 gudang penyimpanan garam dengan rincian 4 di Pamekasan dan 10 di Sumenep. Selain itu, terdapat empat tempat

¹³³ Surat Kepala Cabang Pembikinan Garam Sampang kepada Kepala cabang Pengangkutan Laut dan Kali PGSN tanggal 12 Agustus 1960 (Koleksi arsip dari kantor arsip daerah Provinsi Jawa Timur).

¹³⁴ ANRI, *Memori Serah Jabatan*, CLXVII.

penyimpanan sekaligus sebagai tempat penjualan garam murah untuk kepentingan pengusaha pengawetan ikan di Pasongsongan, Abunten, Pasiyan, dan Sapeken. Laporan yang sama menyebutkan telah dibangun tiga gudang penyimpanan baru di daerah pegaraman Sumenep, Nembakor. Pada 1935, *zoutregie* telah memiliki 28 gudang transit dan bertambah menjadi 32 gudang pada 1936. Gudang tersebut adalah Tjepper (*Vorstenlanden*), Selatpandjang dan Tandjoengbalai (Pantai Timur Sumatra), Emmahaven (Pantai Barat Sumatra), Koeala Kapoeas (Kalimantan), serta Bintoehan (Bengkulu).¹³⁵ Secara keseluruhan, gudang penyimpanan garam terbagai menjadi dua bagian, yaitu gudang di area pegaraman dan gudang di beberapa wilayah distribusi yang dimiliki oleh beberapa cabang niaga Perusahaan Garam. Sejak 1961, kapasitas gudang yang dimiliki oleh perusahaan garam sebesar 889.400 ton. Gudang di area pegaraman adalah Gudang pegaraman Sumenep (220.000 ton), Pamekasan (125.000 ton), Sampang (220.000 ton), Nembakor (175.000 ton), Gresik Manyar (20.000 ton), dan Gresik Putih (100.000 ton) dengan total kapasitas gudang sebesar 860.000 ton.¹³⁶

Sementara itu, kapasitas penyimpanan di gudang wilayah distribusi sebesar 29.400 ton dan biasanya menempati kompleks pelabuhan transit. Keberadaan gudang garam resmi milik Perusahaan Garam menandakan bahwa pelabuhan tersebut sebagai pelabuhan yang ditunjuk sebagai tempat resmi bongkar muat garam kiriman dari Madura. Selanjutnya, garam tersebut akan dikirim ke daerah-daerah pedalaman. Gudang di pelabuhan transit meliputi gudang di Belawan (5.000 ton), Palembang (3.000 ton), Jambi (300 ton), Lampung (1.000 ton), Teluk Bayur (1.000 ton), Tanjung Priok (9.000 ton), Cirebon

¹³⁵ Verslag Betreffende de Opium en Zoutregie en de Zoutwinning over het jaar (1935, 15); ANRI, Memori Serah Jabatan, CLXXXVII–CLXXXVIII.

¹³⁶ Sistem gudang di wilayah pembuatan garam di Nembakor (Gambar 3) merupakan sistem pergudangan modern yang dikerjakan sejak tahun 1940. Pada proses pengerjaan kompleks gudang tersebut, pemerintah kolonial menghabiskan dana sebesar f 775. Terkait rincian dana tersebut liha surat tentang *kosten voor den bouw van een spoorbrug over het transportkanaal bij het beheerderskantoor zoutland Nembakor-West* (Koleksi arsip dari kantor arsip daerah Provinsi Jawa Timur).



Sumber: (KITLV 2013)

Gambar 5 Penyimpanan Garam di Tempat Terbuka Milik Perusahaan Garam di Sumenep, 1930

(2.000 ton), Cilacap (2.500 ton), Surabaya (2.600 ton), Pontianak (1.000 ton), Banjarmasin (1.500 ton), dan Samarinda (500 ton).

¹³⁷ Sementara itu, Perusahaan Garam akan menggunakan gudang-gudang penyimpanan yang dimiliki oleh pihak ketiga dengan sistem persewaan.

Angka tersebut tidak termasuk dalam tempat-tempat penyimpanan garam yang dimiliki oleh petani garam. Sejak pelepasan monopoli garam tahun 1957, petani garam memiliki kebebasan untuk menyim-

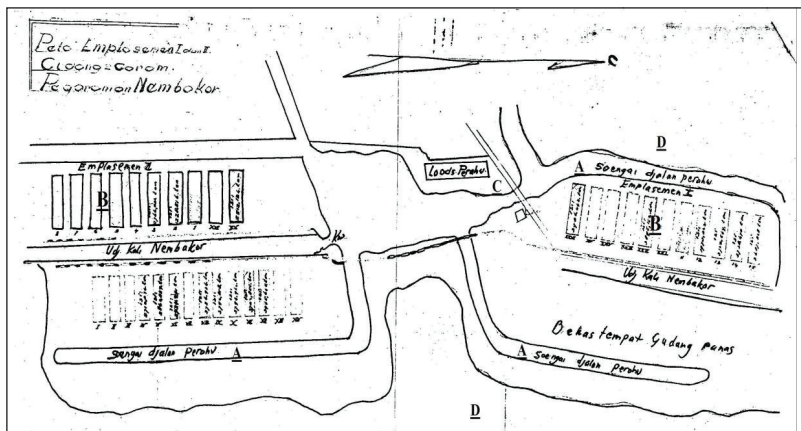
¹³⁷ Tim Penyusun, *Sejarah P.N. Garam*, 45.

pan sendiri hasil produksi garam. Tempat-tempat penyimpanan garam milik petani garam di Madura, terutama di Kecamatan Sreseh di Desa Sreseh, Desa Marparan, dan Desa Soro'an biasanya berada di sekitar pegaraman dan tidak berupa bangunan gudang. Garam ditumpuk sedemikian rupa membentuk sebuah gunung garam kemudian bagian atas ditutupi oleh jerami, tampak seperti bangunan rumah berbentuk limas dari jauh. Sistem tradisional ini mampu menyimpan garam dengan waktu lama dan tahan terhadap panas atau hujan. Para petani garam di wilayah ini dapat memiliki 2-3 penyimpanan. Sistem penyimpanan seperti ini biasanya dilakukan oleh para petani garam agar dapat menentukan harga garam dengan menjualnya setelah musim garam berlalu.¹³⁸

Peraturan tentang sistem penyimpanan garam di gudang-gudang penyimpanan secara lengkap dapat dilihat dalam peraturan yang dibuat pada 1951. Peraturan gudang ini dibuat untuk menggantikan peraturan tentang sistem penyimpanan dan peraturan gudang garam yang ada sebelumnya. Setiap gudang akan dikepalai oleh seseorang penguasa gudang yang bertanggung jawab terhadap Kepala Perusahaan Garam Nasional (KPGN) dan hanya pegawai yang berada di bawah pengawasan langsung penguasa gudang yang hanya memiliki izin keluar masuk gudang secara otomatis. Sementara itu, pegawai yang lain harus mengurus surat izin yang hanya berlaku sekali.

Gudang Kalianget yang meliputi gudang di Nembakor, Gresik Putih, merupakan gudang pusat yang dimiliki oleh Perusahaan Garam Nasional. Ketersediaan barang di gudang tersebut dapat ditunjukkan dengan kartu harian atau kartu bulanan. Jika kartu tersebut menunjukkan ketersediaan barang sangat rendah, maka pengurus gudang harus mengurus surat penambahan barang kepada Kepala PGN. Surat tersebut harus mencantumkan jumlah terakhir dari barang yang diminta dan persediaan terkecil atau terbesar permintaan barang yang akan dimasukkan ke dalam gudang serta diterangkan pula harga kesatuan dari barang tersebut.

¹³⁸ Wawancara dengan H. Fausi, Madura, Oktober 2012.



Sumber: Surat Penguasa Pegaraman Nembakor kepada Kepala Perusahaan Garam Negeri Kalianget 19 Mei 1952 (Koleksi Arsip dari Kantor Arsip Provinsi Jawa Timur)

Gambar 6 Peta Gudang Garam di Nembakor Tahun 1952

Keterangan: (A) Sungai Jalan Perahu Pengangkut Garam, (B) Gudang Garam, (C) Tempat Perahu Pandu, dan (D) Tambak Garam

Kedua, berdasarkan peraturan tahun 1951, Gudang Krampon merupakan tempat penyimpanan barang-barang dari Gudang Kalianget yang disertai dengan surat permintaan. Pengiriman barang untuk Krampon yang telah diketahui pengurus gudang Surabaya dapat secara langsung dikirimkan dengan catatan surat pengiriman yang memiliki tembusan ke Dinas Gudang Kalianget. Setelah dua hari penerimaan barang, Dinas Gudang Krampon berkewajiban untuk mengirim surat laporan penerimaan ke dinas gudang di Kalianget.

Ketiga, Gudang Surabaya merupakan gudang pengiriman garam ke gudang-gudang di daerah lain yang dimiliki oleh cabang niaga perusahaan garam seperti di Sumatra, Kalimantan, dan Sulawesi. Hal ini didasarkan pada posisi Gudang Surabaya sebagai tempat penerimaan semua barang yang dipesan oleh perusahaan garam. Dinas Gudang Surabaya berkewajiban untuk melakukan pemeriksaan tentang penerimaan dan pengiriman barang. Setelah dua hari penerimaan barang tersebut, Dinas Gudang Surabaya melaporkan aktivitas penerimaan tersebut secara tertulis kepada Dinas Gudang Kalianget.

Tembusan dari laporan langsung dikirimkan ke bagian administrasi Pengangkutan Laut Djawa Timur di Kalianget untuk mempercepat pengiriman barang tersebut. Tanggung jawab lain dari Dinas Gudang Surabaya adalah mengurus atau mengusahakan semua pembelian keperluan perusahaan.¹³⁹

Pada perkembangannya, sejak perusahaan garam pemerintah berubah menjadi perusahaan negara dan kemudian perusahaan umum, dibentuk sebuah sistem gudang berdasarkan status gudang penyimpanan garam untuk keperluan stok nasional. Beberapa gudang stok nasional, di antaranya Madura Timur sebanyak 10 gudang, Madura Barat 9 gudang, serta Jawa timur 11 gudang terletak di Gresik, Probolinggo, Lamongan, Tuban, dan Pasuruan. Jawa Tengah memiliki 12 gudang di Jepara, Rembang, dan Pati; Jawa Barat memiliki 6 gudang di Brebes, Indramayu, dan Cirebon; Sulawesi Selatan memiliki 5 gudang di Buloa, Maros, Takalar, dan Jeneponto; Nusa Tenggara Barat memiliki 4 gudang di Kalaki.¹⁴⁰

C. Jaringan Tata Niaga Garam Madura

Sebagai salah satu komoditas yang dikembangkan sejak lama, perdagangan garam Madura juga telah dilakukan selama bertahun-tahun. Garam Madura dibuat dan dikirim ke berbagai wilayah melalui pelabuhan-pelabuhan penting seperti Surabaya, Gresik, dan Semarang untuk berbagai keperluan terutama industri perikanan di era kolonial. Hampir di setiap pelabuhan di Sumatra, Kalimantan, dan Sulawesi, garam hampir dipastikan menjadi salah satu komoditas yang tidak pernah absen diperdagangkan. Pada perkembangannya, sejak kebijakan monopoli garam diterapkan oleh Pemerintah Hindia Belanda, Garam Madura menjadi komoditas penting dalam menyokong ekonomi kolonial. Perdagangan garam yang diproduksi di Pulau Madura semakin intensif dilakukan.

¹³⁹ Surat Kepala Perusahaan Garam Negeri R. Soetanto Soetanagoro kepada para penguasa pegaraman, penguasa gudang, dan Administratur PLDT tentang peraturan gudang tanggal 1 Maret 1951 (Koleksi Arsip dari Kantor arsip Provinsi Jawa Timur).

¹⁴⁰ Tim Penyusun, Sejarah P.N. Garam, 56.

1. Perdagangan Garam Sebelum Tahun 1900

Aktivitas pelayaran dan perdagangan di wilayah Nusantara dapat dipastikan telah ramai sejak berabad-abad dan mungkin telah seumur dengan wilayah Nusantara itu sendiri. Kondisi alam yang mendukung sebagai wilayah khatulistiwa menciptakan sistem angin musim yang menguntungkan dan menjadikan tempat ini begitu istimewa bagi aktivitas pelayaran dan perdagangan. Kondisi alam yang menguntungkan tersebut menjadikan tempat ini sebagai tempat pertemuan berbagai kapal atau perahu dari seluruh penjuru dunia.¹⁴¹ Situasi ini menjadikan Indonesia sebagai wilayah maritim yang luas yang memiliki tiga laut utama, yaitu Laut Jawa, Laut Flores, dan Laut Banda, yang mampu menciptakan *sea system* di perairan Nusantara.

Laut Jawa merupakan salah satu dari lima zona komersial di Asia Tenggara. Pada abad ke-14 dan awal abad ke-15, Laut Jawa merupakan kawasan laut yang terbentuk karena perdagangan rempah-rempah, kayu gaharu, beras, dan sebagainya. Perdagangan ini terjadi antara wilayah barat dan wilayah timur Nusantara yang melibatkan Kalimantan Selatan, Jawa, Sulawesi, Sumatra, dan Nusa Tenggara.¹⁴²

Munculnya Portugis sebagai kekuatan maritim setelah penjelajahan dan ekspansi yang dilakukan Alfonso d'Albuquerque telah menjadikan berbagai tempat mulai dikuasainya, seperti Goa (1510), Malaka (1511), dan Ormuz (1515). Ekspansi ini mengubah jalur-jalur pelayaran dan perdagangan di Nusantara. Para pedagang, terutama bangsa Arab dan Gujarat (muslim) yang semula melalui Malaka, telah memindahkan jalurnya ke wilayah Pantai Barat Sumatra memasuki Selat Sunda. Hal ini telah menciptakan sebuah aktivitas pelayaran dan perdagangan baru dengan Laut Jawa sebagai pusatnya.¹⁴³

¹⁴¹ Lopian, *Pelayaran dan Pemiagaan*, 4.

¹⁴² Tjiptoatmodjo, "Kota-kota Pantai," 73.

¹⁴³ Sulistiyono, *Pengantar Sejarah Maritim*, 31.

Laut Jawa menjadi rute perdagangan dunia yang menghubungkan antara Malaka dan Maluku. Olehnya, berkembang kota-kota pelabuhan di Pantai Utara Jawa, seperti Banten, Batavia, Cirebon, Semarang, Demak, Rembang, Tuban, Gresik, dan Surabaya.

Perubahan jalur pelayaran dan perdagangan juga terjadi, terutama dalam perdagangan rempah-rempah, setelah pada 1521. Perubahan ini tidak terlepas dari perjalanan Sebastian del Cano yang berhasil membuka jalan baru yang menghubungkan Indonesia (Maluku) dengan Eropa (barat). Sejak saat itu, untuk pertama kalinya, rempah-rempah dari Nusantara tersebut diangkut langsung ke Eropa.¹⁴⁴

Jaringan perdagangan laut Nusantara tersebut juga menempatkan Selat Madura sebagai persimpangan alternatif dan menjadi salah satu wilayah laut yang ramai dengan aktivitas perdagangan laut. Berbagai sumber sejarah menyebutkan bahwa ada tiga rute untuk mencapai Kepulauan Nusa Tenggara. Pertama, dari Bandar Gresik dan Jaratan dapat menempuh rute menyusuri pantai utara pulau Madura menuju Bandar Sumenep, kemudian dari Bandar Sumenep melintasi Selat Madura menuju Bandar Panarukan dan selanjutnya menuju Pulau Bali dan Nusa Tenggara. Kedua, menyusuri pantai selatan Pulau Madura (Selat Madura) menuju Bandar Sumenep dan selanjutnya seperti yang tersebut di atas. Rute ketiga adalah menyusuri pantai utara di ujung Jawa Timur melewati Bandar Surabaya, Pasuruan, Prabalingga, Besuki, Panarukan, dan Bali menuju Kepulauan Nusa Tenggara. Perdagangan laut di Selat Madura yang melibatkan bandar-bandar di pantai selatan Pulau Madura dan selatan Selat Madura (pantai Jawa Timur) dilakukan dengan cara menyusuri pantai atau dengan melintasi selat. Selat Madura yang terlindungi di ketiga sisi oleh daratan Pulau Madura dan Pulau Jawa bagian timur memungkinkan perdagangan laut di menjadi cukup aman.

Garam merupakan komoditas perdagangan yang memenuhi muatan perahu para pedagang sejak abad ke-17. Namun, perdagangan garam bukan merupakan perdagangan yang tua di Madura. Catatan-catatan *Dagbregister* dari Batavia pada 1648, 1661, dan 1663 tidak menyebutkan garam sebagai komoditas ekspor.¹⁴⁵ Memasuki abad ke-18, Madura Barat dan Madura Timur merupakan wilayah yang memperdagangkan barang hasil pertanian dan perkebunan. Garam belum

¹⁴⁴ Lopian, *Pelayaran dan Pemiagaan*, 40–41.

¹⁴⁵ Tjiptoatmojo, “Kota-kota Pantai,” 129–130.

menjadi komoditas penting, walaupun ekspor garam sangat mungkin dilakukan oleh wilayah tersebut. Namun, pada abad ini, Madura telah dikenal sebagai pemasok garam di Pelabuhan Surabaya dan Gresik.¹⁴⁶

Perdagangan garam merupakan salah satu komoditas ekspor bagi bandar, seperti Jaratan, Gresik, Juwana, Surabaya, dan Semarang. Para pedagang lalu membawa garam untuk diperdagangkan secara langsung melalui Banten seberat 800 gantang (1 gantang = 3,1 kg) dengan harga 150.000 perak. Melalui Banten, garam dijual ke Sumatra di pelabuhan Baros, Pariaman, Tulang Bawang, Indragiri, dan Jambi. Perdagangan garam di Pelabuhan Baros sendiri dapat diketahui dari naskah-naskah lama dari Baros yang menginformasikan adanya perdagangan garam. Pada sekitar abad ke-17, orang Batak telah menukar damar yang dipungut di antara tanah pantai yang datar dengan dataran tinggi Toba dengan kain dan besi. Selain itu, damar ditukarkan dengan garam di pelabuhan tersebut.¹⁴⁷

Pada abad ke-18, terdapat tiga pelabuhan penting pengekspor garam, yaitu Gresik, Surabaya, dan Semarang, yang mendapatkan garam dari Madura dan Rembang. Perdagangan garam ke tempat tersebut akan diperdagangkan kembali ke wilayah Malaka, seperti Palembang, Malaka, Johor, Riau, dan Trengganu, serta daerah Kalimantan, seperti Banjarmasin dan Sambas. Total perdagangan garam pada waktu itu adalah 12.480 *pikul* (1 *pikul* = 60 kg) dengan rincian 96.085 *pikul* di Malaka dan 30.340 *pikul* di Kalimantan.¹⁴⁸

Data tentang perdagangan garam di Pelabuhan Semarang menyebutkan bahwa perdagangan garam dikuasai oleh pengusaha Cina. Secara keseluruhan, mereka memegang 40 persen perdagangan ekspor di pelabuhan tersebut atau setara dengan 1.003 *pikul* dari total

¹⁴⁶ Knaap, *Shallow Waters*, 121–122.

¹⁴⁷ Drakard, *Sejarah Raja-raja Barus*, 21.

¹⁴⁸ Knaap, *Shallow Waters*, 121–122.

Knaap menyebutkan komoditas garam di tempat-tempat itu memang didatangkan dari Jawa. Tempat lain pengekspor garam, yaitu Makassar, tidak mampu lagi mengirim garam karena pada waktu yang sama sedang berada dalam peperangan. Alasan lain adalah kualitas garam dari Makassar kalah bersaing dengan garam dari Jawa pada paruh kedua abad ke-18.

1.245 *pikul*, sedangkan etnis Melayu hanya menguasai 35 persen atau sekitar 411 *pikul*. Penguasaan perdagangan garam di Pelabuhan Semarang tersebut tidak lepas dari seorang kapten Cina bernama Tan Leko yang menguasai 20 persen ekspor di Pelabuhan Semarang. Hal ini tidak terlepas penguasaan Tan Leko dari seluruh pajak atas garam di Jawa Tengah.¹⁴⁹

Kondisi perdagangan garam di Gresik dan Pelabuhan Surabaya berbeda dengan perdagangan garam di Pelabuhan Semarang. Perdagangan di tempat ini masih dikuasai oleh penguasa setempat. Orang Melayu memiliki 40 persen kegiatan ekspor di Gresik dan 35% di Surabaya. Orang Jawa, Bawean, dan Madura memiliki nilai ekspor antara 10–20% di pelabuhan tersebut. Nilai perdagangan ekspor Cina di kedua pelabuhan itu berada di urutan paling belakang di antara etnis lain.¹⁵⁰

2. Perdagangan Garam Madura (1900–1981)

Dekade awal abad ke-20 merupakan era baru dalam pembuatan dan perdagangan garam di Hindia Belanda. Kebijakan Monopoli makin menemukan keajekannya dalam sistem *zoutregie* yang modern. Madura dan Jawa ditunjuk sebagai wilayah utama pembuatan garam dan daerah lain, seperti Pantai Timur Sumatra, Bengkulu, pantai barat Sumatra, Tapanuli, Lampung, Palembang, Bangka, dan Kalimantan, hanya sebagai daerah pengembangan.¹⁵¹

Monopoli garam memiliki arti pembuatan dan pengiriman garam berada di bawah kekuasaan pemerintah kolonial melalui dinas *zoutregie*. Tugasnya adalah mengangkut garam dari pabrik-pabrik (*zoutfabriken*) menuju cabang-cabang niaga yang tersebar di wilayah Hindia Belanda (*strandpakhuizen*).¹⁵² Sejak tahun 1900, tercatat beberapa kali pemerintah kolonial mengeluarkan peraturan (*staatsblad*) untuk mengatur industri yang menguntungkan ini. Pada 1921, Pemerintah

¹⁴⁹ Knaap, *Shallow Waters*, 121–122.

¹⁵⁰ Knaap, *Shallow Waters*, 124.

¹⁵¹ *Staatsblads van Nederlandsch Indie* Tahun 1921 Nomor 454.

¹⁵² *Verslag Betreffende de Opium en Zoutregie en de Zoutwinning over het jaar* (1935, 22).

Hindia Belanda membentuk perusahaan garam menjadi Jawatan Regi Garam dengan fasilitas *Zout Monopoli Ordonantie* melalui *Staatsblad* nomor 140. Perusahaan ini kemudian berubah menjadi Jawatan Regi Garam dan Candu pada 1937 berdasarkan *Staatsblad* nomor 254. Pada akhirnya, melalui Peraturan Pemerintah Kolonial Tahun 1941, dikeluarkan kebijakan penyempurnaan hak monopoli *Zout Monopoli Ordonantie* pada tahun 1941 berdasarkan *Staatsblad* nomor 357 dan nomor 388 menjadi peraturan tentang monopoli garam terakhir pada masa kolonial.¹⁵³

Proses produksi dilakukan dengan dua cara, yaitu pembuatan sendiri dan pembelian garam kepada para petani dengan harga yang telah ditentukan. Distribusi dan harga garam dari Madura ke wilayah yang telah ditentukan juga diatur dalam peraturan monopoli, baik sebagai kebutuhan konsumsi penduduk maupun kebutuhan industri. Arti lain monopoli garam adalah perombakan manajemen perusahaan dan peningkatan keuntungan. Penentuan lokasi pembuatan dan penjualan kembali garam di Madura, Jawa, dan daerah lain yang ditunjuk oleh pemerintah kolonial memudahkan pengawasan terhadap produksi dan distribusi garam. Sementara itu, setiap pelanggaran terhadap kebijakan ini akan dikenai sanksi berat, seperti penggantian kerugian dan penyitaan barang.¹⁵⁴

Memasuki era Republik, Pemerintah Indonesia menghapus monopoli garam pada 1957 melalui peraturan presiden. Proses produksi dan distribusi tidak lagi di bawah peraturan ketat pemerintah. Namun, sejak pelepasan kebijakan monopoli, tata niaga garam menciptakan situasi yang ambivalen. Di satu sisi, perusahaan garam pemerintah diproyeksikan sebagai lembaga stabilitas terkait tata niaga garam. Di sisi lain, pegaraman rakyat semakin berkembang, tetapi makin mengaburkan batas-batas teritorial kedua pegaraman tersebut karena makin

¹⁵³ Terdapat beberapa peraturan yang dipergunakan untuk penyempurnaan kebijakan monopoli garam, di antaranya *Staatsblad* No. 140 dan 454 (1921), *Staatsblad* No. 20 (1923), *Staatsblad* No. 119 (1930), *Staatsblad* No. 168 dan 191 (1931), *Staatsblad* No. 254 (1937), serta *Staatsblad* No. 357 dan 388 (1941) (Koleksi arsip dari Kantor Arsip Nasional Republik Indonesia).

¹⁵⁴ Jonge, "Monopolisasi dan Perlawanan," 32–33.

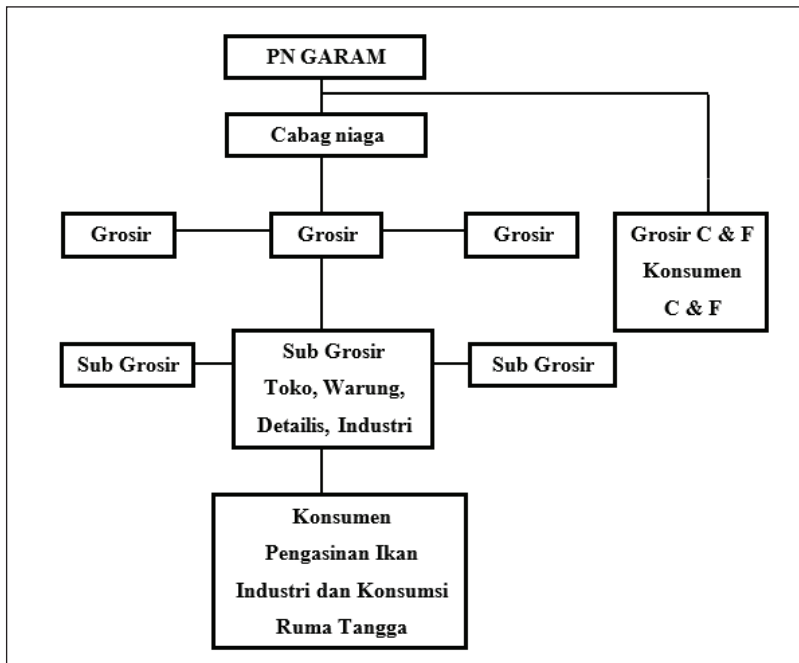
meningkatnya klaim kepemilikan. Selain itu, proses produksi dan distribusi tidak lagi dilakukan oleh perusahaan garam, melainkan dilakukan oleh pihak swasta. Oleh karena itu, peraturan tata niaga garam yang dikeluarkan oleh perusahaan sering kali tidak diikuti oleh pihak swasta karena mereka cenderung memiliki pasar tersendiri yang lebih menguntungkan.¹⁵⁵

Pada 1985, atas dasar instruksi presiden tahun 1974, turun surat keputusan bersama empat Menteri, yaitu Menteri Perindustrian, Menteri Kesehatan, Menteri Perdagangan, dan Menteri Dalam Negeri. Keputusan ini merekomendasikan empat hal tentang tata niaga garam sebagai berikut.

1. Garam Konsumsi yang beredar di seluruh Indonesia adalah garam beryodium produksi dalam negeri yang memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh Menteri Kesehatan.
2. Departemen Perindustrian melakukan peraturan pembinaan pengembangan industri garam beryodium guna memenuhi syarat-syarat pada butir pertama.
3. Departemen Perdagangan melakukan pengaturan tata niaga garam beryodium memenuhi syarat-syarat tersebut pada butir pertama maupun garam nonyodium.
4. Departemen Kesehatan menyelenggarakan pengawasan kandungan KI03 dalam garam beryodium ditingkat distribusi konsumen dan pengawasan medis terhadap masyarakat.

Setelah ditetapkan ini, persaingan antara perusahaan garam pemerintah dan pengusaha garam swasta menjadi lebih terbuka. Perusahaan Garam Negeri kemudian menanggapi hal ini dengan membuat kebijakan penjualan garam hanya sampai tingkat provinsi yang sebelumnya mencapai wilayah kecamatan. Pada perkembangannya, Perusahaan Garam ditunjuk pemerintah sebagai pemegang stok nasional khusus garam. Kebijakan ini dilakukan pemerintah dengan alasan melindungi

¹⁵⁵ Wawancara dengan H. Fausi (Madura, 2 Oktober 2012) dan H. Sirat (Madura, 4 November 2012).



Sumber: (Tim Penyusun 1993, 51)

Gambar 7 Pola Distribusi Garam Periode 1978–1988

para petani garam dari tengkulak, pengijon, dan sebagainya. Untuk melaksanakan peraturan ini, Perusahaan Garam Negeri membeli semua produksi garam tahun 1977–1981 milik petani. Hal ini tentunya menjadi sebuah ironi karena sering kali perusahaan garam membeli garam rakyat di bawah harga dasar. Penentuan harga garam dilakukan setiap tahun dan menunjuk PT Sucofindo sebagai lembaga yang mengukur tingkat kualitas garam dari petani dan pelaksana tugas yang mengeluarkan izin pengapalan garam antarpulau.¹⁵⁶

Sementara itu, tengkulak, pengijon, dan pemilik modal lain tetap berkuasa karena petani kecil pasti selalu tergantung kepada mereka, terutama untuk memulai produksi dan memasuki musim panen.

¹⁵⁶ Tim Penyusun, *Sejarah P.N. Garam*, 47, 48, 53.

Selain itu, mereka sering kali bertindak sebagai grosir atau subgrosir yang ditunjuk oleh perusahaan garam. Oleh karena itu, penunjukkan perusahaan garam sebagai lembaga penjamin stok garam nasional dan penentuan standar garam konsumsi dan industri tetap memberatkan usaha garam swasta sehingga sering kali mereka tetap pada jaringan tata niaga garam mereka sendiri secara mandiri.



BAB IV

Dari Selat Menuju Samudra Luas: Rivalitas Pengangkutan Garam Madura (1912–1981)

Sebagai komoditas yang penting, garam didistribusikan ke berbagai wilayah di Nusantara melalui perdagangan laut. Pada masa-masa awal, garam dikirim dengan perahu penduduk setempat yang disewa oleh orang Cina. Kebijakan monopoli dari pemerintah kolonial mengharuskan pengiriman garam dilakukan oleh perusahaan pengangkutan yang ditunjuk oleh pemerintah, seperti KPM, MSM, OJZ, dan pelayaran perahu masyarakat lokal.

Pada perkembangannya, sistem tender terbuka dalam proses pengangkutan garam telah menciptakan situasi yang bersaing karena keterlibatan jasa pengangkutan swasta makin berkembang dan menciptakan jaringan ekonomi regional berbasis kemaritiman. Sebagai bagian dari masyarakat petani garam, mereka yang terlibat dalam aktivitas pengangkutan garam telah menciptakan mobilisasi dan terciptanya pusat permukiman orang-orang Madura di berbagai wilayah tujuan pengiriman garam dan menjadi bagian dari masyarakat maritim Nusantara.

Buku ini tidak diperjualbelikan.

A. Pengangkutan dan Perdagangan Garam Darat

Aktivitas perdagangan garam bersifat dua arah, yaitu perdagangan di darat dan di laut. Knaap menyebutkan bahwa perdagangan garam di darat menjadi sulit untuk diikuti, kecuali aktivitas perdagangan garam yang berlayar di laut.¹⁵⁷ Tampaknya, kondisi ini tidak berlaku sejak akhir abad ke-19 karena perdagangan garam di darat tidak terlepas dari usaha penangkapan dan pengolahan ikan di Madura, Jawa, dan Sumatra.

Pengangkutan garam di darat pada dasarnya tidak berbeda jauh dengan di laut, yaitu dilakukan oleh perusahaan angkutan swasta baik penduduk lokal maupun orang-orang Cina dan Eropa. Para pengusaha swasta, khususnya Cina, melayani pengangkutan garam dari gudang di ladang garam menuju pabrik garam dan dilanjutkan ke depot dan toko di Madura, Jawa, serta gudang-gudang pantai di beberapa daerah lain, seperti Sulawesi, Kalimantan, dan Sumatra.

Gambaran pengangkutan dan perdagangan garam di darat, terutama di gudang-gudang pantai di Sumatra, telah digambarkan sangat menarik oleh Tsuyoshi Kato melalui otobiografi yang ditulis oleh seorang pedagang di Pariaman pada akhir abad ke-19 bernama Muhammad Saleh.¹⁵⁸ Saat itu, monopoli garam melarang penduduk Pariaman memproduksi garam sehingga kebutuhan garam didatangkan dari Madura setahun sekali. Garam Madura diangkut dari perahu atau kapal dengan sampan menuju pantai, kemudian diangkut kembali menggunakan pedati menuju gudang atau langsung ke toko yang ditunjuk di pedalaman. Jual beli garam dilakukan dengan cara menunjuk kontraktor melalui pelelangan umum. Muhammad Saleh serta dua rekan Cina bernama Kapitan Cia Biau dan Cia Khe Tieng menjadi pelaksana monopoli di tempat tersebut dengan keuntungan yang didapat sebesar f800. Sebagai seorang pemegang hak jual beli garam dari pemerintah kolonial Belanda, Muhammad Saleh memerlukan sekitar 140 pekerja setiap hari untuk melakukan kegiatan bongkar muat garam di pelabuhan, meliputi pemilik sampan, kuli pengemasan garam ke da-

¹⁵⁷ Knaap, *Shallow Waters*, 121.

¹⁵⁸ Kato, "Rantau Pariaman," 94, 113, 114.

lam karung yang berjumlah 60 orang dengan 2 mandor, 25 orang kuli pengangkut garam dari pedati ke gudang dengan seorang mandor, 20 orang untuk melakukan penimbangan jumlah garam, dan 2 orang kuli pemecah garam. Para kuli tersebut menerima upah harian sebesar f5.

Sampai akhir abad ke-19, alat pengangkutan garam di darat menggunakan pedati, seperti kereta kuda dan kereta sapi, yang kemudian dirasa sangat tidak efisien. Pada musim penghujan, jalan-jalan di Madura tidak dapat dilalui sehingga memerlukan biaya tambahan, seperti menyewa kuli untuk memikul garam ke gudang atau langsung ke konsumen. Laporan pemerintah pada 1865 menyebutkan biaya pengangkutan menggunakan kereta kuda atau kereta sapi sebesar 25 sen sehari. Secara garis besar, pengangkutan garam di darat memiliki keterbatasan, seperti alat transportasi yang digunakan menyebabkan pemerintah mengurangi produksi garam pada 1870 dan merencanakan pengangkutan garam di Madura menggunakan alat transportasi yang lebih modern, yaitu kereta api.¹⁵⁹

Sejak penguasaan perdagangan garam oleh pemerintah kolonial Belanda melalui kebijakan monopoli, pendistribusian garam makin teratur. Data tentang sistem pengangkutan garam di darat dapat ditemukan dalam laporan-laporan pemerintah tahun 1930. Pada laporan tersebut telah dibangun empat tempat penyimpanan sekaligus sebagai tempat penjualan garam lepas (*loszout*). Penyimpanan ini bertujuan untuk kepentingan pengusaha pengawetan ikan di Pasongsongan, Abunten, Pasiyan, dan Sapeken. Pada 1910, pemerintah membangun 12 toko penjualan garam untuk 195 desa di Pamekasan dan dua penyalur garam bebas yang melayani perkampungan nelayan di pantai utara. Pada 1923, tempat penjualan garam di Sampang berjumlah 12 yang kemudian dikurangi menjadi tujuh karena alasan penghematan. Pada 1924, telah dibentuk semacam badan pengawas di tempat penjualan garam, seperti mantri garam di Sampang, Omben, Torjun, dan Kedungdung di bawah Mantri Pamekasan dan tempat penjualan garam di Ketapang diawasi oleh Kontroling Perusahaan Garam di Surabaya secara langsung.¹⁶⁰

¹⁵⁹ Kuntowijoyo, *Perubahan Sosial*, 41.

¹⁶⁰ ANRI, *Memori Serah Jabatan*, CLII.

Tabel 7 Daftar Harga Garam Briket (*briketzout*) dan Garam Lepas (*loszout*) di Wilayah Monopoli Setelah Pemotongan Harga Tahun 1935

Daerah Penjualan	Harga			
	Verpakt zout Per Briket (<i>briketzout</i>)	Garam Lepas (<i>loszout</i>)		
		25 kg	50 kg	100 kg
Jawa dan Madura	f 0,08	-	f 1,75	-
Pantai Barat Sumatera	f 0,10	-	f 2,25	-
Tapanuli	f 0,10	-	-	-
Bengkulu	f 0,08	-	-	-
Distrik Lampung	f 0,08	-	-	-
Palembang	f 0,08	-	f 3	-
Jambi	f 0,10	-	f 3	-
Pantai Timur Sumatera	f 0,10	-	-	f 4
Riau	f 0,10	-	f 3	-
Bangka	f 0,08	-	f 3	-
Kalimantan Barat	f 0,08	-	f 3	-
Kalimanta Timur	f 0,08	f 1,55	-	-
Manado	f 0,10	-	f 2-3	-
Maluku	f 0,10	-	-	-

Sumber: *Verslag Betreffende de Opium en Zoutregie en de Zoutwinning over het jaar* (1935, 11–12)

Data-data penjualan garam di wilayah pengolahan ikan pada September 1935 menunjukkan bahwa telah terjual garam di Pasiyan sebanyak 2.050 kg dan 50 kg di Ketapang seharga f 114,75. Penjualan garam briket (*briketzout*) di tempat dan tahun yang sama pada September sebanyak 1.993,14 paket seharga f 3.987,40 dan Oktober sebanyak 2.214,7 paket seharga f 4.428,70. Sementara itu, pada Oktober 1934, sebanyak 2.426,2 paket seharga f 4.852,20 telah dijual di tempat yang sama (1 paket = 20 briket).¹⁶¹

¹⁶¹ Pewarta Surabaya, edisi 15 November 1935.

Perdagangan garam di darat tidak terlepas dari peningkatan usaha penangkapan dan pengolahan ikan di Jawa dan Madura. Pada periode 1870, industri pengolahan ikan dengan cara pengasinan sangat dominan karena ketersediaan garam yang melimpah dengan harga yang relatif murah. Pada perkembangan selanjutnya, pemerintah kolonial menerapkan kebijakan penghapusan sistem sewa yang berlaku sebelumnya pada industri tersebut dan menggantikannya dengan sistem pajak. Kebijakan ini kemudian berdampak pada naiknya harga garam menjadi f1 per *pikul*.¹⁶²

Kebijakan monopoli selanjutnya juga berdampak pada naiknya harga garam. Pada 1911, harga garam di Jawa enam kali harga garam di Siam. Sebelumnya, pada 1906 harga garam, baik untuk keperluan industri pengolahan maupun konsumsi, mencapai f6,72 per *pikul* garam lepas dan f8 per *pikul* garam briket. Kebijakan monopoli garam pada akhirnya memberikan keuntungan yang besar terhadap pemerintah kolonial Belanda. Pada 1935, keuntungan yang di dapat dalam monopoli garam sebesar f19.311.839 dan f18.250.600 setahun setelahnya.¹⁶³

Sistem monopoli pada praktiknya menciptakan berbagai bentuk penyelewengan pembuatan maupun penjualan garam oleh petani garam. Monopoli sering kali membuat harga garam pemerintah menjadi mahal dan susah untuk mendapatkannya. Sementara itu, pembelian garam produksi rakyat oleh pemerintah sangat rendah sehingga petani lebih memilih menjual garamnya langsung kepada pedagang walaupun secara sembunyi-sembunyi. Penyelewengan penjualan garam juga dilakukan oleh petani garam yang bekerja pada dinas *zoutregie* dengan menjual upah garam yang mereka terima kepada pedagang dan bukan kepada perusahaan.¹⁶⁴

¹⁶² Masyhuri, *Menyisir Pantai Utara*, 123.

¹⁶³ *Verslag Betreffende de Opium en Zoutregie en de Zoutwinning over het jaar* (1935, 24).

¹⁶⁴ Wawancara dengan H. Fausi (Madura, 2 Oktober 2012).

Sistem bagi hasil yang paling dominan dalam industri garam adalah sistem *telon* (bagi tiga), yaitu para petani penggarap mendapatkan satu bagian sedangkan pemilik modal mendapatkan dua bagian. Namun, menjadi tradisi sepertiga upah kuli dijual secara bersamaan dengan pemilik modal melalui pelayaran perahu.



Sumber: Data Informasi Arsip Foto Koleksi KIT (Koleksi arsip foto dari Kantor Arsip Nasional Republik Indonesia)

Gambar 8 Foto Buruh Pembuat Garam sedang Menerima Upah di Kantor Mangu-
nan Pamekasan Masa Kolonial Belanda

Penjualan garam oleh para penggarap dirasa sangat merugikan. Pada September 1935, sebanyak 1.993,14 paket garam briket seharga f3987,40 telah dipasarkan oleh *zoutregie* untuk daerah Pamekasan. Angka ini mengalami penurunan sebanyak 2.000 paket garam karena pada penjualan bulan Agustus di tahun yang sama jumlahnya sebanyak 3.791,16 paket garam briket. Penurunan ini bukan disebabkan oleh minimnya produksi garam di wilayah Pamekasan, melainkan sebanyak 4.871 paket garam telah diberikan kepada para penggarap sebagai upah berbentuk garam. Garam briket ini biasanya akan dijual kembali oleh petani penggarap kepada pemborong dengan setengah harga dari harga pasar. Oleh karena itu, sistem upah dalam bentuk garam ini kemudian dihapuskan dan diganti dengan sistem gaji tunai.¹⁶⁵

¹⁶⁵ Pewarta Surabaya, edisi 17 dan 19 Oktober 1935.

Penyelewengan sering kali terjadi di Madura dan beberapa daerah di Jawa Timur karena wilayah ini memiliki area pembuatan garam yang baik dan luas dibandingkan di daerah Jawa bagian barat. Berbagai aksi pencurian dan penjualan ilegal dengan menerobos peraturan monopoli banyak dilakukan oleh rakyat pada waktu itu, terutama karena alasan ekonomi. Pada bulan November 1935, sebanyak empat orang perempuan lokal menjual hasil garam mereka tidak kepada *zoutregie*, melainkan kepada pedagang. Mereka datang dari pegaraman Gresik menggunakan kereta api NIS dan ditangkap pihak berwajib setelah diketahui menjual garam gelap sebanyak 155,3 kg.¹⁶⁶ Berdasarkan peraturan monopoli garam, setiap pelanggaran dapat dikenai sanksi kurungan dan atau denda. Namun, dalam konteks pelanggaran ini, petugas hanya menyita garam dari ke empat perempuan lokal tersebut.

Sementara itu, kurangnya garam murah di Jawa dan Madura membantu untuk mempromosikan industri penangkapan ikan dari Bagansiapiapi, Siam, dan tempat lain di luar Jawa, pengolahan ikan di banyak sentra permukiman nelayan di Jawa dan Madura serta manajemen pengangkutan garam yang relatif tidak berubah ternyata tidak begitu mampu mengurangi tingginya harga garam di kedua wilayah tersebut. Pembangunan yang dilakukan justru menjadikan harga garam di Jawa dan Madura hampir sama dengan harga garam yang dijual di Bagansiapiapi, tetapi tidak mengubah wilayah di luar Pulau Jawa ini sebagai pusat pengendalian harga garam.¹⁶⁷

Untuk menanggulangi merosotnya industri pengolahan ikan akibat mahalnya harga garam, pemerintah kolonial mencoba menyalurkan garam bersubsidi. Pada tahun 1904, pemerintah berencana untuk menyalurkannya, tetapi hingga 1906 garam bersubsidi belum dapat disalurkan dengan alasan kekhawatiran akan diselewengkan oleh pihak-pihak tertentu karena selisih harga garam bersubsidi dengan harga garam biasa sangat mencolok. Sebagai rencana, harga garam bersubsidi sebesar f75 per *koyang*, sedangkan harga jenis garam lepas dan garam cetak masing-masing sebesar f200 dan f240. Usaha pemerintah untuk

¹⁶⁶ Pewarta Surabaya, edisi 16 November 1935.

¹⁶⁷ *Verslag Betreffende de Opium en Zoutregie en de Zoutwinning over het jaar (1935, 39)*; Butcher, *The Closing*, 77, 95.

mengantisipasi kemungkinan penyelewangan garam bersubsidi tersebut dengan membangun pusat-pusat pengolahan ikan secara terpusat sejak 1907 di Pantai Utara Jawa dan Madura. Pembangunan pusat pengolahan ikan juga dilakukan di beberapa tempat di luar Jawa.¹⁶⁸

Permasalahan pemenuhan akan kebutuhan garam nasional dalam masyarakat seakan-akan tidak pernah berhenti. Pelepasan hak monopoli garam pada 1957 bertujuan memperluas penyebaran garam kepada masyarakat, tetapi hal ini kemudian menimbulkan masalah baru, yaitu peredaran garam yang tidak memenuhi kualitas yang telah ditentukan. Pada 1970, berbagai pertimbangan kemudian mengharuskan pemerintah menunjuk Perusahaan Garam sebagai pemegang stok nasional khusus garam. Di satu sisi, kebijakan ini dilakukan untuk melindungi para petani garam dari tengkulak, pengijon, dan sebagainya, di sisi lain, pemerintah membeli garam petani di bawah harga dasar.

Tabel 8 Harga Garam Rakyat Periode 1977–1981

Tahun	Kualitas Garam I per Kg (Rp)	Kualitas Garam II/ per Kg (Rp)	Kualitas Garam III per Kg (Rp)
1977	7	5	-
1978	7	5	-
1979	10	7	4
1980	15	12	9
1981	17	14	10,50

Sumber: (Tim Penyusun 1993, 56)

Kebijakan ini tidak serta-merta membuat para petani garam menjual produksi garam mereka kepada pihak perusahaan. Para petani akan melihat harga antara koperasi dan harga di pasar karena tidak ada

¹⁶⁸ Masyhuri, *Menyisir Pantai Utara*, 206.

Selain untuk mengurangi jumlah pedagang perantara dalam jual beli garam, pada 1935, pemerintah kolonial melakukan peningkatan kualitas garam briket subsidi untuk masyarakat berukuran $\frac{1}{16}$ dan $\frac{1}{8}$ dari ukuran sebelumnya dengan harga masing-masing $\frac{1}{2}$ dan 1 sen. Lihat *Verslag Betreffende de Opium en Zoutregie en de Zoutwinning over het jaar* (1935, 10).

peraturan yang mengikat antara petani dan Perusahaan Garam Negeri. Kenyataannya, harga garam di pasar sering kali lebih tinggi daripada harga yang ditawarkan oleh Perusahaan Garam sehingga jarang sekali para petani langsung menjual produksi garam mereka ke pasar.¹⁶⁹

Tata cara pembelian garam rakyat dilakukan oleh setiap koperasi unit desa yang telah ditunjuk, diawali dengan menentukan harga dasar yang ditetapkan oleh Menteri Perdagangan. Selanjutnya, penentuan kualitas garam dilakukan oleh PT Sucofindo Dicollecting Point dengan mempertimbangkan beberapa indikator, seperti umur garam pada proses kristalisasi sekurang-kurangnya berumur delapan hari dan mengalami proses pengeringan selama lima hari setelah melakukan pemungutan garam. Secara kasatmata, kualitas garam dapat dilihat dengan melihat besar butir, warna, dan kadar kebasahan. Sementara itu, pembelian garam di atas 50 ton harus membuat berita acara penerimaan dengan lampiran daftar timbang dan sertifikat survei kualitas oleh PT Sucofindo. Selama empat tahun, yaitu pada 1977–1981, pembelian garam rakyat oleh PN Garam mencapai 459.907,529 ton.¹⁷⁰

B. Munculnya Persaingan Angkutan Garam

Peningkatan aktivitas pembuatan garam memiliki arti peningkatan aktivitas pengangkutan garam. Sejak pembuatan garam di Madura dilakukan di bawah kendali pemerintah kolonial melalui kebijakan monopoli, aktivitas pengangkutan garam juga dilakukan di bawah kebijakan monopoli. Armada-armada kapal milik KPM, MSM, dan kemudian OJZ mendapatkan konsesi khusus sehingga mendominasi pengiriman garam dari Madura. Mahalnya biaya yang harus dikeluarkan oleh perusahaan saat menggunakan armada-armada tersebut mendorong perusahaan untuk mencari alternatif pengiriman garam. Komunitas pelayaran tradisional yang dilakukan oleh penduduk lokal kemudian menjadi alternatif pengangkutan yang dipilih oleh perusahaan karena dianggap dapat menurunkan biaya pengiriman, selain karena mereka dapat men-

¹⁶⁹ Wawancara dengan H. Fausi (Madura, 2 Oktober 2012) dan H. Sirat (Madura, 4 November 2012).

¹⁷⁰ Tim Penyusun, *Sejarah P.N. Garam*, 54–57.

jangkau wilayah-wilayah yang tidak dapat dilalui oleh armada kapal KPM, MSM, dan OJZ. Hal ini kemudian mendorong terciptanya persaingan di antara pelaku-pelaku pengangkutan garam untuk mendapatkan konsesi pengangkutan garam dari perusahaan.

1. Angkutan Resmi Pemerintah (1912–1981): KPM, MSM, dan OJZ

Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM) merupakan perusahaan pelayaran kerajaan yang didirikan untuk mempertegas kekuasaan Belanda di kepulauan Hindia Belanda serta memperluas dan memperkuat aktivitas perdagangan antara pelabuhan-pelabuhan Hindia Belanda dengan negara induk dan wilayah lain di dunia. KPM didirikan pada 4 September 1888 dan mulai beroperasi sejak 1 Januari 1891. Perlahan tetapi pasti, KPM kemudian mulai menguasai hampir seluruh jalur pelayaran nasional, baik dengan cara pengambilalihan dari perusahaan lain maupun membuka jalur-jalur baru.¹⁷¹

Tiga tahun setelah pengoperasian KPM, perusahaan ini mendapat kontrak pengangkutan garam pada 1894. Namun, karena biaya operasional masih dianggap terlalu mahal, kontrak ini kembali disewakan kepada perusahaan pengangkutan Eropa yang lain, P. Landberg and Sons.¹⁷² Dalam waktu yang hampir bersamaan, sebuah perusahaan swasta, Madoera Strootram Maatschappij (MSM), mendapatkan izin pembuatan jaringan kereta api di Madura yang membentang di selatan pulau dan menghubungkan Kalianget sebagai pusat produksi garam dengan Pelabuhan Kamal di ujung barat Pulau Madura. Keberadaan MSM merupakan salah satu usaha pemerintah kolonial untuk meningkatkan distribusi garam, terutama dari tanah-tanah pegaraman menuju gudang, pabrik pengolahan garam, dan pelabuhan pengangkutan. MSM memiliki hak monopoli pengangkutan sejak 1902 hingga 1908. Setelah mendapatkan hak monopoli, MSM tercatat melakukan pengangkutan garam briket dari gudang Krampon ke Surabaya sebesar

¹⁷¹ Poelinggomang, *Makassar Abad XIX*, 121–124.

¹⁷² Stenroos, “The Janggolan,” 7–8.

20.690 *koyang* serta dari pegaraman Mangoenan ke pabrik-pabrik yang berada di Kalianget sebesar 10.032,22 *koyang*.¹⁷³

Catatan perusahaan menyebutkan bahwa hingga tahun 1924 KPM telah mengangkut garam dari Kalianget Sumenep sebanyak 11.700 *koyang* dengan tujuan pelabuhan-pelabuhan di wilayah lain, seperti Pelabuhan Indramayu sebanyak 450 *koyang*, Pelabuhan Cirebon 250 *koyang*, Pelabuhan Tegal 1900 *koyang*, Pelabuhan Pekalongan 1650 *koyang*, dan Pelabuhan Semarang 5200 *koyang*. Biaya yang dikeluarkan oleh *zoutregie* untuk membayar pengangkutan tersebut sebesar f 268.861,50. Selain itu, meskipun tidak disebutkan secara jelas besaran upah pembongkaran, secara keseluruhan, upah yang dapat diterima kuli pembongkaran (*koelieloonen*) di pelabuhan-pelabuhan Jawa Tengah jauh lebih besar daripada di Jawa Timur. Pada 1924, upah pembongkaran di Pelabuhan Panarukan sebesar f 1,60 per *koyang* dan di Pasuruan sebesar f 0,75 per *koyang*.¹⁷⁴

Pada 1939, KPM kembali melakukan pengangkutan garam, terutama garam kemasan dengan jumlah yang lebih besar dan daerah yang lebih luas lagi di berbagai pelabuhan yang tersebar di Jawa, Sumatra, Kalimantan, dan Sulawesi. Pada tahun tersebut, tercatat dalam bulan Oktober KPM mengangkut garam kemasan sebanyak 9.525 ton, November sebanyak 8.719 ton, dan Desember sebanyak 7.141 ton.¹⁷⁵ Hal ini tidak dapat dikatakan pengangkutan oleh KPM menurun karena pada dasarnya puncak pengangkutan garam terjadi sejak Juni hingga September seiring dengan musim panen. Sementara itu, pada akhir-akhir bulan setiap tahun, garam yang diangkut merupakan stok lama yang masih tersimpan di gudang.

Pengangkutan garam oleh KPM selalu berpusat di Kalianget. Catatan pengangkutan garam tahun 1951 dari bulan Januari hingga

¹⁷³ M Masykur Ismail, "Kereta Api di Madura Tahun 1896-1929." (Skripsi Sarjana., Universitas Airlangga, 2007), 80.; Kuntowijoyo, *Perubahan Sosial*, 314.

¹⁷⁴ Surat *de Inspecteur Voor de Vervoeren*, 1924, hlm. 10 dan 17 (koleksi arsip dari kantor arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

¹⁷⁵ Surat Mr. G. Sanderse kepada Hoofd der Opium en Zoutregie tahun 1939 (koleksi arsip dari kantor arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).



Sumber: Arsip Foto Koleksi KIT (Koleksi arsip foto dari kantor Arsip Nasional Republik Indonesia)

Gambar 9 Kapal Uap Pengangkut Garam di Pelabuhan Kalianget Madura (1942)

Juni menunjukkan seluruh pengangkutan garam oleh KPM dilakukan dari Pelabuhan Kalianget, sementara pengangkutan selain dari Kalianget dilakukan oleh Oost-Java Zeevervoer (OJZ) dan perahu layar swasta.¹⁷⁶ Hampir tidak ada rute pengangkutan garam oleh KPM yang berlangsung dari pelabuhan selain Kalianget, setidaknya hingga April 1952 ketika KPM mengirim garam sebanyak 60 ton dari Pelabuhan Banjarmasin ke Pelabuhan Pangkalanbun di Kalimantan. Hal ini terjadi karena Kalianget merupakan pusat pembuatan, pengolahan, dan pengiriman garam selama kebijakan monopoli. Sementara itu, pengiriman garam dari Banjarmasin ke Pangkalanbun hanya sekedar mengikuti rute pelayaran KPM karena garam tetap berasal dari Madura. Total pengangkutan garam oleh KPM pada tahun tersebut masing-masing di Jawa sebanyak 5.000 ton, Kalimantan 700 ton, Sumatra 5.800 ton, dan Sulawesi bagian utara 455 ton.¹⁷⁷

¹⁷⁶ Surat Kepala Perusahaan Negeri tentang Pertelaan Pengangkutan Garam dari Kalianget dan Tempat Lain di Madura Tahun 1951 (koleksi arsip dari kantor arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

¹⁷⁷ Surat Mr. G. Sanderse kepada Kepala Perusahaan Garam Negeri Tahun 1952 tentang tuntutan pengangkutan garam oleh KPM (koleksi arsip dari kantor arsip Daerah

Membandingkan catatan pengangkutan garam oleh KPM tahun 1939 dan 1952 memperlihatkan Pelabuhan Semarang bukan merupakan rute yang dilayani oleh KPM. Melihat kapasitas Pelabuhan Semarang, tidak tersedianya layanan ini mungkin disebabkan pertimbangan ekonomi. Kemungkinannya, KPM melihat pengangkutan garam ke Pelabuhan Semarang tidak lebih menguntungkan daripada pelayaran penumpang dan barang lainnya.¹⁷⁸ Pada akhirnya, rute ini dilayani oleh OJZ dan perahu swasta. Selain itu, Bagansiapi-api bukan merupakan tujuan pengangkutan garam oleh KPM tahun 1939. Hal ini mungkin terkait dengan posisinya sebagai pengendali harga garam sehingga harga garam dari Madura belum mampu bersaing dengan garam di sana. Pada 1952, KPM melakukan pengangkutan garam ke wilayah ini sebanyak 1.600 ton.¹⁷⁹

Pada perkembangannya, monopoli pengangkutan garam yang diberikan pemerintah kepada KPM dan MSM dirasa sangat membebani keuangan perusahaan. Tarif pengangkutan yang diperlukan untuk membayar keduanya masih sangat tinggi. Hal ini menjadi salah satu pertimbangan untuk membuat suatu dinas pengangkutan garam tersendiri guna menekan biaya dan dapat melakukan penghematan.

Surat perusahaan tahun 1924 menyebutkan perbandingan biaya antara pengangkutan yang dilakukan oleh KPM dan dinas penganku-

Provinsi Jawa Timur).

¹⁷⁸ Stibbe, *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië*, 256.

Hal ini belum dapat dipastikan karena, secara keseluruhan, keuntungan yang didapat KPM dari pelayaran penumpang tidak lebih baik dari pelayaran barang. Pada 1917, keuntungan pelayaran penumpang hanya sepersepuluh dari keuntungan total pelayaran barang yang meliputi garam pemerintah, batu bara, dan timah.

¹⁷⁹ Stibbe, *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië*, 256.

Tujuan pengangkutan garam oleh KPM tahun 1952 adalah pelabuhan-pelabuhan di Jawa, seperti Tanjung Priok, Cirebon, dan Cilacap; pelabuhan di Kalimantan, seperti Sambas, Pemangkat, Pontianak, Singkawang, Kota Baru, Sampit, Tanah Grogot, Balikpapan, Tanjung Redep, Tarakan, dan Pangkalanbun; pelabuhan di Sumatra, seperti Gunung Sitoli, Sibolga, Teluk Bayur, Indrapura, Pekanbaru, Siak, Selat Panjang, Prigi Raja, Rengat, Teluk Betung, Palembang, Bengkulu, Jambi, Krue, Pangkal Pinang, Tanjung Pandan, Belinju, Mentok, Bagansiapi-api, dan Bintuhan; pelabuhan di Sulawesi, seperti Manado, Amurang, Inobonto, Toli-Toli, Siau, Tahuna, Poso, Kolonedale, Gorontalo, Tilamuta, Parigi, dan Una-una.

Tabel 9 Pegawai OJZ (PLDT) Tahun 1947–1952

Jabatan	1947	1948	1949	1950	1951	1952
Administrateur G. V.	-	1	1	1	1	1
Gezagvoerder G. V.	1	2	2	2	2	2
IKV	1	3	2	2	2	2
LV	5	8	11	16	22	27
Pegawai/Pekerja Laut	83	215	272	311	329	382
Jumlah	90	229	288	332	356	414

Sumber: Surat dari Kepala Perusahaan Pembikinan Garam kepada Kepala Perusahaan Garam dan Soda Negeri di Jakarta tanggal 10 November 1952 (Koleksi arsip dari kantor arsip Daerah Provinsi Jawa Timur)

tan sendiri. Pada surat tersebut dijelaskan kapal *sleepboot* milik KPM memiliki personel sebanyak 19 orang dengan total gaji *f*13.200 setiap tahun, sementara gaji personel untuk kapal Regina milik OJZ hanya sebesar *f* 10.200. Berdasarkan perbandingan ini, dapat dilihat selisih jumlah gaji personel keseluruhan antara KPM dan OJZ sebesar *f*3.000. Selain itu, surat tersebut membandingkan biaya pengangkutan garam antara KPM dan OJZ. Jika biaya pengangkutan garam yang dilakukan KPM pada 1924 tersebut sebesar *f* 268.861,50, berdasarkan perhitungan perusahaan, biaya pengangkutan garam dengan jumlah dan tujuan yang sama ke pelabuhan-pelabuhan tersebut, OJZ hanya memerlukan biaya sebesar *f*159.003,00 dan memiliki selisih sebesar *f* 109.858,50.¹⁸⁰ Sejak 1948 hingga 1952, jumlah personel OJZ mengalami peningkatan seiring dengan penambahan jumlah kapal mereka. Tercatat pada 1948 personel OJZ berjumlah 90 orang dan mencapai 414 orang pada 1952 (Tabel 9).

Tidak berbeda jauh dengan KPM, pengangkutan garam dengan MSM dianggap mengeluarkan biaya yang sangat mahal. Hak monopoli MSM akhirnya dicabut sejak 1908. Pada awalnya, pemerintah kolonial berpikir untuk melakukan nasionalisasi MSM sebagai jalan alternatif,

¹⁸⁰ Surat *de Inspecteur Voor de Vervoeren*, 1924, hlm. 13 dan 17 (Koleksi arsip dari kantor arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

tetapi rencana tersebut tidak dapat terlaksana dan tetap melanjutkan penghapusan monopoli serta membuka tender umum yang mengakibatkan MSM merugi f600.000 setiap tahun. Untuk menutupi kerugian, MSM berupaya mengoptimalkan pengangkutan penumpang dan membuka armada selain kereta, seperti bus di darat dan kapal di laut.¹⁸¹ Sejak 1952, catatan perusahaan terkait pengangkutan garam hanya dilakukan oleh KPM, PLDT, dan Perahu Layar dan Prahoto, serta tidak lagi menyebutkan keterlibatan MSM.¹⁸²

Laporan pemerintah kolonial tahun 1923 menyebutkan MSM melayani rute antara Pulau Madura dan Surabaya menggunakan kapal motor bernama Madoera dan Pandora, serta rute Madura dengan Panarukan menggunakan kapal motor bernama *Bodemeijer*. Pada tahun yang sama, mereka telah memiliki 6 kapal motor, 16 perahu, dan 2 sampan. Masuknya MSM ke dalam persaingan transportasi penumpang di darat dengan rute-rute pendek ini menjadikan jumlah bus di Madura meningkat. Laporan Residen Madura, W. H. Ockers, pada tahun 1930 menyebutkan jumlah bus di Madura mencapai 53 buah yang di antaranya dimiliki oleh MSM sebanyak 25 buah, sementara sisanya dimiliki oleh pengusaha Cina bernama Sam Lie sebanyak 19 buah dan 9 buah bus sisanya dimiliki oleh beberapa pengusaha etnis Cina yang lain.¹⁸³

Pertimbangan untuk menghapus monopoli pengangkutan garam karena beban tarif yang tinggi memunculkan suatu gagasan agar pengangkutan garam dilaksanakan melalui tender terbuka. Secara bersamaan, perusahaan garam mempertimbangkan alternatif lain membentuk suatu dinas pengangkutan tersendiri. Dua gagasan ini pada

¹⁸¹ Kuntowijoyo, *Perubahan Sosial*, 315.

¹⁸² Singkatan Ikhtisar dari Perusahaan Garam Negeri tahun 1950, 1951, dan 1952 (koleksi arsip dari kantor arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

¹⁸³ ANRI, *Memori Serah Jabatan*, CXLI.

Pengembangan usaha MSM dengan membuka rute-rute baru di darat menggunakan armada bus menyebabkan merosotnya industri transportasi lokal yang berbanding lurus dengan merosotnya kesejahteraan masyarakat. Pelayaran perahu jarak dekat di wilayah pantai dan kendaraan darat yang ditarik binatang tidak sanggup bersaing dengan transportasi murah milik MSM dan orang-orang Cina. Lihat Kuntowijoyo, *Perubahan Sosial*, 318.

akhirnya berjalan secara bersamaan sehingga pelaku pengangkutan garam tidak hanya dilakukan oleh KPM, MSM, dan OJZ, tetapi juga oleh perahu layar swasta. Sistem tender terbuka akhirnya memosisikan dua kelompok pengangkutan garam, yaitu KPM, MSM, dan OJZ, yang terkadang masih mendapatkan hak istimewa dari pemerintah dan perahu layar milik perusahaan pengangkutan garam swasta.

Pada situasi antara monopoli pengangkutan dan tender terbuka, setidaknya terdapat dua hal yang menjadi pertimbangan utama pembentukan dinas pengangkutan ini. Pertama, perahu layar disebutkan kurang memiliki tanggung jawab dan sering menyebabkan kesusutan muatan garam. Kedua, kapal milik KPM sering kali tidak mampu berlayar ke beberapa tujuan tertentu pengiriman garam.

Pembentukan OJZ bermula dari keputusan gubernur tahun 1911 saat memberi kuasa kepada perusahaan garam untuk membeli sebuah kapal penarik dan lima kapal cunia yang masing-masing mampu memuat 50 *koyang*. Namun, dinas pengangkutan garam secara resmi terbentuk pada 6 juni 1912 bernama *Oost-Java Zeevervoer* (OJZ) yang pada masa kemerdekaan berganti menjadi Pengangkutan Laut Djawa Timur (PLDT). Namun, sejak 21 Oktober 1952, PLDT berubah kembali menjadi Perusahaan Pengangkutan Laut dan Kali (PPLK).¹⁸⁴

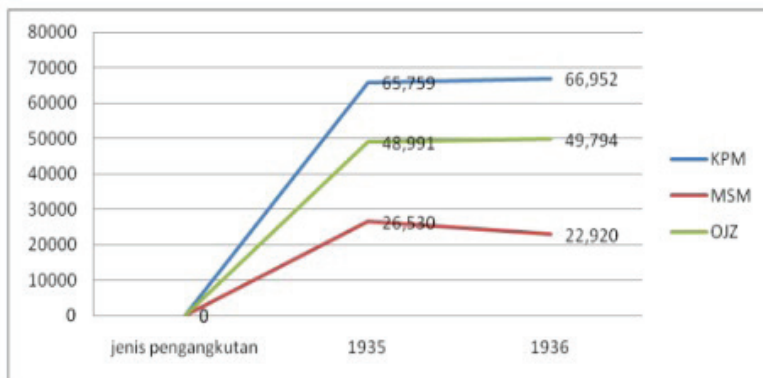
Aset pertama OJZ adalah kapal bernama s.s. Regina yang mengangkut garam dari gudang-gudang ke Pelabuhan Kalianget yang selanjutnya dikirim ke berbagai wilayah lain. Hal ini dilakukan dengan cara mengambil alih rute pengangkutan garam ke pelabuhan yang sebelumnya tidak dapat dilakukan atau belum dilakukan oleh pihak KPM. Selain itu, armada ini mengangkut barang milik perusahaan atau pihak lain selain garam setelah selesai melakukan pengiriman garam (*retourvracht*).¹⁸⁵ Laporan Ockers tahun 1930 menyebutkan bahwa OJZ men-

¹⁸⁴ Surat dari J. H. Buitink Kepala Perusahaan Pengangkutan Laut dan Kali kepada Kepala Perusahaan Pembikinan Garam di Kalianget tanggal 18 November 1952 tentang perubahan nama PLDT menjadi PPLK (koleksi arsip dari Kantor Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

¹⁸⁵ Surat dari Kepala Perusahaan Pembikinan Garam R. Soetanto Soetanogoro kepada Kepala Perusahaan Garam dan Soda Negeri di Jakarta tahun 1952 tentang Riwayat PLDT (koleksi arsip dari kantor arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

gangkut garam lepas dan garam briket dari Madura ke gudang garam yang ada di pantai-pantai Jawa.¹⁸⁶

Gambar 10 memperlihatkan bahwa pada 1935 dan 1936 KPM mendapatkan kontrak pengangkutan garam jauh lebih besar daripada OJZ dan MSM. Hal ini menunjukkan bahwa keberadaan OJZ tidak selalu berjalan mulus. KPM dan MSM sering kali melakukan tuntutan untuk tetap mendapatkan jatah pengangkutan garam. Situasi ini cenderung memosisikan ketiganya memiliki kesempatan yang sama dari pemerintah dan KPM sering mendapatkan jatah lebih banyak daripada MSM dan OJZ. Setidaknya, hal ini menunjukkan dua kemungkinan, yaitu karena KPM memiliki ruang muatan yang lebih banyak atau posisinya sebagai maskapai pelayaran kerajaan Belanda. Pada tahun 1935, jarak yang telah ditempuh ketiga dinas pengangkutan tersebut mencapai 113.135 mil laut dengan total muatan, seperti garam, batu bara, dan sebagainya, sebanyak 94.723 ton. Pada 1936, jarak yang ditempuh meningkat menjadi 119.331 mil laut dengan total muatan 94.857 ton, muatan garam lepas sebanyak 57.430 ton dan garam briket sebanyak 27.630 ton.¹⁸⁷



Sumber: *Verslag Betreffende de Opium en Zoutregie en de Zoutwinning over het jaar* (1935, 39)

Gambar 10 Grafik Pengangkutan Garam Lepas dan Briket Tahun 1935 dan 1936

¹⁸⁶ ANRI, *Memori Serah Jabatan*, CLXXXVI.

¹⁸⁷ *Verslag Betreffende de Opium en Zoutregie en de Zoutwinning over het jaar* (1935, 39).

Sejak 1912 hingga 1940, realisasi pengangkutan garam tidak sepenuhnya terselenggara melalui OJZ. Selama 28 tahun operasional, OJZ hanya mendapat kesempatan kurang lebih 50% dari total pengangkutan garam. Hal ini terjadi karena KPM masih menjadi pihak oposisi yang selalu menekan pemerintah kolonial untuk memberikan hak pengangkutan garam. Setelah kemerdekaan, pengangkutan resmi perusahaan garam menjadi PLDT. Laporan perusahaan menyebutkan bahwa belum berhasilnya upaya PLDT setelah kemerdekaan untuk mengupayakan pengangkutan garam secara optimal dikarenakan kapasitas PLDT masih terbatas dan karena penggunaannya untuk keperluan pemerintah yang lain. Pada Tabel 10, terlihat jumlah aset dan tonase PLDT pada 1947 mengalami penurunan dibandingkan dengan tahun 1941 atau jumlah aset antara tahun 1949 dan 1948. Pada tahun 1940, PLDT telah memiliki kapasitas muatan sebesar 7.000 ton, tetapi menurun pada akhir 1947 menjadi 1.320 ton. Namun, sejak 1950, Perusahaan Garam mengusahakan peningkatan kapasitas dengan menambah aset PLDT.¹⁸⁸

Tabel 10 Aset yang dimiliki PLDT tahun 1941 dan 1947–1952.

Tahun	Aset	Tonase (dalam ton)
1941	5 Koaster (1110 P.K)	1.165
	10 kapal penarik (2930 P.K)	
	2 motorboot (80 P.K)	
	1 tankboot (45 P.K)	
	24 Cunia	
		4.845
1947	2 Koaster 300 P.K	280
	4 Kapal Penarik 390 P.K	
	9 Cunia	
		1.040
1948	3 Koaster 625 P.K	380
	8 kapal penarik 940 P.K	
	25 Cunia	
	1 mootorboot 45 P.K	
		2.760

¹⁸⁸ Laporan Soewahjo yang menjabat Kepala Perusahaan Garam dan Soda Negara pada 1958 tentang Uraian Pelayaran PGSN (koleksi arsip dari kantor arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

Tahun	Aset	Tonase (dalam ton)
1949	1 Koaster (2 dari tahun 1948 telah diparkir) 325 P.K	600
	8 kapal penarik 950 P.K	
	28 Cunia	3.550
	1 motorboot 45 P.K	120
	1 tankboot	
1950	2 Koaster 700 P.K	
	10 kapal penarik 2350 P.K	
	31 Cunia	3.790
	1 motorboot 45 P.K	
	1 tankboot (penarik)	120
	Kapal Maratun	700
1951	2 Koaster 700 P.K	1.100
	10 kapal penarik 2350 P.K	
	35 Cunia	4.800
	1 motorboot 45 P.K	
	1 tankboot	120
	1 kapal maratun	700
1952	3 Koaster 780 P.K	
	11 kapal penarik 2930 P.K	1.200
	37 Cunia	
	2 tankboot	5.460
	1 kapal Maratun (ada di Jakarta)	160

Sumber: Surat dari Kepala Perusahaan Pembikinan Garam kepada Kepala Perusahaan Garam dan Soda Negeri di Jakarta tanggal 10 November 1952 (koleksi arsip dari kantor arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

Kapal-kapal PLDT juga sering digunakan untuk kepentingan pemerintah lain. Pada 1933, kapal PLDT bernama v. Braam dan Cunia XX-V mengangkut bahan amunisi dari Surabaya menuju Balikpapan, serta kapal Overysel dan tiga Cunia ke Tarakan. Pada awal Perang Dunia II, kapal PLDT digunakan untuk memenuhi kebutuhan militer di Cilacap untuk memasukkan kapal perang Amerika Marble Head dan Houston yang mengalami kerusakan kemudi. Penggunaan kapal pengangkut garam milik PLDT terus berlangsung pada masa Repub-

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Gambar 11 Jalur Pengangkutan Garam oleh KPM, OJZ, dan Perahu Tradisional Madura

lik Indonesia. Pada 1951, kapal bernama s.s. MIES digunakan untuk membawa tentara Diponegoro dan keperluan logistik dari Semarang menuju Karimun Jawa. Pada tahun yang sama, Kapal Merangan digunakan untuk mengangkut tentara dari Banjarmasin ke Sungai Barito dan menjemput kapal-kapal ALRI.¹⁸⁹ Situasi ini setidaknya telah mengganggu aktivitas pengangkutan garam karena penggunaannya untuk kepentingan militer sering kali berakhir pada penghancuran kapal oleh pihak musuh.

Usaha peningkatan kembali kapasitas PLDT sejak 1950 didukung stabilitas politik yang lebih kondusif membuat realisasi pengangkutan garam makin lancar. Sejak tahun itu, PLDT terus berupaya meningkatkan kapasitas muatan garam yang dikirim ke berbagai wilayah Indonesia. Perusahaan semakin mengurangi ketergantungan terhadap KPM dengan cara menggandeng perusahaan perahu layar swasta. Kondisi ini makin membuat KPM semakin terdesak dan tidak lagi terlibat dalam proses pengangkutan garam terutama saat dikeluarkannya kebijakan nasionalisasi era Soekarno.

Tabel 11 Realisasi Pengangkutan Garam Tahun 1961–1981

Tahun	Pengangkutan Garam (ton)		General Kargo PN. Garam
	Armada PLDT	Perahu Layar (sewa)	
1961	115.310,182	-	-
1962	79.378,552	-	46.016,473
1963	77.378,550	-	55.204,990
1964	62.762,662	-	66.726,670
1965	54.764,534	-	51.338,496
1966	56.841,788	-	32.928,858
1967	52.092,650	-	31.610,395
1968	28.721,323	-	28.722,809
1969	27.009,940	-	12.165,799

¹⁸⁹ Surat dari Kepala Perusahaan Pembikinan Garam R. Soetanto Soetanogoro kepada Kepala Perusahaan Garam dan Soda Negeri di Jakarta tahun 1952 tentang Riwayat PLDT (koleksi arsip dari kantor arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

Tahun	Pengangkutan Garam (ton)		General Kargo PN. Garam
	Armada PLDT	Perahu Layar (sewa)	
1970	21.283,673	-	29.395,330
1971	53.106,000	-	60.520,000
1972	51.495,289	-	49.858,005
1973	106.640,484	31.363,383	5.950,460
1974	98.476,840	-	18.799,649
1975	106.891,284	-	7.975,595
1976	88.900,035	-	606.075,00
1977	122.150,000	-	16.012,105
1978	98.750,000	12.550,160	5.513,750
1979	115.851,352	18.882,427	1.005,100
1980	118.108,000	40.498,757	616,505
1981	125.500,000	84.564,000	3.356,619

Sumber: (Tim Penyusun 1993, 46)

Pada Tabel 12, realisasi pengangkutan garam dari 1961 hingga 1972 dilakukan oleh PLDT tanpa melakukan sewa kepada perahu layar swasta. Hal ini sangat terkait dengan pencabutan hak monopoli garam oleh pemerintah, bahwa pencabutan tersebut telah merangsang penduduk untuk memproduksi dan menjual garam secara mandiri. Pilihan penduduk untuk memproduksi dan memasarkan sendiri garam mereka merupakan suatu konsekuensi logis. Pengalaman mereka dalam pengangkutan garam serta keuntungan yang lebih baik daripada menjual atau mengambil sewa pengangkutan garam kepada perusahaan garam sebagai menjadi alasan mereka.¹⁹⁰

2. Tender Terbuka dan Sistem Kongsy (1950–1961)

Kebijakan tender terbuka setelah tahun 1908 menjadi awal perkembangan perahu layar swasta di Madura. Aktivitas pengangkutan garam akhirnya tidak lagi menjadi monopoli KPM dan PLDT karena tender terbuka berarti perang tarif pengangkutan garam. Perusahaan pengang-

¹⁹⁰ Wawancara dengan H. Fausi (Madura, 2 Oktober 2012).

kutan yang mampu menawarkan tarif yang lebih murah dari yang akan mendapat hak pengangkutan garam ke tempat tujuan. Akhirnya, tender terbuka memosisikan KPM, PLDT, dan pelayaran perahu secara bersamaan menjadi aktor utama pengangkutan garam.

Awal kemunculan KPM berpengaruh terhadap berkurangnya rute yang sebelumnya dikuasai oleh pelayaran perahu, hanya orang Cina dan Arab yang mampu mewarnai persaingan, sementara orang lokal setempat makin tertinggal. Namun, memasuki dekade kedua abad ke-20, pelayaran perahu mulai memasuki kembali rute lama mereka terutama perdagangan kayu yang memang tidak begitu diminati oleh pelayaran kapal uap KPM.¹⁹¹ Berbeda dengan pelayaran perahu di wilayah lain, aktivitas pengangkutan garam tampaknya menjadi faktor utama kembali eksisnya pelayaran perahu dari Madura. Stenroos menyebutkan bahwa keterlibatan mereka dalam aktivitas pengangkutan garam telah ada sejak pemerintahan kolonial yang oleh informan Stenroos diidentifikasi sebagai *zaman londo*.¹⁹² Pada 1894, terdapat 222 perahu terlibat dalam pengangkutan garam dengan rincian, 94 di Sampang, 38 di Pamekasan, dan 90 di Sumenep.¹⁹³

Kecuali, kita berasumsi bahwa tender terbuka berbanding lurus dengan peningkatan aktivitas pelayaran perahu di Madura, semua catatan tentang keterlibatan mereka dalam aktivitas pengangkutan garam pada masa kolonial sangat sulit ditemukan. Namun, laporan Residen Madura tahun 1930 mengindikasikan bahwa transportasi laut

¹⁹¹ Susilowati, "Pasang Surut," 139–140.

¹⁹² Stenroos, "The Janggolan," 10.

Stenroos menemukan seorang pelaut tertua berusia 83 tahun di Sresih pada 1999 bernama Maderai dari Drusah. Berdasarkan ingatan Maderai, ia adalah seorang anggota pemuda *janggolan* pada masa pemerintahan kolonial. Perahu biasanya akan meninggalkan Sampang dengan muatan garam pada awal musim hujan tenggara pada bulan Mei, menuju Semarang atau Cirebon. Setelah selesai melakukan pengangkutan garam, perahunya kembali memuat tebu dari pelabuhan yang sama dan berlayar menuju Tanjung Karang di Lampung, Sumatra Selatan. Dari Tanjung Karang, yang juga terdapat ekspatriat Madura, ia melanjutkan pelayaran perahu dengan muatan arang untuk Jakarta dan pada akhirnya berlayar kembali ke Madura untuk mengangkut garam kembali Kalianget.

¹⁹³ Kuntowijoyo, *Perubahan Sosial*, 397.

memegang peranan vital di pulau-pulau bagian timur dan di wilayah Madura bagian utara, bagian dari pantai utara Jawa. Laporan tersebut menyebutkan bahwa perahu Madura membawa barang dan penumpang ke berbagai wilayah pantai di Madura dan Jawa. Tercatat pada 1929 Pemerintah Karesidenan Madura Timur telah mengeluarkan 784 surat ijin berlayar tahunan. Pada tahun 1935, perahu milik masyarakat lokal menguasai pantai utara Madura seperti yang telah ditetapkan bahwa daerah tersebut memang diperuntukkan untuk perahu-perahu mereka. Sementara pada tahun 1937, berdasarkan laporan sebuah komisi, transportasi dengan perahu masyarakat lokal di pelabuhan-pelabuhan Bangkalan, Sampang, Pamekasan, Prinduan, dan Kertasada lebih besar daripada milik armada MSM.¹⁹⁴

Tabel 12 Pengangkutan Garam dari Kalianget Madura oleh KPM, OJZ dan Perahu Layar bulan Januari–Juni Tahun 1951 (dalam Ton)

Bu- lan	KPM				PLDT				Perahu Layar			
	Kade		Rede		Kade		Rede		Kade		Rede	
	La- san	Gan- duan	La- san	Gan- duan	La- san	Gan- duan	La- san	Gan- duan	La- san	Gan- duan	La- san	Gan- duan
Jan	3880	7817	1734	-	520	-	-	-	-	20	-	-
Feb	1212	5320	1606	100	1608	285	-	-	-	-	-	-
Mar	3679	5030	2911	-	1520	100	-	-	-	20	-	-
Apr	2542	7415	2564	-	890	890	-	-	-	24	-	-
Mei	1696	6200	2460	-	1175	550	-	-	-	-	-	-
Juni	3740	3744	2392	-	1150	1120	-	-	-	17	-	-

Sumber: Surat J. H. J Vogel, Hoofdboekhouder, 10 Juli 1951 (Koleksi arsip dari kantor arsip Daerah Provinsi Jawa Timur)

Tabel 13 Pengangkutan Garam dari Tempat Lain di Madura oleh KPM, OJZ, dan Perahu Layar Bulan Januari – Juni Tahun 1951 (dalam Ton)

¹⁹⁴ ANRI, *Memori Serah Jabatan*, CXC.

Bu- lan	KPM				PLDT				Perahu Layar			
	Kade		Rede		Kade		Rede		Kade		Rede	
	La- san	Gan- duan	La- san	Gan- duan	La- san	Gan- duan	La- san	Gan- duan	La- san	Gan- duan	La- san	Gan- duan
Jan	-	-	-	-	1930	745	-	-	2045	129	-	-
Feb	-	-	-	-	900	1535	-	-	1637	51	-	-
Mar	-	-	-	-	1255	2060	-	-	1409	138	-	-
Apr	-	-	-	-	-	2590	-	-	1843	311	-	-
Mei	-	-	-	-	335	3800	-	-	1160	156	-	-
Juni	-	-	-	-	1280	1990	-	-	168	-	-	-

Sumber: Surat J. H. J Vogel, Hoofdboekhouder, 10 Juli 1951 (Koleksi arsip dari kantor arsip Daerah Provinsi Jawa Timur)

Memasuki era baru pascakemerdekaan, keterkaitan antara tender terbuka dan peningkatan aktivitas pelayaran perahu Madura dapat dilihat dalam semua kontrak pengangkutan garam yang mereka peroleh dari perusahaan garam. Berdasarkan Tabel 12 dan 13, kita dapat melihat pengangkutan garam oleh pelayaran perahu tidak banyak dilakukan di Pelabuhan Kalianget dan hanya jenis garam gandum. Pelayaran perahu sering melakukan pengangkutan garam dari tempat lain di Madura dengan dua jenis garam yang diangkut, yaitu garam lasan dan garam gandum. Sementara itu, pengangkutan garam oleh KPM hanya dilakukan dari Pelabuhan Kalianget karena kapal-kapalnya hanya mampu berlabuh dan melakukan bongkar muat barang di pelabuhan tersebut. Kedua tabel tersebut juga memperlihatkan bahwa KPM masih unggul daripada PLDT dan pelayaran perahu dalam kapasitas garam yang diangkut melalui Pelabuhan Kalianget.

Tahun 1950 merupakan era baru pelayaran perahu dengan sistem kongsi berbentuk firma ataupun perseorangan dengan kepemilikan perahu dapat mencapai angka puluhan. Orang Cina dan Arab masih menjadi pelaku utama sebagai pemilik modal, sementara orang lokal lebih banyak menjadi juragan atau nahkoda perahu bahkan sekadar sebagai anggota perahu.

Sistem kongsi pada awal 1950-an hingga 1960-an sering memosisikan orang Cina sebagai pemilik modal dengan cara menyewa perahu penduduk lokal untuk pengangkutan garam. Masa ini kemudian dianggap sebagai masa-masa belajar orang-orang Madura kepada orang Cina. H. Fausi merupakan seorang pengusaha pengangkutan garam yang bertempat di Sreseh dan memulai pekerjaannya sejak 1963. Dia menganggap dirinya sebagai generasi kedua, sementara generasi pertama adalah mereka yang telah melakukan pengangkutan garam sebelum 1963. Baginya, generasi pertama adalah ketika mereka belajar tentang tata niaga garam kepada orang Cina sebagai juragan perahu yang kemudian dengan pengetahuan mereka mencoba peruntungan untuk membangun jaringan ekonomi mereka sendiri.¹⁹⁵

Namun, kita masih dapat menemukan orang Madura yang mampu memiliki kongsi pengangkutan garam dengan kepemilikan mencapai angka di atas puluhan. Seorang bernama Marzuki tinggal di Kertasada, Kecamatan Kalianget, merupakan salah satu di antara penduduk lokal yang sering melakukan pengangkutan garam pemerintah. Pada 1950, ia berhasil memenangkan tender dan berhak mengangkut garam ke daerah Pasuruan, Probolinggo, Panarukan, dan Banyuwangi.¹⁹⁶

Perjanjian yang dilakukan oleh Marzuki pada 1950 memperlihatkan keterlibatan pengusaha pengangkutan lokal dalam sistem kongsi ini. Pada perjanjian tersebut, ia menggunakan perahu layar untuk mengangkut garam hancur dan garam gandum ke tempat tujuan dengan batas waktu pengangkutan sampai 10 september 1950. Pengangkutan garam dimulai dengan jaminan oleh Perusahaan Garam Negeri terkait penarikan perahu layar masuk dan keluar di Pegaraman Pengarengan dan Bunder dengan menggunakan kapal tarik PLDT. Pembayaran dilakukan dengan cara membayar uang muka sebesar 50 persen dari total keseluruhan dan 50 persen lainnya dibayarkan setelah pembongkaran di tempat tujuan kepada juragan perahu. Adapun perincian jumlah dan jenis garam yang diangkut sebagai berikut.

¹⁹⁵ Wawancara dengan H. Fausi (Madura, 2 Oktober 2012).

¹⁹⁶ Surat Kepala Perusahaan Negeri tanggal 10 Agustus 1950 tentang perjanjian pengangkutan garam (koleksi arsip dari kantor arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

- a. 700 ton garam hancur dalam karungan per 50 kg dari Bunder Pamekasan ke Pasuruan dengan harga f20 per ton dan 300 ton garam gandum dari Krampon d/p Pangarengan ke Pasuruan dengan harga f17,50 per ton.
- b. 500 ton garam hancur dalam karungan per 50 kg dari Bunder Pamekasan ke Probolinggo dengan harga f17,50 per ton dan 500 ton garam gandum dari Krampon d/p Pangarengan ke Probolinggo dengan harga f17,50 per ton.
- c. 500 ton garam hancur dalam karungan per 50 kg dari Bunder Pamekasan ke Panarukan dengan harga f17,50 per ton dan 500 ton garam gandum dari Krampon d/p Pangarengan ke Panarukan dengan harga f22,50 per ton.
- d. 400 ton garam hancur dalam karungan per 50 kg dari Bunder Pamekasan ke Banyuwangi dengan harga f27,50 per ton dan 300 ton garam gandum dari Krampon d/p Pangarengan ke Banyuwangi dengan harga f22,50 per ton.¹⁹⁷

Sistem pembayaran dengan uang muka 50 persen dan 50% yang lain setelah selesai pembongkaran merupakan sistem pembayaran yang digunakan dalam pengangkutan garam di era kongsi yang berlangsung sejak dahulu. Kuntowijoyo menyebutkan bahwa sebelum monopoli pengangkutan diberikan kepada KPM, MSM, dan PLDT, orang Cina telah menjadi kontraktor pelaksana penjualan transportasi garam dengan memenangkan tender-tender dari pemerintah dengan cara menyewa kepada para pemilik perahu orang Madura dengan model pembayaran uang muka.¹⁹⁸

Pada perjanjian pengangkutan garam yang lain, Marzuki mendapat kontrak pengangkutan garam pada 11 Mei 1950 sebanyak 1.002 ton. Garam-garam tersebut diangkut oleh 46 perahu layar dengan uang

¹⁹⁷ Surat Kepala Perusahaan Negeri tanggal 10 Agustus 1950 tentang perjanjian pengangkutan garam (koleksi arsip dari kantor arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

¹⁹⁸ Kuntowijoyo, *Perubahan Sosial Pada Masyarakat Agraris*, 315.

muka yang dibayar oleh perusahaan garam sebanyak f8.396.¹⁹⁹ Tidak dapat diketahui dengan pasti dari 46 perahu tersebut perahu yang merupakan milik Marzuki sendiri. Dua kemungkinan yang dapat dikemukakan adalah, 46 perahu tersebut memang miliknya keseluruhan atau hanya sebagian saja dan yang lain adalah perahu yang disewa.

Pada Tabel 14, selain jumlah uang muka yang dibayarkan, terlihat nama-nama pengusaha pengangkutan garam, baik perseorangan maupun berbentuk firma telah melakukan kontrak pengangkutan garam dengan perusahaan garam pada 1951–1952. Pada rentang waktu tersebut, terdapat delapan pengusaha pengangkutan garam yang mendapat kontrak pengangkutan garam pemerintah dua kali atau lebih dengan total uang muka yang dibayarkan kepada mereka sebesar Rp76.536,74 dari Rp527.729,70. Nama-nama seperti H Moh. Zin, Marzuki, Munawar, H Zawawij, dan Mochjin merupakan penduduk lokal yang secara perseorangan memiliki armada pelayaran perahu untuk pengangkutan garam. Sementara, IPPIS, Lautan Teduh dan KUPPRA merupakan sebuah usaha pengangkutan garam berbentuk firma yang cenderung dimiliki oleh pemilik modal besar baik dari Orang Cina ataupun Arab.

Tabel 14 Pembayaran Uang Muka untuk Pengangkutan Garam Tahun 1951–1952)

Nama Pengusaha	Jumlah uang muka (Rp)	Nomor Kontrak
H. Moh Zin	712,50	48/51
	1.525,00	48/51 dan 7/52
IPPIS	375,00	51/51
	330,00	51/51
	660,00	8/52
	900,00	8/52
	810,00	8/52
Lautan Teduh	2.550,00	45/51
	664,06	1/52

¹⁹⁹ Surat dari D. van Rijssel, Pemegang Buku Kelas I kepada KDR Garam Jakarta tentang perjanjian pengangkutan garam tanggal 28 Agustus 1950 (koleksi arsip dari kantor arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

Nama Pengusaha	Jumlah uang muka (Rp)	Nomor Kontrak
KUPPRA	14.286,25	52/51
	24.408,50	44/51
	910,00	55/51
	450,00	56/51
Mochjin	2.250,00	49/51
	2.675,00	49/51
Marsuki	596,25	53/51
	1.512,50	46/51
	5.557,50	53/51
Munawar	1.637,50	40/51
	4.712,50	4/52
H. Zawawij	3.125,00	50/51
	150,00	6/52
	3.825,00	6/52
	1.755,00	6/52
	159,18	6/52
Jumlah	76.536,74	

Sumber: Surat dari Adam, Kepala Perusahaan Garam Negeri, ahli pemegang buku kepada Jawatan Regi Garam di Jakarta, 15 Februari 1952 (Koleksi arsip dari kantor arsip Daerah Provinsi Jawa Timur)

Sistem kongsi juga memiliki peraturan tentang kesusutan jumlah garam dan masalah kecelakaan dalam pengangkutan garam. Menurut faktur pengangkutan garam, juragan akan bertanggung jawab dengan cara mengganti atau pemotongan dari sisa ongkos angkutan sebanyak kekurangan tersebut jika terjadi kesusutan berat garam selama pengangkutan atau kekurangan garam. Kesusutan tersebut dapat terjadi selama perjalanan yang disebabkan sifat alami garam yang dapat menguap apabila terkena udara ataupun air. Kesusutan garam sering terjadi pada jenis garam lasan.

Untuk mengetahui besaran kesusutan, jumlah garam yang tertulis di faktur pengangkutan akan dibandingkan dengan jumlah garam setelah pengukuran di tempat tujuan. Kesusutan berat garam ini tidak hanya terjadi pada pengangkutan perahu layar, melainkan juga pada kapal KPM dan PLDT. Dalam sebuah laporan pengangkutan garam oleh PLDT ke Banjarmasin, Bawean, dan Semarang, telah terjadi ke-

Buku ini tidak diperjualbelikan.

susutan garam sejak Juli hingga Agustus 1953. Di Banjarmasin, terjadi kesusutan sebesar 17,83 ton dan 13,816 ton dari dua kali pengiriman garam oleh PLDT masing-masing sebesar 280 ton, sementara di Bawean, kesusutan tercatat sebesar 4,898 ton dari total pengiriman 90 ton dan 7,750 ton dari total pengiriman 190 ton ke Semarang.

Munculnya sistem kongsi tidak mengubah kebijakan monopoli pengangkutan garam. Suatu hal yang memiliki arti bahwa segala peraturan yang ada masih berada di bawah kendali Perusahaan Garam, termasuk masalah ganti rugi kecelakaan pengangkutan garam. Tidak dapat diketahui dengan pasti angka kerugian pihak perusahaan maupun pengusaha pengangkutan swasta, tetapi tata cara ganti rugi dapat dilihat dari berbagai laporan kecelakaan pada masa tersebut. Pada 20 September 1952, sebuah kecelakaan pengangkutan garam pemerintah terjadi di sekitar Pegametan Bali milik jasa pengangkutan garam Fa. Kupra. Dalam kecelakaan tersebut, pihak Perusahaan Garam meminta ganti rugi atas pembayaran jasa pengangkutan 13 ton garam per Rp400 sebesar Rp5.200 dan telah terbayarkan oleh Fa. Kupra. Namun, uang ganti tersebut akan dikembalikan apabila dalam kecelakaan tersebut disebabkan oleh faktor alam dan bukan faktor manusia setelah adanya laporan resmi dari pihak penyelidik Perusahaan Garam ataupun syahbandar yang terkait.

Keterlibatan penduduk lokal dalam sistem kongsi pengangkutan garam memunculkan suatu analisa bahwa tidak tertutup kemungkinan penduduk lokal di sekitar Kalianget telah mampu bersaing dengan orang Cina dan Arab. Data-data tentang itu sangat jarang sehingga tidak diketahui secara pasti jumlah orang Cina atau Arab yang terlibat. Namun, asumsi yang terbangun adalah orang Cina atau Arab sudah jarang memiliki perahu sejak 1950, kecuali mereka sebagai pemilik modal yang menyewa perahu kepada penduduk setempat. Kemungkinan akumulasi modal bagi penduduk yang perahunya disewa oleh orang Cina dapat terjadi sehingga mereka melihat peluang untuk mengembangkan usaha sendiri.

Tidak jarang seorang juragan perahu, berdasarkan sumber arsip maupun sumber lisan, didominasi oleh orang Madura dan telah lama bekerja dengan menyewakan perahunya atau sekadar bekerja kepada

Buku ini tidak diperjualbelikan.

para pemilik perahu yang lain mulai mampu mengusahakan sendiri. Dengan demikian, mereka dapat melakukan secara langsung kontrak pengangkutan garam pemerintah dengan perusahaan garam. Setelah pelepasan hak monopoli, mereka lebih mandiri dengan cara membeli dan atau mengangkut garam mereka sendiri untuk mendapatkan keuntungan lebih banyak.

Perlu dikemukakan di dalam akhir pembahasan subbab ini bahwa 1949 hingga 1952, selain dikenal dengan sistem kongsi dalam pengangkutan garam, dapat dikatakan sebagai masa swasembada garam nasional. Perusahaan garam mampu mengeksport garam ke Jepang sebanyak 102.000 ton dan di akhir 1952 masih memiliki persediaan garam sebanyak 500.000 ton untuk 2,5 tahun ke depan.

Ikhtisar penjualan garam ke Jepang dapat dilihat dalam surat Kepala Kantor Penjualan Hasil Tambang Negeri kepada Kepala Kantor Pusat Perusahaan Garam dan Soda Negeri tanggal 20 November 1952. Pada surat tersebut diketahui harga penawaran garam untuk ekspor antara US\$ 7 hingga US\$ 14 per ton. Namun, pihak Japanese Monopoly Bureau, selaku perwakilan Jepang, tidak mempermasalahkan harga penawaran dan mampu membeli garam Madura sebesar US\$ 9 dengan catatan kandungan NaCL sebesar 94%. Sebelumnya, Jepang telah melakukan kontrak pembelian garam (*egytsch zout*) sebanyak 10.000 Ton dengan NaCL 94–95% dengan harga US\$ 9,30.

3. Alternatif Pengangkutan Garam (1961–1981): Perahu Tradisional Madura

Pelepasan hak monopoli garam 1957 memiliki arti lain, yaitu aktivitas pengangkutan garam oleh penduduk setempat jauh lebih aktif dan mandiri. Sistem kongsi telah berakhir dan memiliki dampak yang signifikan terhadap pelayaran perahu pengangkutan garam. Para pengusaha lokal dapat leluasa mencari dan menciptakan jaringan ekonomi mereka, tentunya masih berdasarkan pengalaman yang didapat sebelumnya. Dikotomi antara garam pemerintah dan garam rakyat makin tegas. Keduanya seakan memiliki jaringan tata niaga masing-masing. Ribuan ton garam rakyat secara mandiri dikirimkan

Buku ini tidak diperjualbelikan.

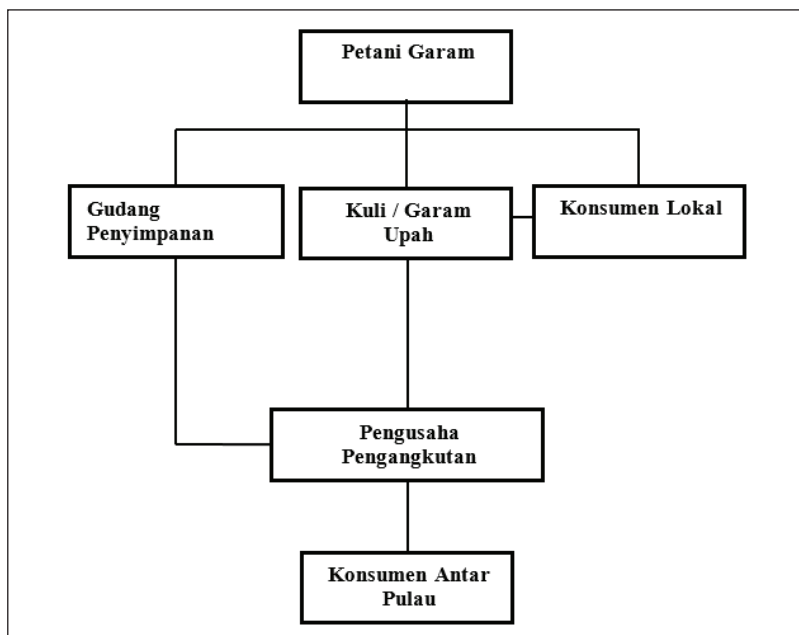
ke berbagai wilayah Indonesia. Berbanding lurus dengan itu, armada pelayaran perahu Madura dari Selat Madura mengalami peningkatan.

Jaringan tata niaga garam rakyat memiliki dua jenis produsen garam, yaitu petani dan pengusaha pengangkutan garam swasta sekaligus pemilik modal dalam pembuatan garam. Terkadang keduanya merupakan orang yang sama. Tata niaga garam rakyat merupakan pekerjaan padat karya karena memiliki diversitas pekerjaan. Di antara petani dan pemilik modal, terdapat orang yang bekerja sebagai buruh angkut dan pekerja dalam pelayaran perahu, orang-orang yang akan menjamin garam sampai pada tempat tujuan.

Pada saat musim pembuatan garam dimulai di Mei, pengusaha pengangkutan garam akan memberikan modal kepada petani garam untuk memproduksi garam. Tidak ada perjanjian tertulis, perdagangan garam sejak dari tanah pegaraman hingga ke atas perahu pengangkutan dilakukan melalui mekanisme tradisional. Peraturan paling mendasar adalah sistem bagi hasil sistem *telon* antara petani dan pengusaha pengangkutan garam. Petani biasanya mendapatkan sepertiga, sementara pemilik modal mendapatkan dua pertiga dari jumlah produksi keseluruhan. Sepertiga garam petani sering kali dibayar dengan uang tunai sesuai harga yang berlaku saat itu atau petani menitipkan garam mereka kepada pengusaha pengangkutan untuk dijual kepada konsumen di wilayah lain. Sementara itu, buruh angkut yang terdiri atas laki-laki dan perempuan biasanya mendapatkan upah uang sebesar Rp350,00 per ton atau upah garam sebanyak 25–30 kg yang akan mereka jual langsung ke konsumen, seperti nelayan di sekitar mereka.

Garam diangkut dari tanah-tanah pegaraman ke gudang penyimpanan atau langsung dimuat ke perahu yang lebih besar melalui sungai di sekitar pegaraman, seperti Marengan dan Sarokka di Sumenep serta Sungai Raja di Sresih di Kabupaten Sampang, menggunakan perahu kecil yang dalam istilah lokal disebut perahu *pengombal* yang memiliki kapasitas muat sebesar 50–70 ton. Pada 1986, semua catatan kontrak Bapak Sirat tentang pengangkutan garam oleh perahu *pengombal* dari tanah pegaraman ke gudang swasta di sekitar Kalianget sebesar 410 sak. Satu perahu dapat melakukan pengangkutan garam sebanyak 10–15 kali pengangkutan setiap hari yang dikerja-

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Sumber: Diolah penulis berdasarkan catatan wawancara dengan para informan.

Gambar 12 Jalur Tata Niaga Garam Rakyat

kan oleh masyarakat sekitar dengan sistem sewa. Pada 1970 hingga 1980-an, harga sewa perahu tersebut sebesar Rp3.500 per ton. Dalam catatan tersebut, terlihat nama-nama perahu *pengombal*, antara lain Sri Kuning dengan total pengangkutan 100 sak dengan 70 kg/sak, Putra Jaya 85 sak dengan 58 kg/sak, Si Baru 100 sak dengan 53 kg/sak, dan Sekar Sari 125 sak dengan 53 kg/sak. Pada tahun yang sama, perahu *pengombal* bernama Si Baru juga melakukan pengangkutan garam ke gudang yang sama sebanyak 121 sak dengan 55 kg/sak, Cinta Resmi sebanyak 139 sak dengan 57 kg/sak, Cahaya Muda sebanyak 165 sak dengan 52 kg/sak, dan Sakur sebanyak 103 sak dengan 52 kg/sak.²⁰⁰

Selesainya aktivitas pengangkutan garam dari tanah pegaraman atau gudang ke perahu, pengangkutan garam siap dilakukan ke berbagai

²⁰⁰ Catatan-catatan perjanjian pengangkutan garam tahun 1985–1986 (koleksi arsip Pribadi H. Sirat).

wilayah lain di Indonesia, seperti Bali, Besuki, Probolinggo, Pasuruan, Surabaya, Kalimantan, Sulawesi, dan Sumatra, melalui Selat Madura. Terdapat dua kecenderungan rute pengangkutan garam oleh pelayaran perahu di Madura. Pertama, pengangkutan garam dari pelabuhan pantai sekitar Kalianget, seperti di Pulau Talango dan Pulau Giligenteng, Sumenep, menuju wilayah Sapeken, Bali, Sulawesi, dan Kalimantan. Jenis perahu pengangkut garam dari wilayah ini adalah *lete-lete* dan *golekan* yang memiliki tonase rata-rata 50–80 ton. Kedua, pengangkutan garam dari pelabuhan pantai di Sreseh menuju wilayah Jawa, Kalimantan, dan Sumatra. Perahu yang digunakan di wilayah ini adalah *janggolan* yang memiliki tonase dari 60 hingga 100 ton. Penggunaan dua rute ini seakan memperlihatkan jaringan perdagangan laut yang lebih kuno, bahwa Madura Timur sering berkomunikasi dengan wilayah Indonesia bagian timur, sedangkan Madura Barat melakukan komunikasi dengan wilayah Indonesia bagian barat. Namun, di antara mereka terkadang berada pada kedua rute tersebut.²⁰¹

Aktivitas pengangkutan garam dimulai pada Mei, seiring dengan pembuatan garam di darat. Garam-garam yang diangkut merupakan persediaan garam sebelumnya ditambahkan dengan garam yang baru panen. Selesai melakukan pengangkutan garam, mereka memiliki dua opsi baru, yaitu berlayar kembali ke Madura dan mengambil muatan garam yang lain atau menawarkan perahu mereka untuk jasa pengangkutan selain garam sebelum akhirnya kembali ke Madura pada bulan

²⁰¹ Stenroos, “The Janggolan,” 11–12.

Laporan kolonial pada tahun 1930 menyebutkan bahwa terdapat perahu dari Sapeken yang mampu berlayar ke Singapura dan mungkin dapat menunjukkan bahwa Madura Timur terintegrasi dengan rute pelayaran dan perdagangan yang lebih besar, yaitu antara Makassar dan Singapura. Stenroos menyebutkan bahwa pelayaran perahu Madura dari Sreseh Sampang yang mengangkut garam menuju Singapura juga sering dilakukan sejak zaman kolonial, setidaknya sampai 1960-an. Hal ini bukan sekadar dikotomi pelayaran perahu antara Madura Timur dan Madura Barat, melainkan keterlibatan pelayaran perahu tradisional secara keseluruhan dalam konstelasi pelayaran dan perdagangan yang lebih besar terutama pada masa liberalisasi pelayaran dan perdagangan pada dekade kedua abad ke-19. Selain itu, hal ini menunjukkan bahwa mereka lebih tertarik melakukan perdagangan dengan Cina melalui Singapura daripada berhubungan dengan pemerintah kolonial. Lebih lanjut tentang rute Makassar-Singapura (lihat Poelinggomang, *Makassar Abad XIX*, 143–144, 153–155).

Desember memanfaatkan angin barat. Pada bulan pertama dan kedua, pengangkutan garam dihentikan dan semua perahu mereka dilabuhkan. Untuk mengisi kekosongan berlayar, mereka bekerja sebagai nelayan tangkap ikan di pantai dekat desa mereka. Pada bulan ketiga dan keempat, mereka mulai mempersiapkan perahu untuk melakukan pengangkutan garam kembali memasuki bulan kelima.²⁰²



Sumber: (Syafi'i 2012)

Gambar 13 Perahu *janggolan* di muara Sungai Rajeh Sresseh, Kabupaten Sampang, yang sudah digunakan sejak abad ke-19

Rute pelayaran perahu pengangkutan garam dari Sumenep dimulai dari Selat Madura, membelah Laut Jawa menuju Kalimantan, Sulawesi, dan Bali. Mereka berasal dari desa-desa di Pulau Talango dan Pulau Giligenteng. Pada 1965, H. Sirat dari Talango pertama kali melakukan pengangkutan garam sebagai juragan perahu milik orang lain. Sejak 1976, ia mulai menjalankan bisnis pengangkutan garam dengan tiga perahu miliknya sendiri. Pada tahun-tahun tersebut, H. Sirat melakukan beberapa kali pengangkutan garam ke Banjarmasin, Sampit, dan Bali dengan rata-rata 200–300 ton sekali pengangkutan. Harga garam dari petani hingga perahu sebesar Rp10.000 per ton, menjadi dua kali lipat di Sapeken dan Bali sebesar Rp20.000 per ton dan tiga kali lipat di

²⁰² Wawancara dengan Maksum dan Sa'i (Madura, 5 November 2012).

Banjarmasin dan Sampit sebesar Rp30.000 per ton. Penggunaan garam di daerah tujuan sangat beragam. Sejak dahulu, Sapeken merupakan pusat pengolahan ikan sehingga penggunaan garam di wilayah ini sebagian besar untuk industri pengolahan ikan. Di Madura juga digunakan untuk membasmi hama ulat di sawah.²⁰³

Pelayaran perahu Madura pengangkutan garam dari Sresseh memiliki rute panjang lain. Pelayaran dimulai dengan menyusuri Selat Madura melewati Surabaya menuju Laut Jawa melewati Gresik, Lamongan, Tuban, Jepara, Semarang, Cirebon, Jakarta, dan Sumatra. Pada 1976, Sa'i dan Maksum pertama kali melakukan pengangkutan garam dari Sresseh membawa masing-masing 80 ton garam yang akan dikirim kepada pembeli orang Cina di Jakarta. Orang-orang Cina kemudian menyewa kembali perahu Madura untuk melakukan pengangkutan kayu, arang, dan barang lain dari Sumatra menuju Jakarta. Pada perkembangannya, Jakarta tidak lagi menjadi satu-satunya pilihan untuk menjual garam Madura. Pengalaman melakukan pelayaran ke Sumatra memberikan pilihan baru untuk menjual garam langsung ke wilayah Sumatera tanpa harus berhenti di Jakarta. Di Sumatra, tujuan utama mereka adalah Bangka Belitung dan Palembang. Perbandingan harga menjadi penentu utama garam Madura untuk dijual di Jakarta atau Sumatra. Bagi para pengusaha pengangkutan garam, jalur darat adalah kesempatan mereka menemui calon pembeli untuk melihat dan menentukan harga sebelum barang sampai di pelabuhan tujuan.²⁰⁴

Dalam pelayaran perahu pengangkutan garam Madura, sistem pembayaran kepada nakhoda dan anggota perahu merupakan sistem tradisional yang mungkin telah bertahan sejak lama. Kepercayaan dan asas kekeluargaan menjadi hal yang utama. Pemilik perahu sering kali merupakan orang yang sama dengan pemilik garam yang diangkut atau sebagian dari mereka juga berperan sebagai nakhoda perahu, sementara anggota perahu merupakan keluarga mereka sendiri atau berdasarkan ikatan desa.²⁰⁵ Namun, meskipun seseorang memiliki posisi ganda, sistem pembayaran tetap dilakukan dengan cara yang telah ditentukan.

²⁰³ Wawancara dengan H. Sirat dan H. Musahran (Madura, 4 November 2012).

²⁰⁴ Wawancara H. Fausi (Madura, 2 Oktober 2012) serta Maksum dan Sa'i (Madura, 5 November 2012).

²⁰⁵ Stenroos, "The Janggolan," 15.

Pada 1970, anggota perahu berjumlah tiga orang, satu nahkoda dan dua anggota. Biaya pengiriman garam dengan perahu di Talango ke Sapeken sebesar Rp7.500 per ton. Jika dalam satu perahu memuat 50 ton garam, maka biaya keseluruhan sebesar Rp375.000. Total biaya pengangkutan ini kemudian dibagi menjadi enam, perahu akan mendapatkan tiga bagian, nahkoda dan anggota masing-masing mendapat satu bagian. Dengan kata lain, setiap orang akan mendapatkan upah sebesar Rp62.500. Tentunya, biaya pengangkutan garam per ton akan bertambah berdasarkan jarak yang ditempuh oleh perahu. Sistem pembayaran di Sreseh memiliki semangat yang sama walaupun dengan cara berbeda. Di Sreseh, setiap perahu memiliki anggota tujuh orang, satu nahkoda dan enam anggota. Sistem upah mereka dilakukan dengan cara memotong 20% dari total biaya pengangkutan (untuk perahu), sementara 80% sisa akan dipotong kembali berdasarkan biaya logistik yang dikeluarkan selama pelayaran dan kemudian mereka membagi dengan besaran yang sama kepada tujuh orang anggota. Pada 1970-an, setiap orang di antara mereka dapat memperoleh upah sekitar Rp200.000 hingga Rp300.000. Upah tersebut akan makin bertambah ketika perahu mereka kembali disewa dengan sistem pembayaran yang sama dengan muatan garam untuk melakukan pengangkutan selain garam, seperti arang, kayu, dan sebagainya, antara Jakarta dan Sumatra. Aktivitas ini biasanya dilakukan sebelum mereka kembali berlayar ke Madura untuk mengambil muatan garam yang lain. Total lama pelayaran selama satu musim dapat mencapai empat sampai tujuh bulan. Baik di Talango dan Sreseh, tidak ada perbedaan upah yang didapat antara nahkoda dan anggota, tetapi menjadi seorang nahkoda merupakan kebanggaan bagi mereka.²⁰⁶

Pelayaran perahu Madura pada akhirnya mulai memunculkan gejala penurunan intensitas pelayaran sejak 1977. Hal ini terkait penurunan perusahaan garam nasional sebagai lembaga penjamin stok garam nasional dan penjamin standardisasi kualitas garam yang beredar. Kebijakan ini seakan mengembalikan semangat monopoli garam oleh pemerintah. Di satu sisi, kebijakan ini bertujuan menyelamatkan petani garam, tetapi di sisi lain telah mengurangi kesempatan penjualan garam

²⁰⁶ Wawancara dengan H. Sirat (Madura, 4 November 2012) serta Maksun, Dahari, dan Sa'i (Madura, 5 November 2012).

rakyat karena kesepakatan antara mereka dan pembeli sering kali terbentur aturan standardisasi garam.

Dalam kasus ini, seorang pengangkut garam dari Pulau Raas bernama Bahri mengakui pelayaran terakhirnya mengangkut garam sebanyak 40 ton menggunakan perahu *golekan* dari Sumenep pada 1980-an. Berdasarkan ingatannya, harga garam saat itu sebesar Rp5 per kg, tetapi garam yang dia bawa ke Pontianak hanya dapat terjual Rp2 per kg. Situasi ini membuat Bahri menyarankan kepada juragannya untuk tidak kembali pulang ke Madura dan mencari peruntungan baru dengan cara mengangkut kopra di Kepulauan Karimun Jawa.²⁰⁷

Garam produksi petani hampir selalu di bawah standar kualitas yang telah ditentukan. Namun, peraturan ini tidak serta-merta mematikan pelayaran perahu pengangkutan garam karena kekuatan jaringan ekonomi yang mereka bangun sejak lama mengabaikan peraturan tersebut. Pada batas-batas tertentu, para pembeli tidak mempermasalahkan standar kualitas garam rakyat seperti yang telah ditentukan oleh pemerintah. Hal ini mungkin menjadi faktor utama keberlangsungan aktivitas pengangkutan garam hingga saat ini.

Bersamaan dengan munculnya kebijakan stabilisasi dan standardisasi persediaan garam nasional, pelayaran perahu Madura mulai mencoba pilihan baru dengan melakukan pengangkutan kayu dari Sumatra dan Kalimantan. Stenroos menyebutkan bahwa perdagangan kayu ini pada akhirnya menjadi penyebab berkurangnya aktivitas pengangkutan garam di Sreseh. Banyak di antara mereka berlayar dengan perahu kosong dari Madura hanya untuk mendapatkan kayu dari tempat-tempat tersebut.²⁰⁸ Meskipun hal itu tidak sepenuhnya salah, tampaknya Stenroos mengabaikan dua faktor penting yang dikeluarkan pemerintah secara bersamaan, yaitu kebijakan stabilisasi dan standardisasi persediaan garam nasional, serta kebijakan revolusi biru atau motorisasi pelayaran tradisional. Pada kasus kedua, pengaruh kebijakan motorisasi terhadap pelayaran perahu pengangkutan garam bukan terletak pada ketidakmampuan mereka beradaptasi dengan teknologi baru. Motori-

²⁰⁷ Wawancara dengan Bahri, Kep. Karimun Jawa Jepara, 11 Mei 2013.

²⁰⁸ Stenroos, "The Janggolan," 14–15.

sasi berpengaruh terhadap peningkatan hasil tangkap ikan oleh nelayan sehingga banyak di antara mereka secara oportunistik beralih menjadi nelayan. Di Kecamatan Sresih, hal ini juga ditunjukkan dari perpindahan pusat kecamatan yang sebelumnya di Desa Sresih, dekat dengan wilayah pegaraman dan muara Sungai Raja, berpindah ke Desa Labuhan yang sejak 1980-an dan menjadi pusat nelayan penangkapan ikan. Perpindahan ini tentunya mengisyaratkan bahwa telah terjadi perubahan orientasi ekonomi dari pelayaran antar pulau menjadi pelayaran dekat pantai.²⁰⁹

Kebertahanan sikap tradisional komunitas pelayaran perahu di Madura dalam aktivitas pengangkutan garam mampu memberikan peluang kepada mereka untuk tetap bertahan terhadap berbagai tantangan zaman. Tidak ada dikotomi antara pelayaran perahu pengangkutan garam yang berasal dari Talango, Giligenteng, maupun Sresih. Hal ini didasarkan pada penggunaan pengetahuan lokal mereka tentang perbintangan dan arah angin yang hampir sama. Bintang *morteka* dan *nanggala*, selain sebagai penanda awal pembuatan garam karena telah memasuki kemarau, digunakan sebagai penunjuk arah selama pelayaran. Petani garam dan komunitas pelayaran perahu Madura, termasuk nelayan di dalamnya, merupakan komunitas bersama sebagai bagian dari masyarakat pesisir Madura.

C. Komunitas Pengangkut Garam Madura: Tinjauan Ekonomi dan Sosial

Aktivitas pembuatan dan pengangkutan garam berdampak pada terbukanya lapangan kerja kepada banyak orang Madura baik sebagai pekerja tetap maupun musiman. Akumulasi modal dan kesejahteraan

²⁰⁹ Hampir semua informan dalam penulisan naskah ini memiliki profesi sebagai nelayan sebelum menggeluti usaha pelayaran perahu antarpulau. Mereka melihat pekerjaan nelayan dianggap kurang menguntungkan sehingga mulai beralih kepada pelayaran perahu antar pulau sejak 1960-an. Pada perkembangannya, banyak di antara mereka kembali menjadi nelayan karena dianggap lebih menguntungkan daripada pelayaran perahu antarpulau, terutama sejak munculnya kebijakan motorisasi. Namun, sebagian di antara mereka tetap bertahan dengan pelayaran perahu antarpulau dan sebagian yang lain memanfaatkan jaringan mereka terdahulu untuk mendapatkan pekerjaan di darat.

kemudian banyak tercipta di sentra-sentra pembuatan dan pengangkutan garam. Aktivitas ini juga semakin mendorong mobilitas orang Madura ke luar pulau, menciptakan sebuah jaringan ekonomi maritim yang khas dan membentuk kantong-kantong pemukiman baru bagi orang Madura di tempat-tempat yang sebelumnya menjadi tujuan mereka mengirimkan garam.

1. Kehidupan Ekonomi Pekerja Pengangkutan Garam

Perkembangan aktivitas pembuatan garam di Madura sejak monopoli di dekade awal abad ke-20 memosisikan Madura sebagai sumber penghasilan yang besar bagi pemerintah kolonial maupun penduduk Madura. Pada 191–1920, keuntungan bersih monopoli garam dengan rata-rata mencapai 9–10 juta gulden. Pada 1917, dapat diketahui jumlah keseluruhan produsen garam yang meliputi pemilik tanah pegaraman, pembuat garam, pekerja, dan pengangkut garam mencapai 150.000 orang dengan pendapatan berbeda sesuai dengan tingkat jabatannya.²¹⁰ Penyerapan ribuan tenaga kerja tetap maupun ratusan ribu pekerja musiman pada industri pembuatan garam berarti memberikan penghasilan kepada mereka. Pada 1918, terdapat sekitar 3.000 Ha pegaraman rakyat yang menghasilkan 216.000 ton dan memberikan penghasilan sebesar 1,2 juta gulden. Pada tahun yang sama, penghasilan pemerintah kolonial dalam monopoli garam sebesar 16 juta gulden.²¹¹

Perkembangan industri garam adalah kesempatan menciptakan akumulasi modal. Produsen garam mampu mendapat keuntungan empat kali lebih tinggi daripada lahan pertanian. Sebagai perbandingan, tanah pegaraman seluas satu bau mampu menghasilkan garam sebanyak 20 *koyang* seharga f200, sedangkan lahan pertanian terbaik di Madura dengan luas yang sama hanya menghasilkan 20 *pikul* padi seharga f80. Situasi ini menjadikan para produsen garam memiliki gaya hidup yang berbeda dan lebih baik. Kuntowijoyo menggambarkan gaya hidup produsen garam sebagai berikut.

²¹⁰ Kuntowijoyo, *Perubahan Sosial*, 397.

²¹¹ Jonge, “Monopolisasi dan Perlawanan,” 35.

Rumah mereka semuanya beratap genting, kebanyakan untuk melindungi kebakaran (karena di areal garam jarang air, tetapi juga karena jarang pepohonan di daerah itu). Pintu-pintu dihiyas, ada tempat tidur di pendapa, membeli pakaian untuk pesta, perempuan mengenakan berbagai perhiasan dan jumlah sampan yang dimilikinya meningkat, semua itu adalah tanda kesejahteraan ekonomi mereka. Selama periode panen, mereka menghabiskan-hamburkan banyak uang dan dilaporkan uang sebanyak itu “ringan bagaikan kapok”. Walaupun beberapa laporan mengatakan orang Madura berwatak hemat, ternyata produsen garam adalah pemboros besar. Produsen garam di Sampang, khususnya di Torjun, terkenal sebagai candu dan judi.²¹²

Produsen garam ini pada dasarnya merupakan pemilik kolam garam. Pada akhir abad ke-19, mereka mempekerjakan dua orang budak untuk mengelola sebuah kolam garam. Budak biasanya mendapat uang f 90 per tahun dengan pengurangan biaya pemeliharaan f 20 sehingga dalam setiap tahun budak mendapatkan f 60. Boomgaard mengasumsikan seorang pembuat garam mampu menghasilkan uang hampir sama dengan keluarga tani dengan rata-rata f 45 setiap tahun.²¹³

Peningkatan produksi dan distribusi garam di Pulau Madura tidak secara otomatis meningkatkan kondisi perekonomian para produsen garam, seperti petani atau buruh pembuatan garam. Kepemilikan modal yang tidak terbatas dari *pachter* dan rentenir, serta ketergantungan proses pembuatan garam terhadap kondisi alam yang sering memosisikan produsen garam terjebak pada hutang yang memberatkan. Para produsen garam sering kali harus menjual produksi garam atau tanah pegaraman ketika modal pembuatan garam yang bersumber dari para rentenir tidak mampu dikembalikan akibat gagal panen. Petani atau buruh pembuatan garam yang berada di bawah setelah *pachter* dan produsen garam pemilik tanah memosisikan mereka pada ekonomi yang paling rentan. Walaupun monopoli sedikit mengurangi situasi seperti ini, rentenir lebih dulu sering memberikan modal yang dibutuhkan dengan cepat.²¹⁴

²¹² Kuntowijoyo, *Perubahan Sosial*, 406.

²¹³ Boomgaard, *Anak Jajahan Belanda*, 206–207.

²¹⁴ Jonge, *Madura dalam Empat Zaman*, 141; Kuntowijoyo, *Perubahan Sosial*, 407–408.

Pada aktivitas pengangkutan garam, hubungan kerja antara pemilik modal yang sekaligus sebagai pemilik perahu pengangkutan dan petani garam dapat berbeda sama sekali dengan hubungan kerja dalam dinas pengangkutan resmi pemerintah. Hal ini pada akhirnya memengaruhi penghasilan mereka. Pada tahun 1924, penghasilan tertinggi personel KPM adalah seorang kapten sebesar f1.500. Personel lain di bawah kapten memiliki penghasilan yang tidak melebihi penghasilan seorang kapten, seperti *stuurman* tingkat satu f1.050, *Stuurmanleerling* f600, 3 juru mudi dengan gaji keseluruhan f1080, 3 *matrozen* dengan gaji keseluruhan f720, *Mach. Drijver* pertama f1.500, *Mach. Drijver* kedua f1.050, *mand Stoker* f600, dan 5 *stoker* dengan gaji keseluruhan 2.100, *tremmers* f600. Mereka juga mendapatkan tambahan uang makan dengan total sebesar f2.400.²¹⁵

Tidak berbeda jauh dengan pengangkutan garam, seperti OJZ, hubungan kerja mereka berdasarkan hirarki tugas dan fungsi masing-masing sehingga hal itu memengaruhi jumlah penghasilan. Pada 1950, seorang kapten OJZ bernama Sajid Zin bin Aboebakar mendapatkan gaji f160 dengan tambahan uang makan sebesar f0,35. Sementara itu, gaji paling rendah dalam OJZ diterima oleh dua orang *schrijver* bernama Tirtodirejo dan Abdoerachman, masing-masing f34,65 dan f24,20, tanpa tambahan uang makan.²¹⁶

Perbandingan antara penghasilan KPM dan OJZ setidaknya memberikan gambaran kehidupan ekonomi mereka. Para personel Eropa di KPM maupun OJZ tentunya akan mendapatkan penghasilan lebih besar daripada personel non-Eropa. Namun demikian, untuk menekan biaya pengangkutan, penunjukan personel OJZ dari kalangan non-Eropa menjadi sangat logis disamping karena alasan yang bersifat politis pascakemerdekaan. Pada tahun 1950, semua personel kapal OJZ yang berjumlah 34 orang merupakan orang-orang non-Eropa.²¹⁷

²¹⁵ Surat *de Inspecteur Voor de Vervoeren*, 1924, hlm. 13 (koleksi arsip dari kantor arsip daerah Provinsi Jawa Timur).

²¹⁶ Surat daftar nama pegawai, jabatan, dan penghasilan kantor *Zoutwinning* Kalianget bagian OJZ Tahun 1950 (koleksi arsip dari kantor arsip daerah Provinsi Jawa Timur).

²¹⁷ Surat daftar nama pegawai...

Berbeda dengan pegawai pengangkutan resmi, pelaku pengangkutan garam oleh pelayaran perahu Madura tidak memiliki perbedaan penghasilan berdasarkan hirarki. Setiap anggota perahu memiliki penghasilan yang sama, kecuali mereka merangkap sebagai petani garam, pemilik perahu, dan nakhoda sekaligus atau seorang anggota perahu merangkap sebagai buruh pengangkut garam atau pengemasan garam ke dalam karung.

Pada 1980-an, Maksum sebagai nakhoda perahu Sinar Sumerkar beranggotakan enam orang melakukan pengangkutan garam ke Palembang sebanyak 84 ton. Pada saat itu, garam terjual dengan harga Rp70.000 per ton dan upah pengangkutan sebesar Rp12.000 per ton. Dari sekali pelayaran, ia dan anggotanya mendapatkan upah pengangkutan garam rata-rata Rp200.000. Namun, ia juga melakukan pekerjaan sebagai buruh angkut garam dari pegaraman di Sresih ke perahu dan membantu pengemasan garam ke dalam karung di tempat tujuan. Sebagai buruh angkut di pegaraman, ia mendapatkan upah rata-rata Rp6.000 dan upah pengemasan garam ke dalam karung di pelabuhan tujuan sebesar Rp26.000. Pada tahun 1970-an hingga 1980-an, setidaknya seorang anggota dalam sekali pelayaran mampu mendapatkan penghasilan antara Rp200.000 dan Rp400.000.²¹⁸

Penghasilan terbesar akan selalu diperoleh pemilik perahu sekaligus pemilik garam. Penghasilan mereka yang utama bersumber dari uang sewa perahu dan keuntungan penjualan garam. Pada tahun yang sama, Stenroos menyebutkan bahwa kelompok ini akan mendapatkan penghasilan rata-rata Rp5.000.000 hingga Rp6.000.000 dalam sekali pelayaran dengan tiga atau empat perahu yang mereka miliki.²¹⁹ Kecemburuan berdasarkan ketimpangan penghasilan mungkin saja muncul, tetapi sikap tradisional mereka mampu meredam berbagai kemungkinan tersebut. Pelayaran yang sering bergantung pada kondisi alam tidak memosisikan nakhoda atau anggota biasa berada pada ekonomi subsisten karena risiko pelayaran yang mungkin merusak perahu dan garam sepenuhnya menjadi tanggung jawab pemilik perahu sekaligus

²¹⁸ Wawancara dengan Maksum, Madura, 2 Oktober 2012.

²¹⁹ Wawancara dengan H. Fausi, Madura, 2 Oktober 2012; Stenroos, "The Janggolan," 19.

pemilik garam. Namun, hubungan *patron-client* menciptakan suatu pandangan dengan melihat modal yang dikeluarkan oleh pemilik perahu merupakan investasi bersama di antara keduanya, bahwa kelebihan produksi garam atau kelebihan harga garam pada akhirnya merupakan keuntungan bersama-sama.



Sumber: (Maksum 1983)

Gambar 14 Foto seorang nakhoda dan anak buah kapal perahu *janggolan*. Keduanya berada di salah satu studio foto di Palembang setelah mengangkut garam dari Madura ketika menunggu muatan kayu menuju Jakarta.

Gambaran nyata tentang kehidupan ekonomi para pengangkut garam terlihat dari *mindset* beberapa masyarakat di Kecamatan Sreseh saat ini. Desa Taman di Sreseh merupakan desa dengan mayoritas penduduk bekerja sebagai pemilik perahu pengangkutan garam. Sampai pada tahun 1970-an, desa ini memiliki lebih dari seratus perahu. Selama aktivitas pengangkutan garam di Sreseh mencapai puncak pada 1970–1980, masyarakat di desa ini *reng janggolan* dikenal sebagai orang kaya yang sombong. Sementara itu, melihat para ekspatriat pengangkut garam antara pemilik perahu dan seorang anggota perahu bia-

Buku ini tidak diperjualbelikan.

sa, terlepas dari pengelolaan keuangan keluarga mereka masing-masing, jelas terlihat kehidupan mereka sangat berbeda.

Arti penting aktivitas pengangkutan garam oleh pelayaran perahu Madura tidak terletak pada besaran penghasilan yang didapat seseorang di antara mereka. Dalam perspektif ekonomi yang lebih luas, mereka telah menciptakan suatu jaringan ekonomi antar pulau berdasarkan ikatan kekerabatan maupun ikatan desa. Jaringan ekonomi ini merupakan modal berharga, baik untuk mereka yang melanjutkan aktivitas pengangkutan garam maupun para ekspatriat yang mencoba alternatif ekonomi yang lain di tempat yang sebelumnya mereka kunjungi untuk pengangkutan garam.

2. Mobilisasi Penduduk dan Pusat Pemukiman

Seperti yang telah disebutkan, wilayah pembuatan garam seluruhnya berada di wilayah selatan Pulau Madura. Setelah perdagangan garam makin penting, pusat permukiman tidak lagi terpusat di daerah kota, melainkan di kantong-kantong pembuatan garam. Hal ini menjadikan tingkat kepadatan penduduk di wilayah pembuatan garam sangat tinggi dibandingkan dengan wilayah-wilayah pertanian di Madura.

Semua data tahun 1891 menunjukkan aktivitas pembuatan garam telah menarik minat masyarakat untuk bertempat tinggal di pusat-pusat pembuatan garam. Tabel 4.8 di bawah menunjukkan bahwa tingkat kepadatan penduduk di wilayah pembuatan garam di Sampang, Pamekasan, dan Sumenep terlihat sangat tinggi dibandingkan daerah yang lain. Namun, terkadang jumlah penduduk di daerah pegaraman lebih sedikit dibandingkan dengan wilayah-wilayah pertanian agraris sawah dan tegalan.

Aktivitas pembuatan garam tidak hanya memunculkan berbagai pusat permukiman penduduk lokal di daerah pegaraman Madura. Laporan pemerintah kolonial Belanda tahun 1924 menyebutkan bahwa permukiman penduduk Eropa berpusat di tempat pembuatan garam karena sebagian besar dari mereka merupakan pegawai perusahaan garam yang bekerja di Pabrik Garam Krampon dan Pegaraman Ragung di Sampang. Laporan tersebut menjelaskan bahwa pada 1920, di *affdeling* Sampang telah berdomisili 85 penduduk Eropa dengan perincian

Buku ini tidak diperjualbelikan.

12 keluarga bertempat tinggal di Krampon, dekat dengan pabrik pembuatan garam briket, dan sekitar 6 keluarga bertempat tinggal di daerah pegaraman Ragung.²²⁰

Tabel 15 Perbandingan Kepadatan Penduduk Tahun 1891

Affdeling	Jumlah Penduduk (jiwa)	Kepadatan Penduduk (per 1.000 ha)
Sampang		
Daerah pegaraman		
Sampang Laut	108.986	3.068
Daerah Pertanian Biasa		
Sampang Timur	54.650	2.072
Sampang Barat	48.470	1.982
Sampang Daya	301.996	2.432
Pamekasan		
Daerah Pegaraman		
Bunder	75.319	4.165
Daerah Pertanian Biasa		
Lambang Lor	58.273	2.227
Waru	65.123	3.391
Sumenep		
Daerah Pegaraman		
Timur Laut	89.990	4.378
Daerah Pertanian Biasa		
Timur Daya	124.260	3.516

Sumber: (Kuntowijoyo 2002, 87)

Perkembangan jaringan transportasi laut yang mendahului perkembangan transportasi darat membuat penduduk Madura lebih dekat dengan laut mereka. Pelayaran perahu atau kapal menjadi pilihan terbaik untuk melakukan komunikasi dengan daerah lain. Laporan Residen Madura Timur, W. H. Ockers, pada 1930 menyebutkan bah-

²²⁰ ANRI, *Memori Serah Jabatan*, CXLVII.

wa Pelabuhan Kamal dan Pelabuhan Kalianget merupakan pelabuhan terpenting bagi mobilisasi penduduk Madura. Laporan pengangkutan yang diselenggarakan oleh MSM menyebutkan sebanyak 312.627 penduduk Madura, sebagian besar dari mereka merupakan pedagang, melakukan penyeberangan setiap tahun ke Jawa melalui dua pelabuhan tersebut.²²¹

Pentingnya perdagangan garam di Madura berbanding lurus dengan peningkatan aktivitas pengangkutan garam yang berarti mobilitas penduduk Madura semakin intensif. Pada perkembangannya, persaingan antara pelaku pengangkutan menciptakan suatu jaringan ekonomi regional dan menciptakan suatu adaptasi baru di antara mereka. Ketidakmampuan MSM menyelenggarakan pengangkutan garam dengan harga yang lebih murah membuat perusahaan tersebut kehilangan hak monopolinya. Pengalihan usaha yang dilakukan oleh MSM kepada jasa pengangkutan lain di darat dan di laut akhirnya memberikan kemudahan transportasi penumpang. Migrasi musiman makin mudah dilakukan oleh para pekerja Madura ke Pulau Jawa sebagai pekerja perkebunan. Setelahnya, mereka akan kembali ke Madura pada musim garam sebagai pekerja sementara di lahan-lahan pembua-tan garam sebagai kuli kontrak.

Persaingan pengangkutan garam juga memosisikan keterlibatan penduduk Madura makin besar. Seperti yang telah diungkapkan sebelumnya, pada sistem tender terbuka dan sistem kongsi pada 1950-an, penduduk lokal di Madura mayoritas merupakan pelaku pengangkutan garam, baik sebagai pengusaha pengangkutan maupun Juragan di perahu. Hal ini menunjukkan bahwa pada batas tertentu monopoli tidak serta-merta membuat peran mereka semakin mengecil. Sementara itu, tahun 1960-an seakan menjadi tahun penegasan keterlibatan penduduk lokal dalam pelayaran perahu di Indonesia.²²² Pola-pola ini pada akhirnya memberikan gambaran bagaimana penduduk lokal melakukan sebuah evolusi menuju modernitas dengan arah gerak melengkung seperti peluru balistik. Pertama-tama mereka memang berada

²²¹ ANRI, *Memori Serah Jabatan*, CLXIX

²²² Susilowati, "Pasang Surut," 105. Lebih jauh, Knaap melihat keterlibatan penduduk lokal dalam pelayaran Nusantara telah dimulai sejak abad ke-19 (Knaap 1996, 74).

pada posisi yang marginal ketika kekuatan teknologi (perusahaan garam pemerintah) mengurangi eksistensi mereka di satu sisi dan kekalahan dalam penguasaan modal oleh orang Cina. Lambat laun mereka mulai memperkuat diri dari dalam dengan meningkatkan interaksi budaya mereka. Berbagai hasil interaksi internal kemudian tidak mereka benturkan secara langsung dengan kekuatan tersebut, kecuali sebagai faktor luar untuk memperkuat proses perubahan yang diinginkan. Pada akhirnya, mereka mulai memaksakan kekuatan tersebut untuk melakukan sebuah dinamisasi baru yang memosisikan mereka dari kelompok marginal menjadi kelompok yang mandiri.²²³

Kebertahanan sikap tradisional mereka pada perkembangannya menciptakan suatu mobilitas masyarakat pesisir yang unik. Banyak permukiman Madura yang dibentuk oleh para ekspatriat tidak sekadar menunjukkan persebaran mereka melainkan mampu menguatkan jaringan ekonomi. Nama-nama seperti Muhammad di Bangka Belitung dan Rasyid di Lampung merupakan contoh ekspatriat yang telah menetap di daerah tersebut dengan memulai kehidupan baru, walaupun ekonomi keluarga tidak lagi sepenuhnya berorientasi kepada laut. Namun, ekspatriat lain, seperti Mat Imam, yang telah menetap di Pulau Lancang di Kepulauan Seribu masih membangun kehidupan ekonomi keluarganya sebagai nelayan. Lebih penting dari itu, para ekspatriat menjadi pintu masuk untuk pemuda lain di desa mereka memulai ke-

²²³ Wawancara dengan H. Fausi (Madura, 2 Oktober 2013); Maksum dan Sa'i (Madura, 5 November 2012).

Hampir setiap informan dengan semangat tinggi menceritakan perjuangan mereka ketika harus bersaing dengan pihak perusahaan atau orang Cina. H. Fausi, misalnya, selalu meninggikan nada bicaranya ketika mengisahkan pengalamannya harus bersaing dengan orang Cina. Mulai dari belajar kepada Cina, mencari peluang baru hingga saat ia harus melihat persekongkolan pemerintah dengan pemodal Cina. Lain lagi dengan Maksum dan Sa'i (wawancara secara bersamaan), mereka berdua menceritakan pengalamannya beraroma romantisme masa lalu. Mereka selalu berlayar beriringan seperti armada perang karena sekali layar biasanya 6–10 perahu berangkat dan pulang bersama-sama. Jakarta sering kali menjadi simpul pertemuan mereka, walaupun melakukan pelayaran ke wilayah berbeda. Di sela-sela waktu tunggu untuk kembali pulang, mereka selalu membawa berita dari tempat tujuan masing-masing tentang hasil penjualan dan kemungkinan peluang baru.

hidupan baru mereka di tanah seberang, walaupun sebagian di antara mereka melakukan pekerjaan yang jauh dari kesan laut.²²⁴

Penggambaran lain tentang mobilitas dan persebaran para ekspatriat pengangkutan garam juga dilakukan oleh Stenroos. Ia menyebutkan bahwa keluarga H. Sidik menggantungkan ekonomi keluarga melalui pengangkutan garam. Beberapa di antara mereka memiliki tingkat ekonomi yang baik dan mampu membeli rumah di Kali Baru, pelabuhan perahu dekat Tanjung Priok, sementara anaknya, H. Rufi'in, sering menghabiskan waktu di Jawa Barat pada saat musim kemarau untuk mengelola bisnis ayahnya, setidaknya sampai 1990-an. Pada saat H. Rufi'in kembali ke Sresih, ia berkomunikasi dengan agen dan nakhoda yang masih memiliki ikatan keluarga dengannya melalui sambungan telepon. Agennya di Jakarta adalah keponakan, di Cirebon adalah saudara ipar, serta hampir semua nakhoda perahunya merupakan kerabat dan orang terdekatnya.²²⁵

Akhirnya, berdasarkan uraian dalam bab ini, dapat disebutkan bahwa masyarakat yang terbentuk oleh ekologi sawah, ekologi tegalan, dan ekologi hutan berbeda sama sekali dengan masyarakat yang terbentuk berdasarkan ekologi pesisir. Masyarakat pesisir Madura yang telah lama menggantungkan hidupnya dari aktivitas pelayaran dan perdagangan laut dengan komoditas utamanya garam memiliki ciri tersendiri yang unik. Ekologi pesisir yang terbentuk dari keberuntungan ekologi, yakni tingginya salinitas dan kualitas garam di pusat-pusat produksi garam di Madura telah menciptakan jalur tata niaga, jenis pengangkutan, dan distribusi garam yang mampu menciptakan pusat permukiman Madura yang tersebar di berbagai wilayah tujuan pengangkutan garam.

²²⁴ Wawancara dengan Sa'i dan Dahari, Madura, 5 November 2012.

²²⁵ Stenroos, "The Janggolan," 15.



BAB V

Terbentuknya Ekologi Pesisir Madura

A. Masyarakat Pesisir Madura

Kebijakan monopoli garam memosisikan Madura sebagai pusat pembuatan dan pengangkutan garam serta menjadikannya sebagai wilayah ekonomi penting bagi pemerintah kolonial. Secara bersamaan, hal ini membuat Madura tidak lagi dilihat sebagai kekuatan politik lokal yang sebelumnya selalu dimanfaatkan untuk perimbangan kekuatan politik terutama dengan pemimpin lokal di Jawa.

Kondisi alam dan jumlah angkatan kerja menjadi alasan utama mengapa Madura begitu ideal menjadi pusat monopoli garam selain untuk memudahkan kontrol dan pengawasan oleh pemerintah kolonial. Untuk mendukung kebijakan monopoli, pemerintah membentuk perusahaan garam atau *zoutregie* sebagai entitas tunggal yang menjalankan dan bertanggung jawab meningkatkan produksi garam. Di satu sisi, perusahaan garam kerajaan ini kemudian menciptakan dua wilayah pegaraman berdasarkan statusnya yaitu pegaraman pemerintah (*gouvernementslanden*) dan pegaraman rakyat (*bevolkingslanden*). Di sisi lain, sistem *zoutregie* menciptakan suatu hierarki kepegawaian berdasar-

Buku ini tidak diperjualbelikan.

kan ras. Orang Eropa memiliki posisi tertinggi di perusahaan, seperti kepala perusahaan, kepala gudang, dan para pengawas. Penduduk lokal golongan bangsawan sebagai pegawai rendahan setingkat mantri dan penduduk lokal lainnya hanya sebagai petani atau buruh pengangkutan garam. Jabatan di atas mantri merupakan pekerja tetap di perusahaan, sedangkan di bawah mantri merupakan pegawai sementara yang hanya bekerja selama musim pembuatan garam.

Monopoli garam merangsang perluasan tambak-tambak garam dan meningkatkan angka produksinya. Hal ini memiliki konsekuensi aktivitas pengangkutan garam juga semakin intensif. Pengangkutan garam pada dasarnya merupakan penghubung antara produksi dan konsumsi garam. Selat Madura kemudian muncul sebagai wilayah perairan penting perdagangan laut dengan komoditas utamanya adalah garam, berbeda dengan pemahaman bahwa wilayah perairan ini hanya dianggap sebagai rute alternatif atau rute persimpangan jalur perdagangan laut nusantara dengan rempah-rempah sebagai komoditas utamanya. Kajian dalam buku ini juga menemukan lima kecenderungan umum dalam aktivitas pengangkutan garam. Pertama, pada awalnya, pengangkutan garam Madura dikuasai oleh orang Cina dengan cara melakukan sewa perahu kepada penduduk setempat. Namun, munculnya perusahaan KPM dan MSM sebagai pemegang hak monopoli pengangkutan garam sedikit banyak memengaruhi aktivitas pengangkutan garam oleh perahu tradisional penduduk lokal. Pada perkembangannya, pengangkutan garam yang dilaksanakan oleh KPM dan MSM tidak sepenuhnya efisien. Selain karena mengeluarkan biaya tinggi, pelayaran keduanya sering kali tidak mampu menjangkau pelabuhan tujuan. Untuk mengantisipasi hal ini, perusahaan garam kerajaan kemudian memperlakukan sistem tender terbuka pada 1908 dan membentuk dinas khusus pengangkutan resmi bernama OJZ pada 1912.

Kedua, tender terbuka dalam pengangkutan garam telah menciptakan persaingan antara pengangkutan pemegang hak monopoli pemerintah dan pengusaha pengangkutan partikelir. Di satu sisi, KPM, MSM, dan OJZ merupakan perusahaan pengangkutan garam yang mendapat hak-hak istimewa dari pemerintah, di sisi lain, aktivitas pelayaran perahu partikelir berbanding lurus dengan keterlibatan pen-

Buku ini tidak diperjualbelikan.

duduk lokal yang sering mempertahankan sikap tradisionalnya. Tender terbuka kemudian menciptakan suatu sistem kongsi dalam pengangkutan garam partikelir. Sejak 1950-an, pengangkutan garam partikelir mendapatkan banyak kontrak pengangkutan yang mencapai ribuan ton. Orang Cina sering kali muncul sebagai pemenang tender pengangkutan. Melalui pembayaran uang muka 50%, perusahaan garam menggunakan armada pelayaran perahu partikelir untuk mengirim garam ke seluruh wilayah Indonesia. Dengan tonase perahu rata-rata 60–100 ton, perusahaan pengangkutan partikelir atau perseorangan menggunakan perahu mereka sendiri atau dengan cara menyewa kepada penduduk lokal.

Ketiga, sistem kongsi tetap merupakan bagian dari monopoli garam. Keterlibatan pihak partikelir dalam aktivitas pengangkutan garam berdasarkan peraturan yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Rute pelayaran serta ganti rugi kesusutan berat garam dan kecelakaan pengangkutan, sering kali dibebankan kepada para pengusaha pengangkutan garam. Namun, pelepasan hak monopoli garam sejak 1957 telah menciptakan dikotomi antara garam pemerintah dan garam rakyat makin tegas. Tata niaga garam rakyat tidak lagi mengacu pada peraturan yang ditetapkan pemerintah. Pengangkutan garam melalui pelayaran perahu Madura lebih mandiri dan mampu menciptakan jaringan pasar mereka sendiri. Keterlibatan penduduk lokal dalam pengangkutan garam menjadi momentum titik balik kebangkitan mereka dalam pelayaran nusantara yang pada dasarnya telah dimulai sejak lama.

Keempat, secara keseluruhan, industri pembuatan garam berdampak pada peningkatan ekonomi di Pulau Madura. Akumulasi modal sering kali terjadi di wilayah-wilayah pembuatan garam sebagai hasil dari perputaran uang yang terjadi karena penjualan tanah pegaraman maupun hasil panen garam. Produsen garam, seperti pegawai tinggi *zoutregie* dan pemilik modal, muncul sebagai komunitas sosial dengan ekonomi yang mapan. Berbeda dengan mereka, buruh dan petani dalam industri pembuatan garam masih menjadi komunitas sosial yang memiliki ekonomi subsisten karena merupakan pihak penanggung resiko kerugian terbesar ketika produksi garam mengalami kegagalan. Pada aktivitas pengangkutan garam, sistem tradisional yang

Buku ini tidak diperjualbelikan.

dipakai memosisikan semua yang terlibat di dalamnya cenderung berakhir kepada kondisi ekonomi yang saling menguntungkan. Namun, para pengusaha pengangkutan partikelir perseorangan maupun firma berpendapatan jauh lebih tinggi daripada nakhoda atau anggota perahu lain.

Kelima, aktivitas pengangkutan garam telah menciptakan mobilisasi penduduk Madura makin meningkat. Mobilisasi telah menciptakan pola migrasi penduduk yang bersifat temporer ataupun permanen. Sejak pelayaran perahu pengangkutan garam tidak lagi di bawah bayang-bayang peraturan tata niaga garam yang ditetapkan pemerintah, para pelaku pengangkutan garam lebih mandiri dan mampu menciptakan jaringan ekonomi regional mereka sendiri. Suatu jaringan ekonomi yang terbentuk berdasarkan ikatan kekerabatan maupun ikatan berdasarkan asal daerah yang sama di wilayah yang menjadi simpul-simpul pertemuan mereka di tanah seberang.

Berdasarkan lima kecenderungan yang telah disebutkan, dapat disimpulkan bahwa aktivitas pengangkutan garam Madura merupakan salah satu ekonomi strategis bagi pemerintah maupun masyarakat. Aktivitas pengangkutan garam pada awalnya berada di bawah peraturan pemerintah yang ketat berdasarkan sistem monopoli. Armada pengangkutan garam, seperti KPM, MSM, dan OJZ (PLDT), merupakan pihak yang memiliki banyak keuntungan dari sistem monopoli tersebut. Namun, saat pemerintah melihat konsesi pengangkutan garam yang mereka dapatkan memerlukan biaya yang sangat tinggi, tender terbuka menjadi pilihan untuk menggantikan sistem monopoli. Situasi ini akhirnya memunculkan era baru pengangkutan garam dalam bentuk persaingan yang semakin terbuka. Sejak kebijakan monopoli pengangkutan hingga sistem tender terbuka, aktivitas pengangkutan garam telah memunculkan persaingan yang dinamis di antara armada KPM, MSM, OJZ (PLDT), dan pelayaran rakyat. Khusus untuk komunitas pelayaran rakyat, dengan perahu tradisional mereka, seperti *lete-lete*, *golekan*, maupun *janggolan*, aktivitas pengangkutan garam telah meningkatkan mobilitas masyarakat Madura semakin tinggi. Mobilisasi ini pada perkembangannya mampu menciptakan konsentrasi penduduk Madura di berbagai jalur pengangkutan garam, menciptakan jaringan

Buku ini tidak diperjualbelikan.

ekonomi orang Madura, baik berbasis ikatan keluarga maupun atas dasar ikatan desa, serta menjadikan mereka mampu mempertahankan karakteristik tradisionalnya sebagai komunitas masyarakat pesisir yang unik.

B. Mengembangkan Ekonomi Komunitas

Garam telah menjadi bagian penting bagi perkembangan masyarakat Madura terutama di wilayah-wilayah di sepanjang tepian Selat Madura. Tingginya kadar salinitas air di Selat Madura, tiupan Angin Gending yang bergerak dari selatan, serta curah hujan yang rendah menjadi anugerah alam yang tidak ternilai. Ketiga faktor alam ini telah menjadikan pantai-pantai di selatan Madura sebagai wilayah yang ideal dalam pembuatan garam, yang mungkin tidak dimiliki oleh wilayah-wilayah pantai lainnya. Aktivitas pembuatan dan pengangkutan garam kemudian tidak hanya menciptakan akumulasi ekonomi bagi para pelakunya namun juga telah membentuk karakteristik yang unik bagi masyarakat pesisir Madura.

Kajian lebih lanjut tentunya diperlukan untuk melihat sejauh mana karakteristik masyarakat pesisir Madura ini memengaruhi praktik kehidupan mereka selama ini, baik mereka yang berada di Pulau Madura maupun yang telah menetap di tempat yang sebelumnya menjadi tujuan pelayaran mereka. Hal ini tentu menjadi tantangan tersendiri mengingat aktivitas pengangkutan garam melalui pelayaran rakyat sudah banyak ditinggalkan. Sudah tidak banyak pelaku pengangkutan garam bertahan saat ini, di antara sedikit yang masih bertahan, pelayaran antarpulau yang mereka lakukan sungguh sangat terbatas. Jaringan ekonomi tradisional berdasarkan ikatan kekerabatan maupun ikatan desa yang telah terbentuk sepanjang sejarah pembuatan dan pengangkutan garam di Madura telah memudar. Perdagangan garam tidak lagi dilihat sebagai aktivitas yang menguntungkan telah mengalihkan orientasi mereka dari ekonomi maritim ke aktivitas ekonomi yang tidak terkait sama sekali dengan laut.

Realitas hitoris telah memberikan kita gambaran menarik tentang aktivitas industri garam di masa lalu. Jaringan ekonomi tradisional yang melibatkan petani dan pelaku pengangkutan garam dengan industri

perikanan, terutama industri pengasinan ikan, memacu peningkatan permintaan garam dari Madura yang membentuk ekonomi komunitas lintas pulau dan menciptakan akumulasi ekonomi yang lebih luas kepada para pelakunya. Oleh karena itu, pengembangan industri garam nasional hari ini harus memiliki makna sebagai pengembangan ekonomi komunitas yang memosisikan petani garam sebagai mitra strategis bagi produsen garam negara dan pasar.

Sejalan dengan semakin banyaknya industri yang membutuhkan bahan baku garam, tidak terbatas pada industri pengasinan ikan pada masa lalu, kebutuhan garam nasional terus meningkat, baik dari segi jumlah maupun kualitasnya. Kombinasi revitalisasi pusat-pusat pembuatan garam melalui perbaikan infrastruktur pendukung, perluasan tambak, penggunaan teknologi tepat guna, serta perbaikan regulasi harus menyasar penguatan kemitraan di antara petani garam, produsen garam negara, dan pasar. Pelibatan petani garam adalah mutlak dan tidak dapat mengabaikan pengalaman tradisional mereka meskipun tetap mempertimbangkan perubahan orientasi budaya dan kemampuan manajemen usaha yang adaptif di tengah perubahan iklim yang tidak menentu. Penting mendorong petani garam meningkatkan kemampuannya memproduksi garam sesuai kebutuhan industri modern, tetapi penting juga menghidupkan kembali jaringan ekonomi tradisional mereka sebagai alternatif pasar untuk menyerap produksi garam di luar standar yang telah ditentukan.

C. Sejarah Maritim adalah Sejarah Kawasan

Proyek historiografi nasional sering kali merepresentasikan rezim yang berkuasa sehingga penulisan sejarah cenderung hegemonik. Sejak proyek penulisan sejarah nasional “sejarah kolonial” dilakukan oleh orang Belanda, hegemoni terlihat dari penggambaran sejarah kawasan Hindia Belanda yang didominasi kisah-kisah heroik kegiatan mereka sejak awal kedatangan VOC. Pascakemerdekaan, karakteristik rezim Orde Lama dan Orde Baru memengaruhi penulisan sejarah nasional yang memosisikan peran sentral negara begitu dominan. Sejarah alternatif yang menempatkan peran sentral masyarakat dalam sejarahnya serta berbagai narasi alternatif dari daerah diabaikan. Pun pada saat

Buku ini tidak diperjualbelikan.

rezim reformasi muncul, proyek pelurusan sejarah dalam penulisan sejarah nasional sekedar bersinonim dengan upaya merevisi sama sekali sejarah Orde Baru.

Upaya memunculkan narasi alternatif dalam penulisan sejarah nasional sebenarnya telah diupayakan oleh Sartono Kartodirdjo saat ia menyusun disertasinya mengenai pemberontakan petani di Banten pada akhir abad ke-19. Sejak saat itu, ia terus mempromosikan proyek “sejarah sosial orang kecil” yang kemudian dikenal sebagai Mazhab Bulaksumur. Sejarah alternatif ini mengupayakan proyek historiografi sebagai bagian dari humanisasi sejarah untuk mengurangi dominasi peran negara dengan memberikan porsi yang pas terhadap berbagai aktivitas masyarakat di masa lalu. Sejarah sosial yang dikembangkan oleh Sartono kemudian diikuti oleh para sejarawan penerusnya dengan memfokuskan pada sejarah orang-orang kecil di era kolonial. Taufik Abdullah (1996) melanjutkan proyek ini secara spesifik sebagai penulisan “sejarah lokal” yang tidak harus dipaksakan untuk menemukan relevansinya dengan sejarah nasional. A. B. Lopian melalui disertasinya (1987) yang telah diterbitkan pada tahun 2009 tentang sejarah laut Sulawesi, mengingatkan bahwa panggung sejarah orang-orang kecil tidak hanya ada di daratan saja, tetapi panggung yang sama juga tersebar di berbagai wilayah perairan di Indonesia. Proyek historiografi ini kemudian dikenal sebagai sejarah maritim yang sebelum diupayakan oleh Lopian telah dirintis oleh F. A. Sutjipto Tjiptoatmojo melalui disertasinya tentang “Kota-Kota Pantai di Selat Madura” (1983).

Penulisan sejarah maritim kemudian berkembang dengan topik yang beragam dan mengoreksi definisi sejarah lokal yang dibangun oleh Taufik Abdullah (1996). Menurutnya, keterbatasan penulisan sejarah lokal mungkin terjadi karena sifat lokalitasnya mengarahkan pada situasi kurangnya sumber catatan (dokumen) tentang perkembangan suatu daerah di periode tertentu. Sementara itu, dalam proyek penulisan sejarah maritim, interaksi yang dinamis antara orang dan lingkungannya dengan kekuatan historis dari luar melalui aktivitas perdagangan laut justru memperlihatkan keterhubungan antarwilayah sehingga lebih tepat disebut sebagai sejarah kawasan. Dalam konteks sejarah kawasan inilah Reid (1988), Lombard (1999), dan Vickers (2009) memahami

Buku ini tidak diperjualbelikan.

sejarah Asia Tenggara sebagai satu kesatuan geografis tidak terpisahkan yang mampu membentuk sebuah peradaban bersama, yakni peradaban pesisir.

Penulisan sejarah kawasan pada akhirnya mengarahkan para sejarawan untuk melihat lokalitas melampaui batasan administrasi-geografis yang dipaksakan oleh negara serta memberikan peluang pada keberagaman sumber sejarah dan keberagaman topik yang dapat diangkat. Pada Konferensi Nasional Sejarah (KNS) ke-10 yang diselenggarakan di Jakarta (7–10 November 2016) dengan mengangkat tema besar sejarah maritim, semua makalah yang dipresentasikan oleh peserta menawarkan keberagaman topik kajian, wilayah yang relatif baru, penggunaan sumber yang belum pernah dipublikasikan sebelumnya, serta mampu memperlihatkan bagaimana lokalitas wilayah itu terhubung erat dengan wilayah lain. Tentunya, topik yang juga diketengahkan dalam buku ini merupakan upaya penulis masuk dalam diskursus ini. Lokalitas Madura, termasuk Selat Madura, justru berkembang sebagai sebuah kawasan yang terhubung dengan berbagai wilayah lain melalui aktivitas perdagangan laut. Pembuatan dan pengangkutan garam kemudian menjadi aktivitas historis yang tidak hanya merepresentasikan hubungan orang Madura dengan lingkungannya, tetapi merepresentasikan bagaimana mereka berbagi pengalaman historis yang sama dengan orang-orang di tempat lain.

Keberagaman narasi menjadi kata kunci penting dalam penulisan sejarah kawasan. Di satu sisi, keberagaman narasi bermanfaat untuk memahami pengalaman kolektif masa lalu antarkomunitas dari berbagai sudut pandang yang bersumber dari keanekaragaman sumber sejarah. Meskipun kita masih memosisikan dokumen sebagai sumber sejarah penting, penggunaan sumber sejarah alternatif yang mengakar pada realitas kawasan seperti tradisi lisan memungkinkan penulisan sejarah dari dalam (*history from within*). Di sisi lain, interaksi antarkomunitas (etnik) melalui berbagai ragam bentuk mobilitas, komunikasi, dan diaspora yang berlangsung lama telah membentuk masyarakat pesisir yang kosmopolit dan telah menginspirasi proses membangun kebangsaan sebagai komunitas *nation-state* bernama Indonesia.

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Daftar Pustaka

Arsip dan Manuskrip

ANRI. *Inventory of Cartographie Manuscripts of the Seventeenth-Nineteenth Centuries. Kartografi Indonesia, 1913–1946*. Kode Arsip No. 168/21.

ANRI. *Lembaran Negara Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 25 Tahun 1957 tentang Penghapusan Monopoli Garam dan Pembikinan Garam Rakyat*.

ANRI. *Regerings Almanak voor Nederlandsch-Indie, 1914, 1920, dan 1930*.

ANRI. *Staatsblad tahun 1921–1941 tentang Monopoli Garam*.

Arsip Zoutregie hingga PT Garam. *Surat de Inspecteur Voor de Vervoeren Tahun 1924*. Koleksi Arsip Kantor Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur, 1900–1990.

Arsip Zoutregie hingga PT Garam. *Maandverslag over de maand, December 1939, Zoutland Gresik Poetih*. Koleksi Arsip Kantor Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur, 1900–1990.

Buku ini tidak diperjualbelikan.

- Arsip Zoutregie hingga PT Garam. *Surat Mr. G. Sanderse kepada Hoofd der Opium en Zoutregie Tahun 1939*. Koleksi Arsip Kantor Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur, 1900–1990.
- Arsip Zoutregie hingga PT Garam. *Surat Daftar Nama Pegawai, Jabatan, dan Penghasilan di kantor Zoutwinning Kalianget bagian OJZ Tahun 1950*. Koleksi Arsip Kant or Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur, 1900–1990.
- Arsip Zoutregie hingga PT Garam. *Surat J. H. J Vogel, Hoofdboekhouder, 10 Juli 1951*. Koleksi Arsip Kantor Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur, 1900–1990.
- Arsip Zoutregie hingga PT Garam. *Surat dari Kepala Perusahaan Pembikinan Garam kepada Kepala Perusahaan Garam dan Soda Negeri di Jakarta Tanggal 10 November 1952*. Koleksi Arsip Kantor Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur, 1900–1990.
- Arsip Zoutregie hingga PT Garam. *Laporan Bulanan Kepala Perusahaan Negeri Garam R. Soetanto Soetanagoro pada 14 Maret 1952*. Koleksi Arsip Kantor Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur, 1900–1990.
- Arsip Zoutregie hingga PT Garam. *Laporan Harian OJZ (PLDT) 30–31 Desember 1952*. Koleksi Arsip Kantor Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur, 1900–1990.
- Arsip Zoutregie hingga PT Garam. *Surat Penguasa Pegaraman Nembakor kepada Kepala Perusahaan Garam Negeri Kalianget 19 Mei 1952 (Peta Gudang Garam di Nembakor)*. Koleksi Arsip Kantor Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur, 1900–1990.
- Arsip Zoutregie hingga PT Garam. *Surat dari Kepala Perusahaan Pembikinan Garam kepada Kepala Perusahaan Garam dan Soda Negeri di Jakarta Tanggal 10 November 1952*. Koleksi Arsip Kantor Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur, 1900–1990.
- Arsip Zoutregie hingga PT Garam. *Laporan Soewahjo yang Menjabat Kepala Perusahaan Garam dan Soda Negara pada Tahun 1958 tentang Uraian Pelayanan PGSN*. Koleksi Arsip Kantor Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur, 1900–1990.
- Badan Pusat Statistik. *Catatan Sensus Penduduk 1971 dan 1980*.
- Kantor Arsip Nasional Republik Indonesia. *Arsip Foto Koleksi KIT*.
- Kantor Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur. *Verslag Betreffende de Opium en Zoutregie en de Zoutwinning over het jaar 1934–1935*. Jawa Timur.

KITLV. *Foto Penyimpanan Garam di Tempat Terbuka Milik Perusahaan Garam di Sumenep, 1930*. 2013.

Perpustakaan Nasional RI. *Volkstelling 1930*. Jakarta.

Surat-surat Jual Beli dan Perjanjian Pengangkutan Garam Tahun 1980–1986. Arsip Pribadi Bapak Sirat.

Buku dan Artikel

ANRI. *Ikhtisar Keadaan Politik Hindia-Belanda Tahun 1938–1848*. Jakarta: Arsip Nasional Republik Indonesia, 1973.

ANRI. *Memori Serah Jabatan 1921–1930: Jawa Timur dan Tanah Kerajaan*. Jakarta: Arsip Nasional Indonesia, 1978.

Boomgaard, P. *Anak Jajahan Belanda: Sejarah Sosial dan Ekonomi Jawa 1795–1880*. Diterjemahkan oleh M. Soesman dan K. Soebagyo Toer. Jakarta: KITLV dan Djambatan, 2004.

Burger, D.H. *Sejarah Ekonomis Sosiologis Indonesia II*. Jakarta: Prandnja Paramita, 1970.

Burke, P. *Sejarah dan Teori Sosial*. Diterjemahkan oleh M. Zed dan Zulfani. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, 2011.

Bustami, A. L. “Mosem Nemor Bhajra, Mosem Nembara’ Laep: Respon Petani Garam Madura terhadap Gross Stress.” *Jurnal IPS Desember 2*, no. 3 (2000), 239–248.

Bustami, A. L. “Tinjauan Buku Carok: Konflik Kekerasan dan Harga Diri Orang Madura.” *Jurnal Antropologi Indonesia Universitas Indonesia* 67 (2002), 79–81.

Butcher, J. G. *The Closing of the Frontier: A History of the Marine Fisheries of Southeast Asia, 1850–2000*. Leiden: KITLV Press, 2004.

Departement van Landbouw, Nijverheid en Handel. *Volkstelling 1930: Voorloopige Uitkomsten 1e Gedeelte Java en Madoera*. Batavia: Landsdrukker-ij-Bataviacentrum, 1931.

Drakard, J. *Sejarah Raja-raja Barus: Dua Naskah dari Barus*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2003.

Geertz, C. *Involusi Pertanian: Proses Perubahan Ekologi di Indonesia*. Diterjemahkan oleh G. Triwira. Jakarta: Komunitas Bambu, 2016.

- Husein, A. S. *Ekonomi Politik Penguasaan Tanah*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 1995.
- Imron, M. *Dinamika Sosial Budaya Masyarakat Madura: Industri Garam dan Permasalahannya*. Jakarta: PMB-LIPI, 1996.
- Ismail, M. M. “Kereta Api di Madura Tahun 1896–1929.” Skripsi, Universitas Airlangga, 2007.
- Jonge, H. de. 1989. *Madura dalam Empat Zaman: Pedagang, Perkembangan Ekonomi, dan Islam Suatu Studi Antropologi Ekonomi*. Jakarta: Diterbitkan atas kerja sama Perwakilan Koninkrijk Instituut voor Taal-, Landen Volkenkunde (KITLV) dengan Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI) bersama Gramedia, 1989.
- Jonge, H. de. *Garam, Kekerasan dan Aduan Sapi: Esai-esai tentang Orang Madura dan Kebudayaan Madura*. Diterjemahkan oleh Arief B. Prasetyo. Yogyakarta: LKIS, 2012.
- Kartodirdjo, Sartono. *Pemikiran dan Perkembangan Historiografi Indonesia: Suatu Alternatif*. Jakarta: Gramedia, 1982.
- Kartodirdjo, S. *Pengantar Sejarah Indonesia Baru 1500–1900: Dari Emporium sampai Imperium I*. Jakarta: Gramedia, 1993.
- Kasdi, A. *Perlawanan Penguasa Madura Atas Hegemoni Jawa: Relasi Pusat-Daerah pada Periode Akhir Mataram*. Yogyakarta: Jendela, 2003.
- Kato, T. “Rantau Pariaman: Dunia Saudagar Pesisir Minangkabau Abad XIX,” dalam *Indonesia dalam Kajian Sarjana Jepang: Perubahan Sosial-Ekonomi Abad XIX & XX dan Berbagai Aspek Nasionalisme Indonesia*, diedit oleh A. Nagazumi, 77–115. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1986.
- Knaap, G. J. *Shallow Waters, Rising Tide: Shipping and Trade in Java Around 1775*. Leiden: KITLV Press, 1996.
- Kuntowijoyo. *Radikalisasi Petani: Esei-Esei Sejarah*. Yogyakarta: Bentang Inter-
visi Utama, 1993.
- Kuntowijoyo. *Perubahan Sosial Dalam Masyarakat Agraris: Madura 1850–1940*. Yogyakarta: Mata Bangsa, 2002.
- Kuntowijoyo. *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: PT Bentang Pustaka, 2005.
- Lapian, A. B. “Sejarah Nusantara Sejarah Bahari.” Naskah Pidato Pengukuhan Guru Besar Luar Biasa Fakultas Sastra Universitas Indonesia, 4 Maret 1992.

- Lapian, A. B. "Dunia Maritim Asia Tenggara," dalam *Sejarah Indonesia: Penilaian Kembali Karya Utama Sejarawan Asing*, diedit oleh T. Abdullah dan E. Sedyawati. Depok: Pusat Penelitian Kemasyarakatan dan Budaya, Lembaga Penelitian Universitas Indonesia, 1997.
- Lapian, A. B. "Nusantara: Silang Bahari," dalam *Panggung Sejarah: Persembahkan kepada Prof. Dr. Denys Lombard*, diedit oleh H. C. Loir. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1999.
- Lapian, A. B. *Pelayaran dan Pemiagaan Nusantara Abad XVI-Abad XVII*. Jakarta: Komunitas Bambu, 2008.
- Lombard, D. *Nusa Jawa Silang Budaya: Jaringan Asia Volume II*. Jakarta: Gramedia, 2008.
- Masyhuri. *Menyisir Pantai Utara Jawa: Usaha dan Perekonomian Nelayan di Jawa dan Madura 1850-1940*. Jakarta: Yayasan Pustaka Utama bekerja sama dengan perwakilan KITLV, 1996.
- Parwoto. "Monopoli Garam di Madura 1905-1920." Tesis, Universitas Gadjah Mada, 1996.
- Poelinggomang, E. L. *Makassar Abad XIX: Studi Tentang Kebijakan Perdagangan Maritim*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2002.
- Prince, G. H. A. "Economic Policy in Indonesia, 1900-1942," dalam *New Challenges in the Modern Economic History of Indonesia*, diedit oleh J. T. Lindblad, 161-181. Leiden: Programme of Indonesian Studies, 1993.
- Raffles, Thomas Stamford. *The History of Java*. Diterjemahkan oleh Eko Prasetyaningrum dkk. Yogyakarta: Narasi, 2008.
- Rajaguguk, E. *Hukum Agraria: Pola Penguasaan Tanah dan Kebutuhan Hidup*. Jakarta: Chandra Pratama, 1995.
- Reid, A. *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450-1680: Jaringan Perdagangan Global*. Diterjemahkan oleh R. Z. Leirissa dan P. Soemitro. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2011.
- Reid, A. *Sejarah Modern Awal Asia Tenggara: Sebuah Pemetaan*. Diterjemahkan oleh S. Siregar. Jakarta: LP3ES, 2004.
- Ricklefs, M. C. *Sejarah Indonesia Modern: 1200-2004*. Jakarta: PT. Serambi Ilmu Semesta, 2005.
- Rinardi, H. "Budidaya Ubi Kayu di Jawa, 1910-1940." Tesis, Universitas Gadjah Mada, 1998.

- Rochwulaningsih, Y. "Marginalisasi Petani Garam dan Ekspansi Ekonomi Global." Disertasi, Institut Pertanian Bogor, 2008.
- Salman, D. *Jagad Maritim: Dialektika Modernitas dan Artikulasi Kapitalisme pada Masyarakat Konjo di Pesisir Sulawesi Selatan*. Makasar: Inninawa, 2006.
- Soegianto, ed. *Kepercayaan, Magi, dan tradisi dalam masyarakat Madura*. Jember: Tapal Kuda, 2003.
- Stenroos, K. "The Janggolan: Opportunity and Changing Perspectives in A Pesisir Society." Dalam *Internasional Workshop on Southeast Asian Studies Port, Ships, and Resources: Maritime History of Indonesian in The Age of Transition, 1870 Until Present*. Leiden: Royal Institute of Linguistics and Anthropology No. 15, 2001.
- Stibbe, D. G., ed. *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië. Tweede Druk*. Leiden's Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1919.
- Sulistiyono, S. T. *Pengantar Sejarah Maritim Indonesia*. Jakarta: Dirjen Dikti, 2003.
- Sulistiyono, S. T. "Kebijakan Kolonial Terhadap Pelabuhan di Hindia Belanda." *Lembaran Sastra* 18 (1995), 85–94.
- Sulistiyono, S. T. "Liberalisasi Pelayaran dan Perdagangan di Indonesia 1816–1870". *Lembaran Sastra* 19 (1996), 31–44.
- Suroyo, D. *Kawasan Laut Jawa dalam Abad Transisi Tahun 1870–1974*. Laporan Komprehensif Hibah Bersaing Perguruan Tinggi Tahun Anggaran 1996–1999. Semarang: Universitas Diponegoro, 1999.
- Susilowati, E. "Pasang Surut Pelayaran Perahu Rakyat di Pelabuhan Banjarmasin, 1880–1990." Disertasi, Universitas Indonesia, 2004.
- Syafi'i, I. "Persaingan Pengangkutan Garam di Selat Madura Tahun 1924–1957." Skripsi, Universitas Negeri Malang, 2011.
- Tim Penulis. *Sejarah Sumenep*. Sumenep: Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kabupaten Sumenep, 2003.
- Tim Penyusun. *Sejarah Jawatan Regie Tjandu dan Garam, Jawatan Regie Garam, PGSN Tahun 1945–1961*. Kalianget: PT Garam, 1994.
- Tim Penyusun. *Sejarah P.N. Garam Tahun 1961–1981*. Kalianget: PT Garam, 1993.
- Tjiptoatmodjo, F. A. S. "Kota-kota Pantai di Sekitar Selat Madura Abad XIX sampai Medio Abad XIX." Disertasi, Universitas Gadjah Mada, 1983.

- van Der Lith. P. A., ed. *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië. Tweede Druk.* Leiden's Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1935.
- van Zanden, J. L., D. Marks, dan A. Wahid. 2012. *Ekonomi Indonesia 1800–2010: Antara Drama dan Keajaiban Pertumbuhan.* Diterjemahkan oleh A. Wahid. Jakarta: Kompas Media Nusantara, 2012.
- Yamin. *Tatanegara Majapahit.* Jakarta: Jajasan Prapantja, 1962.

Surat Kabar dan Majalah

- Pewarta Surabaya, edisi Oktober-November 1935 (Koleksi Perpustakaan Nasional Republik Indonesia).
- Pelita Rakjat, edisi 21 Februari 1948. Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie (NIOD) (diakses pada 27 Desember 2012).



Lampiran

Lampiran 1

Daftar Informan

1. Haji Sirat merupakan pelaku pengangkutan garam paling senior di Pulau Talango dekat Kalianget Sumenep yang saat ini telah berumur lebih dari 60 tahun. Pekerjaan mengangkut barang dimulainya pada saat berumur 16 tahun dengan menjadi anak buah kapal *lete-lete* pada saat pengangkutan garam menerapkan sistem kongsi. Setelah beberapa tahun bekerja, Dia merasa sistem kongsi memberikan keuntungan yang sedikit sehingga Dia memberanikan diri untuk melakukan pengangkutan sendiri. Selama melakukan pengangkutan garam, pelabuhan-pelabuhan yang dia kunjungi adalah pelabuhan-pelabuhan di Sapeken, Bali, Kalimantan, dan Sulawesi dengan muatan garam rata-rata 40-50 ton dalam sekali berlayar. Saat ini, H. Sirat memiliki tiga buah perahu dan hanya melayani pengangkutan garam ke daerah Bali.
2. H. Musahran menggeluti pekerjaan pengangkutan garam sejak dia berumur 20-an tahun. Pada awalnya, dia bekerja sebagai anak buah kapal di perahu

Buku ini tidak diperjualbelikan.

H. Sirat. Setelah beberapa lama, Dia secara mandiri melakukan pekerjaan ini hingga sekarang. Selama menggeluti pekerjaan pengangkutan garam, H. Musahrhan telah mengirim garam ke berbagai wilayah di Indonesia bagian timur di antaranya Kalimantan, Sulawesi, Sapeken dan Bali. Saat ini armada pengangkutan garam yang dimiliki H. Musahrhan hanya berjumlah dua buah dengan rute pelayaran terbatas pada daerah Bali dan beberapa pulau di Kepulauan Kangean, Sumenep.

3. MaksuM lahir di Kampung Masaran, Desa Labuhan, Kecamatan Sreseh, Sampang lebih dari 50 tahun yang lalu (pada saat 2012). Dia memulai karier sebagai anak buah kapal *Janggolan* tahun 1973 dengan nama kapal “Sinar Sumekar” di bawah asuhan Abah Romli (alm.). Sebelum bekerja sebagai anak buah kapal, MaksuM bekerja sebagai nelayan pantai di tempat asalnya. Pelayaran pertamanya dimulai dengan mengangkut garam 80 ton ke Jakarta dan Sumatra. Setelah dua tahun pertama, kecakapannya berlayar dan kegigihan berdagang garam membuat MaksuM diangkat menjadi juragan kapal dan secara bersamaan Abah Romli mengundurkan diri. Selama melakukan pelayaran, MaksuM telah mengunjungi pelabuhan-pelabuhan di Jawa, Sumatera, dan Kalimantan. Pada 1987, MaksuM memutuskan berhenti dan memilih kembali menjadi nelayan pantai bekerja kepada perahu orang Cina memasuki era motorisasi dan kelahiran anak keduanya.
4. Sa’i lahir di Desa Sreseh, Kecamatan Sreseh, Sampang 54 tahun yang lalu dan merupakan teman satu angkatan dengan MaksuM. Pelayaran pertamanya dimulai saat menjadi anak buah kapal pada saat umurnya sekitar 17 tahun. Tempat-tempat yang dikunjunginya meliputi wilayah-wilayah di Jawa bagian barat, Sumatra, dan Kalimantan dengan rata-rata pengangkutan sebanyak 80-100 ton dalam sekali pelayaran. Untuk menjadi seorang juragan kapal, dia membutuhkan waktu dua hingga tiga tahun. Saat ini, dia memilih menghidupi keluarganya dengan cara bercocok tanam di tempat asalnya. Namun, sesekali Dia menjadi anak buah kapal pengangkutan garam menuju daerah Probolinggo dan Pasuruan.
5. Dahari merupakan teman satu kampung Sa’i. Dia lahir 53 tahun yang lalu dan sampai saat ini masih aktif melakukan pengangkutan garam ke wilayah Pasuruan dan Probolinggo. Selama melakukan pelayaran, dia telah mengunjungi banyak tempat di Jawa, Sumatera dan Kalimantan membawa puluhan ton garam dalam sekali pelayaran. Untuk menambah keuntungan, dalam pelayaran pulang Dia mengangkut kayu dan pasir dari

Lumajang untuk dibawa ke Madura sesuai pesanan. Namun, tidak jarang pelayaran pulang perahu dalam keadaan kosong.

6. H. Fausi termasuk dalam golongan juragan darat. Dia lahir 71 tahun yang lalu dan memulai aktivitasnya sebagai pemilik modal sejak 1970-an. Selama menjadi pemodal, Dia mengusahakan sendiri pembuatan garam dengan cara menyewa buruh dengan sistem bagi hasil (sistem *telon*) dan memiliki tiga perahu *janggolan*. Dia sendiri tidak pernah melakukan pelayaran dan selama transaksi dengan calon pembeli di Jakarta dan Sumatera melalui jalur darat. H. Fausi berhenti dengan segala aktivitasnya sejak tahun 2002.
7. Bahri merupakan suku Madura yang berusia 60-an tahun dan telah menetap lebih dari 40 tahun di Pulau Karimun Kep. Karimun Jawa. Sebelum menetap di Karimun, Dia yang berasal dari Pulau Raas Madura sempat bekerja sebagai pekerja bangunan di Bali selama setahun. Setelah itu, dia memilih bekerja menjadi anak buah kapal pengangkutan garam (*golekan*). Setelah melakukan pelayaran beberapa kali, pelayaran terakhirnya dilakukan dengan mengangkut garam ke Singapura sebanyak 50 ton. Kondisi cuaca yang buruk membuatnya tidak mampu berlayar ke Singapura dan memilih menjual garamnya di Kalimantan. Atas pertimbangan bahwa usaha pengangkutan garam mulai memasuki masa penghabisan, dia meminta juragan mencari peruntungan di Karimun dengan mengangkut Kopra. Saat ini, dia telah menetap di Karimun dan membangun ekonomi keluarganya sebagai seorang nelayan dan sesekali sebagai pemandu wisata.

Lampiran 2

Kontrak Pengangkutan Garam oleh KPM Tahun 1939

K.P.M.-ZOUTEISCH voor de maand OCTOBER 1939.						
Verpakt zout.						
Plaats van bestemming	Hoeveelheid in tonnen <i>compagne</i>			Uit te leveren in het tijdvak van en met tot en met		
	Oct.	Nov.	Dec.	Oct.	Nov.	Dec.
Telokbetong	$\frac{15}{45}$ x)	$\frac{15}{45}$	$\frac{15}{45}$	$\frac{10-}{20-}$ 7 17	$\frac{1-28}{20-}$ 18	$\frac{1-28}{1-28}$
Kroë	a) $\frac{5}{10}$	a) $\frac{10}{10}$	-	$\frac{1-28}{20-}$ 17	$\frac{1-28}{10-}$ 8	-
Bintoehan	a) $\frac{12}{12}$	a) $\frac{10}{10}$	-	$\frac{20-}{20-}$ 17	$\frac{10-}{10-}$ 8	-
Benkoelen	a) $\frac{50}{50}$	a) $\frac{60}{60}$	-	$\frac{10-}{20-}$ 7 17	$\frac{10-}{20-}$ 8 18	-
Emmahaven	b) $\frac{175}{175}$	b) $\frac{175}{175}$	b) $\frac{175}{175}$	$\frac{1-28}{10-}$ 7	$\frac{10-}{20-}$ 8 18	$\frac{1-28}{1-28}$
Mokkomokko	- a)	$\frac{10}{10}$	a) $\frac{10}{10}$	-	$\frac{1-28}{1-28}$	$\frac{1-28}{1-28}$
Lahowa	-	$\frac{2}{2}$	$\frac{2}{2}$	-	$\frac{1-28}{1-28}$	$\frac{1-28}{1-28}$
Telokdalam	$\frac{2}{2}$	$\frac{2}{2}$	$\frac{2}{2}$	$\frac{1-28}{1-28}$	$\frac{10-}{10-}$ 8	$\frac{1-28}{1-28}$
Ajerbangis	a) $\frac{10}{10}$	a) $\frac{10}{10}$	a) $\frac{10}{10}$	$\frac{1-28}{1-28}$	$\frac{10-}{10-}$ 8	$\frac{1-28}{1-28}$
Natal	$\frac{6}{6}$	$\frac{6}{6}$	$\frac{6}{6}$	$\frac{10-}{10-}$ 7	$\frac{10-}{10-}$ 8	$\frac{1-28}{1-28}$
Sibolga	$\frac{75}{75}$	$\frac{100}{100}$	$\frac{100}{100}$	$\frac{1-28}{10-}$ 7	$\frac{10-}{20-}$ 8 18	$\frac{1-28}{1-28}$
Goenoengsitoli	$\frac{10}{10}$	$\frac{10}{10}$	$\frac{10}{10}$	$\frac{1-28}{1-28}$	$\frac{1-28}{1-28}$	$\frac{1-28}{1-28}$
Bandjermasin	a) $\frac{200}{200}$	a) $\frac{175}{175}$	a) $\frac{175}{175}$	$\frac{10-}{20-}$ 7 17	$\frac{1-28}{20-}$ 18	$\frac{1-28}{1-28}$
Tandjoengpandan	$\frac{10}{10}$	$\frac{8}{10}$	$\frac{8}{10}$	$\frac{1-28}{20-}$ 17	$\frac{1-28}{20-}$ 18	$\frac{1-28}{1-28}$
Poelaukidjang	$\frac{4}{4}$	$\frac{4}{4}$	$\frac{4}{4}$	$\frac{10-}{10-}$ 7	$\frac{1-28}{1-28}$	$\frac{1-28}{1-28}$
Tembilahan	$\frac{10}{5}$	$\frac{7}{7}$	$\frac{7}{7}$	$\frac{10-}{10-}$ 7	$\frac{10-}{20-}$ 8 18	$\frac{1-28}{1-28}$
Perigiradja	$\frac{4}{4}$	$\frac{5}{5}$	$\frac{3}{2}$	$\frac{20-}{20-}$ 17	$\frac{10-}{10-}$ 8	$\frac{1-28}{1-28}$
Rengat	o) $\frac{10}{5}$	o) $\frac{10}{10}$	o) $\frac{10}{5}$	$\frac{10-}{20-}$ 7 17	$\frac{10-}{20-}$ 8 18	$\frac{1-28}{1-28}$
Selatpandjang	$\frac{5}{5}$	$\frac{5}{5}$	$\frac{5}{5}$	$\frac{10-}{10-}$ 7	$\frac{10-}{10-}$ 8	$\frac{1-28}{1-28}$
Bengkalis	$\frac{8}{8}$	$\frac{8}{8}$	$\frac{8}{8}$	$\frac{10-}{10-}$ 7	$\frac{10-}{10-}$ 8	$\frac{1-28}{1-28}$
Siak	$\frac{4}{4}$	$\frac{4}{4}$	$\frac{4}{4}$	$\frac{10-}{10-}$ 7	$\frac{10-}{10-}$ 8	$\frac{1-28}{1-28}$
Pakanbaroe	a) $\frac{15}{10}$	a) $\frac{10}{15}$	a) $\frac{10}{15}$	$\frac{10-}{20-}$ 7 17	$\frac{10-}{20-}$ 8 18	$\frac{1-28}{1-28}$
Lampit	a) $\frac{5}{10}$	a) $\frac{10}{10}$	a) $\frac{10}{10}$	$\frac{1-28}{20-}$ 17	$\frac{1-28}{10-}$ 8	$\frac{1-28}{1-28}$
Pangkalanboen	a) $\frac{13}{13}$	a) $\frac{13}{13}$	a) $\frac{13}{13}$	$\frac{1-28}{1-28}$	$\frac{10-}{10-}$ 8	$\frac{1-28}{1-28}$

Noot zie laatsto bladzijde.

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Plaats van bestemming	Hoeveelheid in ronnen			Uit te leveren in het tijdvak van en met tot en met		
	Oct.	Nov.	Dec.	Oct.	Nov.	Dec.
Pegatan	a) 3	a) 6	a) 6	1-28	10-8	1-28
Kotabaroë	a) 5 a) 8	a) 5 a) 10	a) 5 a) 10	1-28 10-7	10-8 20-18	1-28 1-28
Tanahrogot (Pasir)	a) 6 a) 7	a) 6 a) 7	a) 6 a) 7	1-28 10-7	10-8 20-18	1-28 1-28
Samarinda	a) 30 a) 30	a) 30 a) 30	a) 30 a) 30	1-28 10-7	10-8 20-18	1-28 1-28
Berouw	a) 10	a) 12	a) 12	1-28	10-8	1-28
Sangkoolirang	a) 2	a) 2	a) 2	1-28	1-28	1-28
Boelangan	d) 20	d) 25	d) 25	10-7	1-28	1-28
Pelaboeanratoo	-	-	10	-	1-28	1-28
Patjitan	-	extra	extra	-	extra	-
W.J. 8 entsz.	460	-	500	-	-	-
2 "	125	-	500	-	-	-
1 "	15	-	15	-	-	-
Tjilatjap	W.J. 8 entsz. e) 1500 2 " f) 2000 1 " g) 25 2 " h) 15	- - - -	800 1000 1750 450 250	1-28 - - -	1-28 1-28 - -	1-28 1-28 - -
Tegal	8 entsz. i) 180 2 " j) 95 1 " 16 2 " 9	153 57 15 7	180 95 16 9	1-28 10-7	1-28 1-28	1-28 1-28
Pekalongan	8 entsz. 153 2 " 19 1 " 7 2 " 1	200 30 7 3	140 30 5 5	1-28 10-7	1-28 1-28	1-28 1-28
Charibon	8 entsz. 215 2 " 20 1 " 15 2 " 10	140 90 20 10	450 15 20 10	1-28 10-7	1-28 1-28	1-28 1-28
Tg.Priok	8 entsz. j) 1265 2 " 305 1 " 25 2 " 25	1125 300 50 20	1320 450 15 15	1-28 10-7	1-28 1-28	1-28 1-28
Batavia	8 entsz. - 2 " - 1 " - 2 " -	70 40 10 5	100 50 10 5	10-7	1-28	1-28

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Plaats van bestemming	Hoeveelheid in tonnen			Uit te leveren in het tijdvak van en met tot en met		
	Oct.	Nov.	Dec.	Oct.	Nov.	Dec.
Palembang	-	k) 1500	-	-	1 - 28	-
Pontianak	a) 75 a) 90	a) 100 a) 100	a) 110 a) 110	10 - 7 20 - 17	1 - 28 20 - 18	1 - 28 1 - 28
Singawang	1) 30 1) 15	1) 10 1) 15	1) 15 1) 15	1 - 28 20 - 17	1 - 28 20 - 18	1 - 28 1 - 28
Sambas	10	10	10	10 - 7	1 - 28	1 - 28
Pemangkat	50 20	10 10	10 10	10 - 7 20 - 17	1 - 28 20 - 18	1 - 28 1 - 28
Totoali	6	6	6	1 - 28	10 - 8	1 - 28
Pangkalpinang	20 15	20 15	20 15	1 - 28 10 - 7	10 - 8 20 - 18	1 - 28 1 - 28
Poengailiat	20 20	15 10	-	1 - 28 10 - 7	10 - 8 20 - 18	-
Blinjee	9	8	8	1 - 28	10 - 8	1 - 28
Djeboes	4	5	5	1 - 28	10 - 8	1 - 28
Muntok	10	5	8	1 - 28	10 - 8	1 - 28
Djambi	a) 15 a) 20	a) 25 a) 30	a) 40 a) 40	1 - 28 10 - 7	10 - 8 20 - 18	1 - 28 1 - 28
Kotagoeng	8 7	8 7	8 7	10 - 7 20 - 17	10 - 8 20 - 18	1 - 28 1 - 28
Manado	30 30	25 30	30 30	1 - 28 10 - 7	1 - 28 10 - 8	1 - 28 1 - 28
Donggala	-	-	m) 3	-	-	1 - 28
Paloe	a) 8	a) 8	a) 10	1 - 28	10 - 8	1 - 28
Labang/Dampelas	1	-	1	1 - 28	-	1 - 28
Toli-Toli	m) 4	n) 3	m) 4	1 - 28	10 - 8	1 - 28
Leok (Boeol)	-	-	-	-	-	-
Hoeloe Siace	3	3	2	1 - 28	1 - 28	1 - 28
Beo	-	-	-	-	-	-
Inobonto	10	10	10	1 - 28	10 - 8	1 - 28
Kwandang	2	2	-	1 - 28	10 - 8	1 - 28
Lab. Boroko	-	-	-	-	-	-
Amoerang	a) 20	a) 15	a) 15	1 - 28	10 - 8	1 - 28
Belang	a) 2	-	a) 2	10 - 7	-	1 - 28
Gorontalo	20 20	20 20	15 10	10 - 7 20 - 17	1 - 28 20 - 18	1 - 28 1 - 28
Tilameta	-	2	2	-	10 - 8	1 - 28
Tinombo	1	-	-	1 - 28	-	-
Paleleh	1	-	-	10 - 7	-	-
Perigi	-	1	-	-	10 - 8	-
Posso	o) 8	p) 9	p) 9	1 - 28	10 - 8	1 - 28

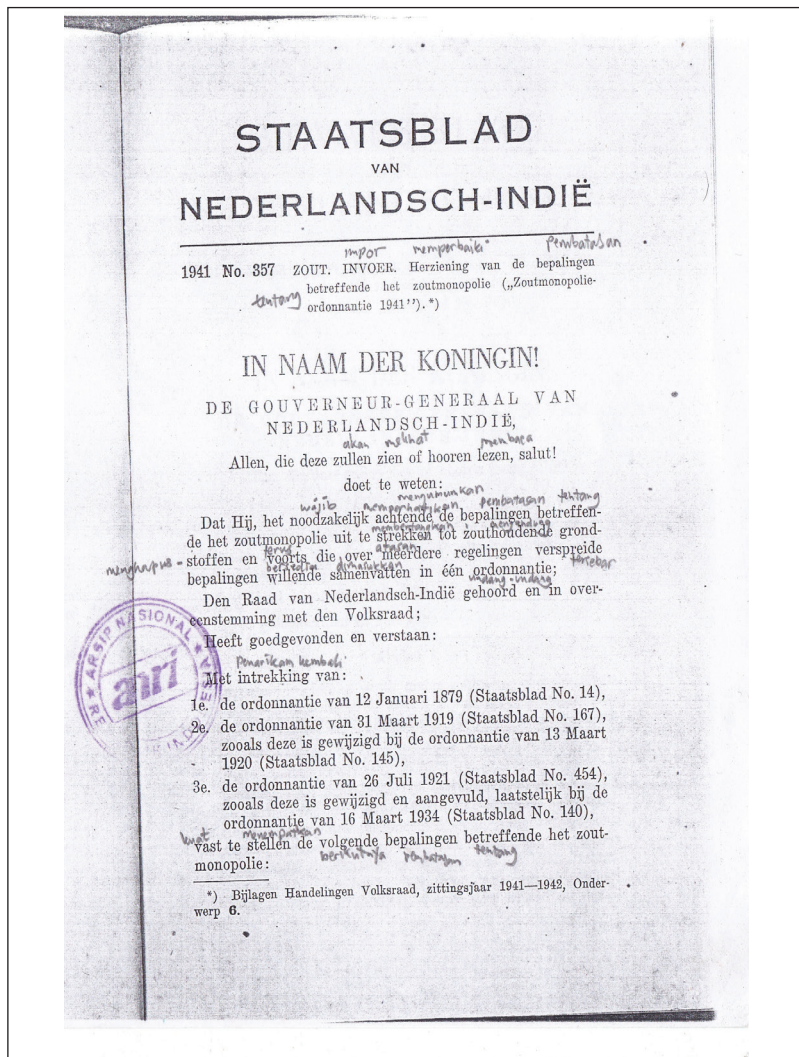
Buku ini tidak diperjualbelikan.

Plaats van bestemming	Hoeveelheid in tonnen			Uit te leveren in het tijdvak van en met tot en met		
	Oct.	Nov.	Dec.	Oct.	Nov.	Dec.
Oena-Bena	-	-	1	-	-	1 - 28
Pagimana	2	2	2	1 - 28	10 -	8 1 - 28
Loewoek	-	m)	3 m)	3	20 -	18 1 - 28
Banggai	q)	4	-	2	20 - 17	- 1 - 28
Kolonedale	o)	2	-	-	20 - 17	-
Boengkoe	m)	3	-	1	20 - 17	- 1 - 28
Tahona	n)	3	-	-	1 - 28	-
Belawan/Deli	<u>125</u>	<u>125</u>	<u>125</u>	<u>1 - 28</u>	<u>1 - 28</u>	<u>1 - 28</u>
	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>10 - 7</u>	<u>20 - 18</u>	<u>1 - 28</u>
	<u>125</u>	<u>125</u>	<u>125</u>	<u>10 - 7</u>	<u>20 - 18</u>	<u>1 - 28</u>
Pangkalanbrandan	10	10	10	1 - 28	1 - 28	1 - 28
Tandjoengpoera	<u>10</u>	<u>8</u>	<u>8</u>	<u>1 - 28</u>	<u>1 - 28</u>	<u>1 - 28</u>
	<u>8</u>	<u>8</u>	<u>8</u>	<u>10 - 7</u>	<u>20 - 18</u>	<u>1 - 28</u>
Tandjoengtiram	<u>5</u>	<u>6</u>	<u>6</u>	<u>1 - 28</u>	<u>1 - 28</u>	<u>1 - 28</u>
	<u>5</u>	<u>6</u>	<u>7</u>	<u>10 - 7</u>	<u>10 - 8</u>	<u>1 - 28</u>
Teloekniboeng	r) <u>30</u>	t) <u>55</u>	r) <u>35</u>	<u>1 - 28</u>	<u>1 - 28</u>	<u>1 - 28</u>
	s) <u>50</u>	t) <u>55</u>	r) <u>35</u>	<u>10 - 7</u>	<u>20 - 18</u>	<u>1 - 28</u>
T o t a a l	9.525	8.719	7.141			

a) Uitsluitend J.zout
 b) W.o. 25 ton " " *ke selah 250 kg*
 c) Ter doezending naar Taloek bij hoog water *ke selah 250 kg*
 d) Uitsluitend J.zout w.o. 2½ ton in blikverpakking *ke selah 250 kg*
 e) W.o. 269 ton J.zout
 f) " 29 " " "
 g) " 12 " " "
 h) " 3 " " "
 i) " 30 " " "
 j) " 2 " " "
 k) " 60 " " "
 l) " 5 " " "
 m) " 2 " in blikverpakking
 n) In blikverpakking
 o) Uitsluitend J.zout in blikverpakking
 p) " " " w.o. 7 ton in blikverpakking
 q) W.o. 1 ton in blikverpakking
 r) " 15 " J.zout
 s) " 25 " " "
 t) " 20 " " "
 x) " 2 " 1 centszout

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Staatsblad No. 357 dan No. 388 Tahun 1941 tentang Monopoli Garam



Buku ini tidak diperjualbelikan.

No. 387, 1941

2

b. bij de „depotbataljons“ (Par. 13 van de bijlage letter A *) :

„6 depotbataljons, tezamen bestaande uit :

6 staven en

13 rekrutecompaniën, zomede
2 zelfstandige
compagniën, bestemd voor de

opdracht van de Indische milite“;

c. bij de „kustartillerie“ (Par. 20 van de bijlage letter A *) :

„3 depotcompagniën, bestemd voor de opleiding van
de functionarissen milite“;

d. bij de „luchtdeelhilferie“ (Par. 20a van de bijlage letter A *) :

„2 compagniën“;

e. bij de „genietroepen“ (Par. 25 van de bijlage letter A *) :

„het depot der genietroepen“.

Artikel 2.

Te bepalen, dat deze verordening in werking treedt met
ingang van den dag na dien hare afkondiging.

En opdat niemand hiervan onwetendheid voorwerde, zal
deze in het Staatsblad van Nederlandsch-Indië worden
geplaatst.

Gedaan te Batavia, den 10den September 1941.

A. W. L. TJARDA VAN STAKENBORGH.

De Algemeene Secretaris,

J. M. KIVERON.

Uitgegeven den negentienden September 1941.

De Algemeene Secretaris,

J. M. KIVERON.

(Besluit van den Gouverneur-Generaal
van 10 September 1941 No. 22).

*) Opgenomen in de Algemeene Ordeelen voor het Koninkrijk Neder-
landsch-Indische Leger.

STAATSBLAD VAN NEDERLANDSCH-INDIË

1941 No. 388 ZOUT, INVOER, Verschuiften ter uitvoering van de
artikelen 8 en 10 der „Zoutmonopolie-ordonnaan-
tie 1941“ (Staatsblad No. 357).

IN NAAM DER KONINGIN! DE GOUVERNUR-GENERAAL, VAN NEDERLANDSCH-INDIË,

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, salut!
doet te weten:

Dat Hij, regelen villende stellen ter uitvoering van de arti-
kel 8 en 10 der „Zoutmonopolie-ordonnaantie 1941“
(Staatsblad No. 357):

Den Raad van Nederlandsch-Indië gelooft;

Hooft goedgevonden en verstaan:

Artikel 1.

In deze verordening wordt, onder zoutmonopoliegebied ver-
staan het als zoutmonopoliegebied in artikel 2 van de „Zoutmonopolie-
ordonnaantie 1941“ (Staatsblad No. 357) aangewezen gebied.

Artikel 2.

Besonders het bepaalde in de artikelen 3, 4 en 5 en met
uitzondering van de gouvernementen Jogjakarta en Soera-
barta is in het zoutmonopoliegebied, daar, waar zout of zout-
houdende grondstoffen in de natuur voorkomende, de winning
de inzameling, de winning en de afvoer van zout op kleine schaal,
zooals bedoeld in de artikelen 3, 4 en 5 van de ter plaatse van in-
zameling, winning of sannaak woonachtige Inlandsche bevol-

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Kontrak Pengangkutan Garam oleh Marzuki Tahun 1950

PERDJANDJIAN

Jang bertanda tangan dibawah ini MARZUKI, berumah di Kertasada Ketjamatan Kalianget, Kawedanan-Kabupaten Sumedang, paku djaan Dagang, menerangkan, bahwa dengan ini membikin perdjandjian dengan Kepala Perusahaan Garam Negeri di Kalianget :

Diangkut dengan perahu lajar :

- a. 700 ton garam hantjur dalam karungan a 50 kg. dari Bunder ke Pasuruan dengan harga f 20,-- tiap2 ton
- 300 " garam gandum dari Penkrampon d/p Pengangkutan ke Pasuruan dengan harga f 17,50 tiap2 ton
- b. 500 ton garam hantjur dalam karungan a 50 kg. dari Bunder ke Probolinggo dengan harga f 17,50 tiap2 ton
- 500 " garam gandum dari Krampon d/p Pengangkutan ke Probolinggo dengan harga f 17,50 tiap2 ton
- c. 500 ton garam hantjur dalam karungan a 50 kg. dari Bunder ke Panrakan dengan harga f 17,50 tiap2 ton
- 500 " garam gandum dari Krampon d/p Pengangkutan ke Panrakan dengan harga f 22,50 tiap2 ton
- d. 400 ton garam hantjur dalam karungan a 50 kg. dari Bunder ke Banjuwangi dengan harga f 27,50 tiap ton
- 300 " garam gandum dari Krampon d/p Pengangkutan ke Banjuwangi dengan harga f 30,-- tiap2 ton
- e. semua banjaknja garam di bab a. a/d d hendaknja selesai diangkut sebelum tanggal 10 September 1950
- f. ditentukan, bahwa Perusahaan Garam Negeri mandjamin penarikan perahu2 lajar keluar-masuk di Pengangkutan dan Bunder dengan mempergunakan kapal-tarik kepunjaan Pengangkutan Laut Djawa
- g. I. bahwa untuk tiap2 perahu2 lajar sebelum muat, oleh Perusahaan Garam Negeri diberi lebih dulu voorschot 50% dari djumlah ongkos angkutan tersebut untuk pembayaran anak2 perahu.
- II. bahwa setelah habis dibongkar di Pasuruan, Probolinggo, Panrakan dan Banjuwangi oleh Djawatan Regi Garam disara ketinggalannja sewah 50% dari djumlah ongkos angkutan dapat diterimakan pada djurusan perahu lajar.
- III. bahwa djika muatan jang dibawa kedapat kuwang menurut pak-tur djurusan harus menggantinya, dan mesti dipotong dari ketinggalannja ongkos/dari banjaknja kekurangan2.

Langkutan

KALIANGET, 7 AGUSTUS 1950

MARZUKI

A/n. Kepala Perusahaan Garam Negeri:
Pegawai diperbantukan,
H. J. BRANAN

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Kontrak Pengangkutan Garam oleh Firma Lautan Teduh Tahun 1950

PERDJANDJIAN

Jang bertanda tangan dibawah ini PERSEROAN DAGANG FIRMA PERNIAGAAN DAN PELAJARAN "LAUTAN TEDUH" di Surabaya, menerangkan bahwa dengan ini sama2 membikin perdjandjian dengan Kepala Perusahaan Garam Negeri di Kalianget, untuk pengangkutan garam dengan perahu lajar ke tempat2 tersebut dibawah ini selama waktu setahun, terhitung mulai dari 1 Januari 1952 sampai dengan 31 Desember 1952.

- I. Tempat dimana garam jang akan diangkut dengan perahu lajar oleh Firma "LAUTAN TEDUH" ja'ni :
 1. Surabaya.
- II. Pengangkutan garam ketempat2 tsb. diatas dimat dengan perahu lajar dari Firma "LAUTAN TEDUH" hanya terjdadi, jika pengangkutan dengan tjua sendiri dari P.L.D.T. tidak dapat diselenggarakan.
- III. Banjalka garam jang hendak diangkut ke tempat2 tsb. diatas tiap2 bulan pada waktu permulaan bulan akan ditetapkan oleh Perusahaan Garam dengan C.T.V. (Surat Perintah Pengeluaran), dalam mana dijug akan diterangkan dari mana garam jang akan diangkut dan akan diambil sesuai dengan ketentuan perahu2 di-pengangkut.
- IV. Jika dalam sebulan djumlah jang diangkut tidak sampai memenuhi djumlah di C.T.V. maka Perusahaan Garam Negeri berhak memberikan kekurangan tsb. pada lain Annemer di bulan berikutnya. Jika djumlah njata dapat dilebihi, maka kelebihannja dapat diberikan pada FIRMA "LAUTAN TEDUH" sebagai tambahan.
- V. Perusahaan Garam Negeri menjamin penarikan perahu2 lajar keluar masuk ditempat dimana garam jang akan diambil, dengan mempergunakan kapal tarik kepunjaan P.L.D.T.
- VI. Bahwa untuk tiap2 perahu lajar sesudah habis mat oleh P.G.N. diberi pembayaran lebih dulu 50% dari djumlah ongkos angkutannya, pembayaran mana diberikan kepada Annemer, dengan diteruskan menunjukkan nota jang disertai facturnnja.
- VII. Bahwa jika muatan jang dibawa terdapat kurang, ketjua untuk garam hantjar, dalam hal mana, terdapat kurang, lebih dari 2% menurut factur, djuragan harus menggantinya, dan mesti dipotong dari katinggalan ongkos angkutannya dari banjalka kekurangan menurut harga pemerintah ditempat masing2 garam jang dibongkar. Buat garam/jang timbunannya dalam elo kurang dari 1.k. 6 bulan, maka percentage dapat dimaikan sampai 4%.
- VIII. Garam jang akan dimat kedalam perahu sebelumnya harus ditimbang dengan dipersaksikan oleh Annemer (wakilnja) serta djuragan perahu.

baru

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Lampiran 6

Pertelaan Persediaan Garam Tahun 1951

JANJIAN KEDI GABUK "PERSIDIAAN GARAM NISANG"				P E R T E L A A N dalam persediaan garam (tabelang ton) dalam bulan Djuni 1951			
Halaman Pegaraman				T A H U N P U N G U T A N			
				1 9 4 9	1 9 5 0	1 9 5 1	Persediaan pada bulan Djuni 1951
Halaman I	Halaman I			-	25.356,009	-	25.356,009
	II			-	6.202,703	-	6.202,703
Jumlah Pegaraman Sunatop				-	31.557,712	-	31.557,712
Pegaraman Tjapak Pembakaran				29.360,120	20.308,777	-	49.668,897
Halaman I	Halaman I			5.133,592	16.294,523	-	21.548,115
	II			7.860,343	29.630,091	-	37.489,234
Jumlah Pegaraman Sampung				13.002,935	46.005,414	-	59.008,349
Halaman I	Halaman I			-	12.172,675	-	12.172,675
	II			-	1.292,475	-	1.292,475
Jumlah Pegaraman Kombakor				-	13.465,150	-	13.465,150
Halaman I	Halaman I			4.603,690	520,074	-	5.123,764
	II			2.817,728	1.507,248	-	4.325,076
Jumlah Pegaraman Garsik				7.421,358	2.027,422	-	9.448,780
Pegaraman Garsik-Putih				-	7.456,014	-	7.456,014
Jumlah tiap tahun pungen				49.789,413	120.760,489	-	170.549,902

Kelengkeng, 15 Juni 1951
 a/n Sekretaris Dinas Garam
 dan Pertambangan
 J.B. K. Kogel

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Lampiran 7

Persekot Perahu Layar Tahun 1952

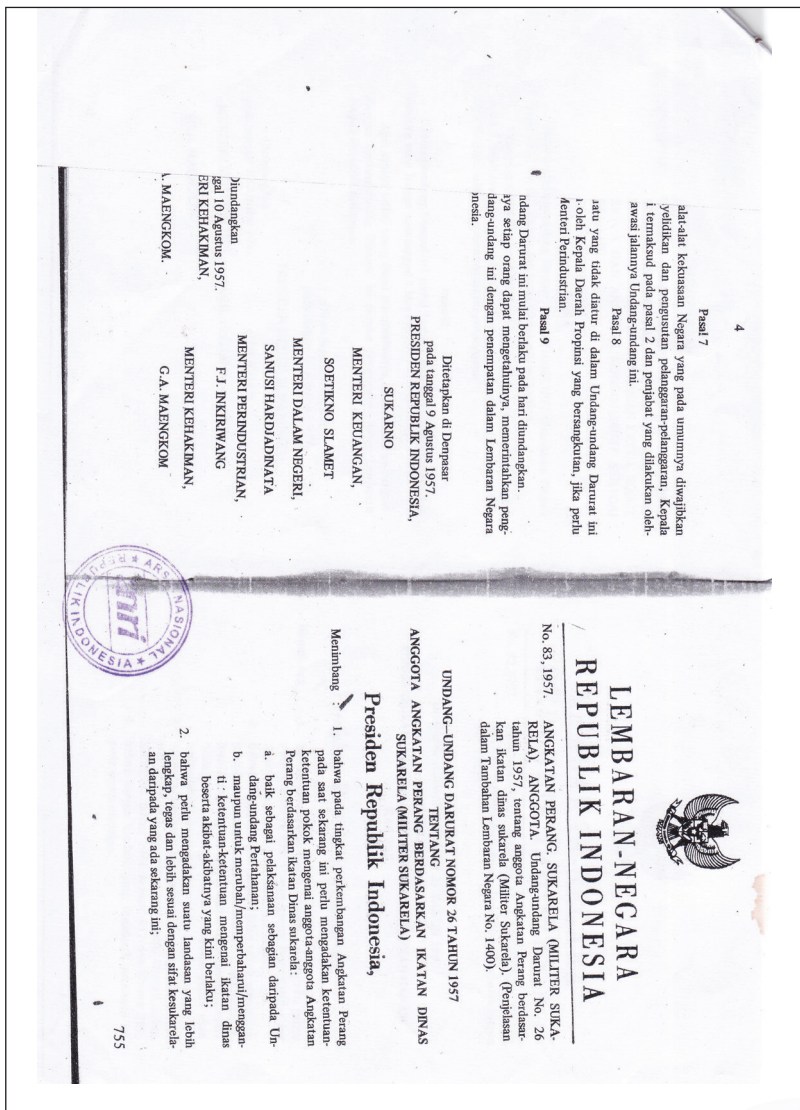
Kepada		
Kepala Djawatan Regi Garam		
di		
<u>D J A K A R T A</u>		
untuk perhatian saudara Watchman.		
No.	Tanggal	Lampiran
5.11.1.	16 Pebr. 1952	..
Dik. tgl. 16 Pebr. 1952		
POKOK SURAT : Persekot perahu layar.		
<u>S E G E R A</u>		
<p>Menundjuk lampiran surat Saudara tgl. 28 Djanuari 1951 yang lalu, no. 2042 muka 5 sub 1 l s/d 5, mengenai "Voorgeschooten vrachten van zout per particuliere prauwen". Diperlihatkan dengan hormat, bahwa kami priicipiel setuju dengan andjuran Saudara tersebut dalam sub 1 alinea 1 s/4 itu, tetapi melalui jang mengenai djumlah jang tante kas originalinja tidak dapat dikemukakan. Mengensi perhitungan2 ongkos perahu untuk masa Agustus 1950/ Desember 1951 jang kami bisa kirimkan kas-bewijs originalinja, kami harap agar dapat penggantian menurut tjara biasa, sebab djika semua djumlah itu diperhitungkan meliwati Schatkist sebagai Saudara andjurkan itu, sudah tentu djumlah tersebut memberatkan credit P.G.N. 1952, sedangkan djumlah tersebut sedangkan djumlah itu tidak termasuk dalam perhitungan kami dalam rentjana 1952.</p> <p>Kami harap agar Saudara dapat menjetudjui usul kami ini, dan kami akan kirimkan kasbewijs jang Saudara butuhkan itu dalam minggu ini.--</p> <p>a/n Kepala Perusahaan Garam Negeri, Ahli Pemegang Buku,</p> <p>(A D A M)</p>		
Model PGN No. 344		

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Nota No.		Contr.No.	Bedrag	Inscr. No.
1.	H. Moh.Zin	48/51	Rp. 712,50	1
2.	I.P.P.I.S.	51/51	" 375,--	2
3.	Lautan Teduh	45/51	" 2.550,--	3
4.	I.P.P.I.S.	51/51	" 330,--	4
5.	Mochjin	49/51	" 2.250,--	5
6.	Kuppra	52/51	" 14.286,25	6
7.	"-	44/51	" 24.408,50	7
8.	Mochjin	49/51	" 2.675,--	8
9.	Marsuki	53/51	" 596,25	9
10.	"-	46/51	" 1.512,50	10
	H.Munawar	40/51	" 1.637,50	11
12.	Marsuki	53/51	" 5.557,50	12
13.	Kuppra	55/51	" 910,--	13
14.	"-	56/51	" 450,--	13
15.	I.P.P.I.S.	8/52	" 660,--	14
16.	H.Zawawij	50/51	" 3.125,--	15
17.	"-	6/52	" 150,--	16
18.	"-	"-	" 3.825,--	16
19.	H.Moh.Zin	48/51 dan 7/52	" 1.525,--	17
20.	I.P.P.I.S.	8/52	" 900,--	18
21.	H.Zawawij	6/52	" 1.755,--	19
22.	Lautan Teduh	1/52	" 664,06	20
	H.Munawar	4/52	" 4.712,50	21
24.	I.P.P.I.S.	8/52	" 810,-	22
25.	H.Zawawij	6/52	" 159,18	23
D J U M L A H :			Rp.76.536,74	
			=====	

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Lembaran Negara tentang Pelepasan Hak Monopoli Garam



Buku ini tidak diperjualbelikan.

957, No.82

2

Mengingat : Pasal 96 Undang-undang Dasar Sementara Republik Indonesia;
Mendengar : Dewan Menteri Dalam rapatnya yang ke-33 pada tanggal 9 Agustus 1957.

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : Undang-undang Darurat tentang penghapusan monopoli garam dan pembekuan garam rakyat.

Pasal 1

"Zoutmonopie-Odomantie 1941" sebagaimana termuat dalam Staatsblad tahun 1941" Nomor 357 dan Nomor 388, dan segala Undang-undang dan peraturan yang bertentangan dengan Undang-undang Darurat ini, dicabut.

Pasal 2

Di samping Perusahaan-Garam Negara, pembekuan garam hanya dapat dilakukan oleh warapengra Republik Indonesia dengan ketentuan-ketentuan sebagai berikut :

- (1) Pembekuan garam rakyat hanya dapat dilakukan setelah yang berkepentingan mendapat surat izin dari Kepala Daerah Propinsi/atau pejabat yang ditunjuk olehnya, yang juga dapat menetapkan syarat-syaratnya mengenai luas tanah pegaraman, cara pembekuan garam, kecukupan dan syarat-syarat lain berdasarkan kepentingan umum.
- (2) Kepala Daerah termasuk dalam ayat (1) dapat menetapkan bahwa surat izin tidak berlaku, apabila perusahaan dipindahkan oleh pihak lain daripada pemegang surat izin tersebut.
- (3) Letaknya pegaraman rakyat harus di luar jarak 3 km dari pegaraman Negara.
- (4) Pengusa yang berhak memberi izin tersebut pada ayat (1) mengadakan daftar izin.

Pasal 3

- (1) Pemegang izin membekui garam diwajibkan membayar biaya izin peruss

752

1957, No. 82

3

- (2) Biaya izin tersebut diperuntukkan pada Kas Pemerintah daerah yang bersangkutan.
- (2) Biaya izin tersebut diperuntukkan pada Kas Pemerintah daerah yang bersangkutan.

Pasal 4

Pasal 2 sub 1 b dari "Indonesische Tariefwet" (Staatsblad tahun 1924 Nomor 487 sebagaimana semojak itu telah diubah dan ditambah) dihapuskan.

Pasal 5

Di daerah-daerah dimana sampai pada saat Undang-undang Darurat ini mulai berlaku sudah ada pembekuan garam rakyat, diberikan izin kepada pembekuan garam rakyat yang bersangkutan untuk membekui garam dengan berdasarkan ketentuan-ketentuan dalam Undang-undang Darurat ini, dengan membayar biaya izin menurut pasal 3 ayat (1) dengan ketentuan bahwa pengusaha yang berkepentingan selambat-lambatnya dalam waktu 6 bulan setelah Undang-undang Darurat ini berlaku, harus sudah menyiapkan permohonan untuk mencajukan pembekuan garam kepada yang berhak memberikan izin menurut ketentuan Undang-undang Darurat ini.

Pasal 6

- (1) Dihukum dengan hukuman denda selinggi-tingginya Rp. 10.000,- (sepuluh ribu rupiah) atau hukuman kurungan selama-lamanya tiga bulan barangsiapa melanggar ketentuan dalam pasal 2.
- (2) Pengusaha yang tidak memenuhi kewajiban termasuk dalam pasal 5 dihukum dengan hukuman denda sebanyak-banyaknya Rp 2.500,- (dua ribu lima ratus rupiah) atau hukuman kurungan selinggi-tingginya tiga minggu.
- (3) Perbuatan-perbuatan yang diancam dengan hukuman termasuk dalam pasal ini merupakan pelanggaran.
- (4) Garam yang diperoleh karena pelanggaran tersebut pada ayat (1) diatas sebagai bukti atau dirampas.

753





Daftar Singkatan

ANRI	: Arsip Nasional Republik Indonesia
ALRI	: Angkatan Laut Republik Indonesia
Arda Jatim	: Arsip Daerah Jawa Timur
BPS	: Badan Pusat Statistik
JMB	: <i>Japanese Monopoly Bureau</i>
JRG	: Jawatan Regi Garam
KPM	: <i>Koninklijke Paketvaart Maatschappij</i>
MSM	: <i>Madoera Strootram Maatschappij</i>
NaCL	: <i>Natrium Clorida</i>
NICA	: <i>Netherlands Indies Civil Administration</i>
NIOD	: <i>Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie</i>
NKRI	: Negara Kesatuan Republik Indonesia
OJZ	: <i>Oost-Java Zeevervoer</i>
Orla	: Orde Lama

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Orba	: Orde Baru
Perum Garam	: Perusahaan Umum Garam
PGSN	: Perusahaan Garam dan Soda Negeri
PGRM	: Persatuan Garam Rakyat Madura
PN Garam	: Perusahaan Negara Garam
PLDT	: Pengangkutan Laut Djawa Timur
PPLK	: Perusahaan Pengangkutan Laut dan Kali
Rp	: Rupiah (mata uang Republik Indonesia)
VOC	: <i>Vereenigde Oost-Indische Compagnie</i>

Buku ini tidak diperjualbelikan.



Daftar Istilah

- Afdeeling* : Wilayah administrasi Pemerintah Hindia Belanda di Indonesia yang berada di bawah karesidenan.
- Bevolkingslanden* : Tanah (pegaraman) yang dikelola oleh penduduk setempat.
- Briketzout* : Jenis garam yang dihasilkan oleh Pabrik Garam yang berbentuk batangan atau sudah dalam kemasan. Dalam tesis ini, pabrik yang dimaksud adalah pabrik Kalianget dan Krampon.
- Daleman* : Wilayah yang sepenuhnya dikuasai oleh raja.
- Domein verklaring* : Sebuah doktrin yang menyatakan semua tanah adalah milik raja-raja Jawa. Pengakuan mereka terhadap kedaulatan asing (VOC, Inggris, maupun Belanda) menyebabkan tanah-tanah tersebut menjadi milik negara (pemerintah kolonial).

<i>Foreland</i>	: Daerah yang berada di seberang lautan, baik sebagai penyedia komoditas perdagangan maupun sebagai wilayah pasar.
<i>Gouvernementslanden</i>	: Tanah yang dikuasai oleh Pemerintah Kolonial Belanda. Di Madura, tanah pegaraman termasuk dalam jenis ini sehingga pengelolaannya dilakukan oleh pemerintah kolonial.
<i>Harbour</i>	: Pelabuhan yang memiliki arti pada sifat fisik pelabuhan itu sendiri sebagai tempat perlindungan kapal atau perahu yang sedang berlabuh.
<i>Hinterland</i>	: Daerah pedalaman sebagai penyangga atau penyedia kebutuhan atas komoditas perdagangan tertentu untuk pelabuhan di daerah pantai.
<i>Hoofddepotpakhuis-meester</i>	: Kepala gudang pusat yang berada di Madura maupun kepala gudang pantai di wilayah lain
<i>Inspecteur voor de vervoer te water</i>	: Kepala bagian pengangkutan air yang mengurus segala pengangkutan di wilayah perairan.
Kade	: Tempat bongkar muat barang di pelabuhan.
Koyang	: Satuan berat yang sama dengan 1.800 kg.
Kongsi	: Sistem yang digunakan dalam pengangkutan garam yang terdiri atas satu atau lebih pengusaha pengangkutan dengan kepemilikan beberapa perahu layar.
<i>Losszout</i>	: Garam yang masih berbentuk butiran pasir tanpa pengolahan lebih lanjut. Sejak zaman republik, istilah ini berganti menjadi garam lasan atau garam lepas.
Madurace	: Pembuatan garam dengan cara tradisional Madura.

Mandor	: Orang yang mengepalai beberapa orang atau kelompok dan bertugas mengawasi pekerjaan mereka.
Mantong	: Petani garam di Madura.
Mantri	: Pegawai rendahan dalam sisten perusahaan, biasanya dipegang oleh para priayi.
Morteka, nanggala	: Formasi bintang yang biasa disebut sebagai bintang tenggara, digunakan sebagai penanda awal musim kemarau oleh masyarakat Madura.
<i>Obang tandun</i>	: Pembagian berupa barang sebesar sepertiga hasil panen kepada penguasa setempat.
<i>Opzichter</i>	: Pengawas.
<i>Paal</i>	: Satuan ukuran panjang yang sama dengan 1,5 km.
Paderan	: Istilah lokal untuk menyebutkan tanah pegaraman.
Pajeg bungka	: Pajak sebesar sepertiga dari hasil pohon buah-buahan yang ada di tanah pekarangan.
<i>Pachtstelsel</i>	: Sistem sewa.
<i>Pachter</i>	: Pemilik modal atau pemilik hak sewa.
Pamengkang	: Pekarangan.
Patuh	: Pemilik hak tanah yang diberikan oleh raja sebagai gaji pegawai kerajaan.
Pancen	: Petani penggarap tanah raja.
Pepel	: Surat tanda bukti untuk melakukan pembuatan garam.
Percaton	: Tanah yang diberikan raja kepada para pegawai kerajaan.
Perdikan	: Daerah bebas pajak karena alasan yang bersifat khusus seperti tempat-tempat suci, makam, tokoh berjasa, dan sebagainya.

Perahu layar	: Angkutan laut yang digerakkan dengan tenaga angin. Dalam tesis ini, jenis perahu layar yang digunakan untuk pengangkutan garam adalah <i>lete-lete</i> , <i>janggolan</i> , dan <i>golekan</i> .
Pikul	: Satuan berat yang sama dengan 60 kg.
Priayi	: Kerabat atau keluarga raja, bangsawan, aristokrat, dan pejabat pemerintahan di Jawa dan Madura.
Prahoto	: Angkutan darat sejenis truk.
Rede	: Wilayah perairan sekitar pelabuhan yang disediakan untuk kapal yang menunggu jadwal tambat.
<i>Retourvracht</i>	: Istilah yang digunakan untuk menyebutkan muatan dalam perjalanan atau pelayaran kembali.
Tanean Lanjang	: Salah satu bentuk permukiman orang Madura yang terdiri dari dua atau lebih kepala keluarga yang masih kerabat. Secara harfiah berarti halaman yang panjang.
Tandu-paro	: Setengah panen.



Indeks

- Affdeling, 34, 35, 47, 58, 59, 60, 135, 136
Agraris, 7, 14, 135, 117, 152
Arab, 35, 50, 82, 113, 115, 118, 120
Bahari, 11, 153
Bangkalan, 5, 31, 34, 35, 37, 39, 114
Banyuwangi, 5, 23, 56, 116, 117
Bugis, 34
Cakraningrat, 38, 39
Cina, 3, 4, 18, 34, 35, 39, 45, 48, 50, 57, 84, 85, 91, 92, 105, 113, 115, 116, 117, 118, 120, 124, 126, 138, 142, 143
Desa, 6, 74, 75, 79, 129, 134
Distribusi, 86, 88
Ekologi, 11, 26, 139, 141, 152
Eropa, 7, 17, 34, 67, 68, 69, 83, 100, 132, 135, 142
Foreland, 176
Gresik, 2, 5, 29, 52, 56, 57, 60, 61, 68, 69, 77, 79, 81, 82, 83, 84, 85, 97, 126, 149
Gudang, 68, 76, 77, 79, 80, 81, 150
Hindia Belanda, 9, 20, 25, 33, 62, 64, 71, 72, 85, 86, 100, 146, 175
Hinterland, 2, 18, 71, 73, 176
Industri, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 15, 22, 27, 30, 32, 33, 37, 41, 42, 43, 48, 52, 53, 55, 67, 85, 86, 87, 89, 95, 97, 105, 126, 130, 143, 145, 146, 152
Integrasi, 4, 12, 124

- Jalur, 1, 2, 5, 18, 23, 30, 31, 32, 39, 82, 83, 100, 126, 139, 142, 144
- Janggalan, 6, 15, 16, 73, 75, 100, 113, 124, 127, 128, 133, 139, 154
- Jaringan, 19, 81, 83, 122, 135, 145, 153
- Jawa, 1, 2, 3, 8, 11, 12, 13, 14, 19, 20, 21, 22, 23, 27, 28, 29, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 48, 49, 52, 57, 58, 61, 62, 63, 65, 69, 72, 73, 75, 76, 77, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 92, 94, 95, 97, 98, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 110, 111, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 124, 125, 126, 128, 132, 137, 139, 141, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 175, 178
- Jonge, 8, 33, 36, 40, 44, 47, 49, 50, 86, 130, 152
- Juragan, 10, 115, 116, 119, 120, 125, 137
- Kalianget, 2, 4, 11, 12, 19, 20, 22, 31, 52, 60, 64, 65, 71, 72, 73, 75, 76, 79, 80, 81, 100, 101, 102, 106, 113, 114, 115, 116, 120, 122, 124, 132, 137, 149, 150, 155, 175
- Kangean, 32, 33, 34
- Kebijakan, 3, 11, 16, 19, 24, 33, 39, 48, 53, 55, 58, 85, 87, 91, 95, 98, 112, 128, 141, 153, 154
- Kepulauan, 1, 10, 11, 19, 32, 33, 34, 83, 100, 128, 138
- Kolonial, 3, 7, 9, 12, 15, 25, 26, 33, 34, 40, 52, 71, 86, 154, 176
- Komoditas, 2, 3, 5, 9, 10, 12, 14, 15, 17, 18, 19, 25, 41, 55, 56, 71, 72, 73, 83, 84, 91, 139, 142, 176
- Komoditas, 25
- Komunitas, 11, 145, 152, 153
- Koninklijke Paketvaart Maatschap-
pij, 10, 15, 100
- Krampon, 64, 65, 71, 76, 80, 100, 117, 135, 136, 175
- Kuntowijoyo, 3, 6, 9, 14, 20, 44, 45, 49, 50, 51, 61, 62, 67, 70, 93, 101, 105, 113, 117, 130, 131, 135, 152, 153
- Labuhan, 6, 73, 74, 75, 129
- Madoera Stroomtram Maatschappij,
10, 15
- Mantong, 66, 177
- Maritim, 18, 71, 82, 146, 153, 154
- Migrasi, 11, 17, 36, 37, 137, 144
- Mobilisasi, 15, 91, 135, 137, 144
- Mobilitas, 19, 20, 26, 37, 137, 138, 139, 144, 148
- Modernisasi, 24, 49, 60, 61, 64, 66, 73
- Monopoli, 4, 20, 41, 49, 59, 60, 64, 67, 69, 85, 86, 94, 95, 142, 151, 153
- Motorisasi, 6, 16, 17, 22, 23, 24, 128, 129
- Musim, 28, 29, 30, 36, 37, 50, 51, 60, 62, 64, 66, 79, 82, 88, 93, 101, 113, 122, 127, 137, 139, 142, 177
- Nahkoda, 23, 115, 126, 127, 133, 144
- Nusantara, 1, 2, 3, 5, 10, 11, 12, 20,

- 25, 48, 49, 56, 57, 82, 83, 91,
137, 153, 155
- Oost-Java Zeevervoer, 11, 15, 102,
106
- Pachter, 3, 48, 50, 131, 177
- Pachtstelsel, 2, 48, 177
- Pajak, 8, 33, 44, 45, 57, 85, 95, 177
- Palawija, 3, 14, 15, 29
- Pamekasan, 5, 13, 16, 29, 34, 35, 37,
39, 40, 51, 57, 58, 59, 60, 61,
64, 67, 73, 75, 76, 77, 93, 96,
113, 114, 117, 135, 136
- Panarukan, 5, 32, 56, 83, 101, 105,
116, 117
- Pantai, 1, 2, 5, 6, 14, 15, 16, 17, 19,
32, 49, 56, 57, 59, 62, 67, 68,
71, 73, 74, 75, 76, 77, 82, 83,
84, 85, 92, 93, 94, 98, 105,
107, 114, 124, 125, 129, 145,
147, 153, 155, 176
- Pasuruan, 2, 5, 23, 39, 56, 81, 83,
101, 116, 117, 124
- Pegaraman, 3, 7, 25, 29, 31, 43, 44,
47, 49, 50, 51, 52, 56, 57,
58, 59, 60, 61, 62, 64, 66,
67, 68, 69, 71, 73, 74, 75,
77, 79, 80, 81, 86, 97, 100,
101, 116, 122, 123, 129, 130,
131, 133, 135, 136, 141, 143,
150, 175, 176, 177
- Pelabuhan, 2, 12, 13, 14, 16, 18, 19,
23, 25, 32, 70, 71, 72, 73, 74,
75, 77, 82, 84, 85, 92, 100,
101, 102, 103, 104, 106, 113,
114, 115, 124, 126, 133, 137,
139, 142, 176, 178
- Pelayaran, 1, 2, 4, 6, 10, 12, 17, 18,
21, 23, 24, 25, 30, 31, 32, 39,
71, 72, 75, 82, 83, 91, 95,
100, 102, 103, 105, 107, 108,
113, 115, 118, 121, 122, 124,
125, 126, 127, 128, 129, 133,
135, 136, 137, 138, 139, 142,
143, 144, 145, 150, 153, 154,
178
- Pemerintah Kolonial Belanda, 3, 7,
9, 12, 25, 26, 33, 34, 40, 52,
176
- Pemukiman, 32, 135
- Penduduk, 10, 11, 13, 14, 15, 18, 19,
23, 27, 33, 34, 35, 36, 37, 41,
44, 45, 52, 56, 67, 70, 72, 74,
75, 86, 91, 92, 112, 116, 118,
120, 121, 130, 134, 135, 136,
137, 142, 143, 144, 151, 175
- Pengangkutan, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11,
12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19,
20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 30,
31, 32, 33, 41, 46, 47, 52, 55,
59, 67, 70, 71, 72, 73, 74, 75,
76, 81, 91, 92, 93, 97, 100,
101, 102, 103, 104, 105, 106,
107, 108, 110, 111, 112, 113,
114, 115, 116, 117, 118, 119,
120, 121, 122, 123, 124, 125,
126, 127, 128, 129, 130, 132,
133, 134, 135, 137, 139, 141,
142, 143, 144, 145, 148, 151,
176, 178
- Pengusaha, 6, 77, 84, 87, 92, 93,
105, 116, 118, 120, 121, 122,
126, 137, 142, 143, 144, 176
- Perahu, 4, 5, 6, 9, 10, 11, 16, 17, 18,
19, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 30,
31, 32, 33, 71, 72, 73, 74, 75,

- 80, 82, 83, 91, 92, 95, 102,
103, 105, 106, 110, 111,
112, 113, 114, 115, 116, 117,
118, 119, 120, 121, 122, 123,
124, 125, 126, 127, 128, 129,
132, 133, 134, 135, 136, 137,
138, 139, 142, 143, 144, 155,
154, 176, 178
- Perairan, 5, 11, 12, 14, 17, 18, 75,
82, 142, 147, 176, 178
- Perdagangan, 1, 2, 3, 5, 6, 10, 12, 18,
19, 25, 26, 30, 32, 39, 48, 53,
55, 56, 66, 71, 72, 82, 83, 84,
85, 91, 92, 93, 95, 99, 100,
113, 122, 124, 128, 135, 137,
139, 142, 145, 147, 148, 153,
154, 176
- Pertanian, 3, 8, 13, 14, 28, 29, 44,
47, 52, 83, 130, 136, 135,
152, 154
- Perusahaan, 3, 4, 7, 11, 12, 15, 16,
19, 22, 23, 26, 31, 38, 41, 42,
43, 49, 51, 52, 53, 55, 58,
60, 61, 62, 64, 65, 66, 67,
68, 69, 72, 73, 77, 78, 79, 80,
81, 86, 87, 88, 89, 91, 92, 93,
98, 100, 101, 102, 103, 104,
105, 106, 108, 109, 111, 112,
113, 115, 116, 117, 118, 119,
120, 121, 127, 135, 137, 138,
141, 142, 143, 150, 177
- Pesisir, 1, 3, 6, 7, 10, 11, 13, 14, 15,
16, 21, 25, 26, 22, 24, 25, 29,
32, 56, 57, 62, 129, 138, 139,
141, 145, 148, , 152, 154
- PLDT, 11, 71, 81, 104, 105, 106,
108, 109, 111, 112, 113, 114,
115, 116, 117, 119, 120, 144,
150
- Probolinggo, 5, 23, 27, 30, 62, 71,
81, 116, 117, 124
- Produsen Garam, 3, 7, 12, 25, 48,
61, 66, 70, 122, 130, 131,
146
- Pulau, 5, 11, 14, 15, 19, 28, 29, 32,
37, 39, 49, 57, 62, 75, 83, 88,
100, 114, 129, 135, 146
- Rempah-rempah, 32, 82, 83, 142
- Rute, 1, 17, 18, 32, 82, 83, 102, 103,
105, 106, 113, 124, 125, 126,
142, 143
- Sampang, 4, 13, 19, 21, 29, 31, 32,
34, 35, 37, 39, 40, 47, 51, 57,
58, 59, 60, 61, 63, 64, 67, 71,
74, 75, 76, 77, 93, 113, 114,
122, 124, 125, 131, 135, 136
- Sawah, 13, 14, 28, 46, 47, 126, 135,
139
- Sea System, 11, 82
- Selat, 1, 2, 3, 5, 7, 9, 10, 12, 13, 14,
16, 17, 19, 21, 22, 25, 27, 28,
30, 32, 55, 57, 74, 76, 82, 83,
91, 103, 122, 124, 125, 126,
142, 145, 147, 148, 154, 155
- Sistem Kongsi, 75, 112, 115, 116,
120, 121, 137, 143
- Sresseh, 2, 4, 6, 13, 19, 31, 32, 71,
73, 74, 75, 79, 113, 116, 122,
124, 125, 126, 127, 128, 129,
133, 134, 139
- Staatsblad, 86, 151
- Subsisten, 7, 9, 133, 143
- Sumenep, 4, 5, 12, 19, 29, 31, 32,

34, 35, 37, 39, 40, 44, 51, 52,
 57, 58, 59, 60, 61, 63, 64, 67,
 71, 76, 77, 78, 83, 101, 113,
 122, 124, 125, 128, 135, 136,
 150, 154
 Sungai, 6, 19, 31, 32, 59, 71, 74, 75,
 80, 111, 122, 125, 129
 Surabaya, 2, 5, 13, 16, 24, 56, 57, 61,
 71, 76, 78, 80, 81, 82, 83, 84,
 85, 93, 94, 96, 97, 100, 105,
 109, 124, 126, 155
 Talango, 32, 124, 125, 127, 129
 Tata niaga, 4, 25, 55, 86, 87, 89, 116,
 121, 122, 139, 143 144
 Tegal, 3, 7, 14, 15, 28, 29, 46, 135,
 139
 Tembakau, 2, 3, 29
 Tender terbuka, 10, 11, 15, 16, 17,
 18, 19, 22, 26, 91, 105, 106,
 112, 113, 115, 137, 142, 143,
 144
 Tradisi, 7, 9, 21, 43, 44, 95, 148, 154
 Trunojoyo, 38, 39
 VOC, 2, 5, 8, 38, 39, 40, 48, 57,
 146, 175
 Zoutregie, 21, 22, 63, 65, 67, 68, 77,
 85, 94, 95, 97, 98, 101, 107,
 149, 150, 151



Biografi Penulis

Imam Syafi'i,

Seorang lulusan S1 Sejarah dari Universitas Negeri Malang dan S2 Sejarah dari Universitas Diponegoro, merupakan salah satu peneliti di Pusat Penelitian Politik Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (P2 Politik LIPI). Ia tergabung dalam Tim Kajian Konflik Sumber Daya Alam (SDA) P2 Politik LIPI periode 2014–2019 dan mulai 2020 tergabung di Tim Kajian Masyarakat Sipil P2 Politik LIPI (Saat ini menjadi Pusat Riset Politik Badan Riset dan Inovasi Nasional - PRP BRIN). Ia memiliki ketertarikan pada kajian sejarah dan komunitas maritim (masyarakat pesisir), serta konflik SDA dan telah menulis artikel di beberapa jurnal nasional terakreditasi, seperti di *Jurnal Citra Lekha Sejarah Undip* (2013) dengan judul "Persaingan Pengangkutan Garam Madura 1924–1957", "Perjuangan Tak Pernah Padam: Buruh dan Pembentukan Negara Baru" dalam *Jurnal Masyarakat Indonesia* (2014), "Konflik Agraria di Indonesia: Catatan Reflektif Konflik Perkebunan Sawit di Kotawaringin Timur" dalam *Jurnal Masyarakat dan Budaya* (2016), "Sejarah Lokal adalah Sejarah Maritim (Nasional)

Buku ini tidak diperjualbelikan.

Indonesia?" dalam *Jurnal Sejarah dan Budaya* (2017), "Menegakkan Kewibawaan Sejarah: Dinamika Hubungan Aceh dan Negara Kesatuan Republik Indonesia Paska Kemerdekaan 1945–2005" dalam *Abad: Jurnal Sejarah* (2019), "Saving Mangrove, Saving People: Fish-Collab, A Collaborative Governance Approach for Protecting" "Mangrove in Langkat, North Sumatera Indonesia" dalam *Journal of Asian Review of Public Affairs and Policy* (2019), "Strategi dan Negosiasi: dalam Konflik Air di Bali dan Banten" (LIPI Press 2019), "Kepemimpinan Lokal di Masa Pandemi Covid-19: Respons, Kebijakan, dan Panggung Elektoral" dalam *Jurnal Penelitian Politik P2P LIPI* (2020). Selain itu, ia menulis di beberapa kolom opini media massa nasional dan menjadi pemakalah di beberapa seminar nasional. Penulis dapat dihubungi melalui imamsyafii.sej07@gmail.com

SEJARAH GARAM MADURA:

Rivalitas Pengangkutan
Garam Madura 1912-1981

Madura merupakan wilayah yang penting dalam perkembangan sejarah Nusantara, terutama terkait komoditas garam. Garam telah menjadi bagian penting bagi perkembangan masyarakat Madura, terutama di wilayah-wilayah di sepanjang tepian Selat Madura. Aktivitas pembuatan dan pengangkutan garam tidak hanya menciptakan akumulasi ekonomi bagi para pelakunya, tetapi juga telah membentuk karakteristik yang unik bagi masyarakat pesisir Madura.

Lingkup temporal kajian dalam buku ini adalah tahun 1912–1981. Tahun 1912 dipilih sebagai batas awal merujuk pada upaya yang dilakukan oleh perusahaan garam kerajaan untuk memodernisasi pengangkutan garam, sedangkan tahun 1981 karena pada tahun tersebut terjadi pergantian bentuk perusahaan, dari perusahaan negara menjadi perusahaan umum. Hadirnya buku ini sebagai upaya “merawat ingatan” tentang aktivitas pembuatan dan pengangkutan garam Madura yang penuh dengan warisan tradisi dan kebanggaan. Untuk itu, diharapkan buku ini tidak hanya dapat dibaca oleh generasi muda dan pemerhati sejarah, tetapi juga oleh komunitas akademik dan *stakeholder* pemerintah.

Selamat membaca!



Diterbitkan oleh:

LIPI Press, anggota Ikapi
Gedung PDDI LIPI Lt. 6
Jln. Jend. Gatot Subroto 10, Jakarta Selatan 12710
Telp.: (021) 573 3465 | Whatsapp 0812 2228 485
E-mail: press@mail.lipi.go.id
Website: lipipress.lipi.go.id | penerbit.lipi.go.id

DOI 10.14203/press.350



e-ISSN: 978-602-496-296-8

