



## Madoera Stoomtram Maatschappij: fungsi perkeretaapian sebagai pengangkutan garam hingga transportasi umum di Madura tahun 1897-1987

Faniesia Ardianti Mahdiyar<sup>1</sup> \*, Naning Siregar Pribumi<sup>2</sup>, Sophia Nabila<sup>3</sup>, Ari Sapto<sup>4</sup>.

Universitas Negeri Malang, Kabupaten Pamekasan, faniesia.ardianti.2007316@students.um.ac.id

Universitas Negeri Malang, Kabupaten Nganjuk, naning.siregar.2007316@students.um.ac.id

Universitas Negeri Malang, Kota Jakarta Timur, sophia.nabila.2007314@students.um.ac.id

Universitas Negeri Malang, Kota Malang, ari.sapto.fis@um.ac.id

\*Corresponding email: faniesia.ardianti.2007316@students.um.ac.id

### Abstract

Who would have thought that Madura Island, which was surrounded by the expanse of the Java Sea, used to have access to modern transportation, namely trains. The railway line in Madura had been built during the Dutch Colonial Government and its use developed over time. The use of trains during the Dutch colonial administration is known to have first functioned as transportation of local commodities, especially salt commodities, which was centered in Sumenep, then changed to public transportation that can be used by the surrounding community. As for the formulation of the problem to be discussed, the first is to find out the background of the founding of Madoera Stoomtram Maatschappij. Second, to find out the function of the train run by Madoera Stoomtram Maatschappij in salt transportation activities to become a means of public transportation in Madura. Then, the third, to find out the reason for Madoera Stoomtram Maatschappij's cessation of operations. The research method used is the historical research method.

### Keywords

Madoera Stoomtram Maatschappij; Salt Transportation; Madura

### Abstrak

Siapa sangka jika Pulau Madura yang dikelilingi hamparan Laut Jawa dulunya memiliki akses transportasi modern, yakni kereta api. Jalur kereta api di Madura telah dibangun pada masa Pemerintahan Kolonial Belanda dan penggunaannya berkembang seiring berjalannya waktu. Penggunaan kereta api pada masa pemerintahan kolonial Belanda diketahui pertama kali berfungsi sebagai pengangkutan komoditas lokal, khususnya komoditas garam yang berpusat di Sumenep, kemudian berganti menjadi alat transportasi umum yang sudah bisa digunakan oleh masyarakat sekitar. Adapun rumusan masalah yang akan dibahas, yaitu pertama untuk mengetahui bagaimana latar belakang berdirinya Madoera Stoomtram Maatschappij. Kedua, untuk mengetahui fungsi kereta api yang dijalankan oleh Madoera Stoomtram Maatschappij dalam kegiatan pengangkutan garam hingga menjadi alat transportasi umum di Madura. Kemudian, yang ketiga, untuk mengetahui alasan berhenti operasinya Madoera Stoomtram Maatschappij. Metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian sejarah.

### **Kata kunci**

Madoera Stoomtram Maatschappij; Pengangkutan Garam; Madura

*\*Received: 5 December 2021*

*\*Revised: 24 December 2021*

*\*Accepted: 29 January 2022*

*\*Published: 30 January 2022*

### **Pendahuluan**

Pulau Madura adalah sebuah pulau yang dikenal dengan sebutan Pulau Garam, letaknya berada di sebelah Timur Laut Jawa dan termasuk bagian dari Provinsi Jawa Timur. Pulau Madura memiliki empat kabupaten, yakni Kabupaten Bangkalan, Kabupaten Sampang, Kabupaten Pamekasan, dan Kabupaten Sumenep, dimana penduduknya berjumlah kurang lebih 4 juta jiwa. Suku asli dari pulau ini bukanlah Suku Jawa meskipun pulau ini termasuk bagian Provinsi Jawa Timur, justru suku aslinya adalah Suku Madura.

Sebelum abad ke-19, penggunaan perahu tradisional menjadi salah satu transportasi penting bagi masyarakat Madura karena sejalan dengan kondisi geografi yang dikelilingi oleh lautan sehingga terdapat pelabuhan-pelabuhan yang menjembatani proses kegiatan kehidupan masyarakatnya untuk berinteraksi dengan daerah luar. Pada bidang ekonomi, pemanfaatan pelabuhan-pelabuhan yang berada di Madura, salah satunya Pelabuhan Sumenep, pada abad ke-18 untuk kegiatan ekspor impor perdagangan dengan komoditasnya yang paling terkenal, yakni garam.

Sama halnya dengan pendapat Kusumawardhani (2017), bahwa transportasi modern mulai berkembang antara tahun 1800 sampai tahun 1860 yang ditandai dengan pemanfaatan sumber tenaga mekanik, kapal uap dan kereta api, yang sering kali digunakan dalam dunia perdagangan dan transportasi. Di Madura, komoditas garam disalurkan oleh transportasi modern yang digunakan pemerintah Hindia Belanda, yakni kereta api, supaya mempermudah dalam pengangkutannya ke dalam maupun ke luar daerah Madura. Ada beberapa perusahaan perkeretaapian swasta di bawah Pemerintahan Hindia Belanda. Salah satu perusahaan perkeretaapian swasta yang berperan dalam pengangkutan garam adalah Madoera Stoomtram Maatschappij (MSM), dimana perusahaan perkeretaapian swasta ini juga memiliki antarmoda jalur laut yang bekerja sama dengan Staatsspoorwegen menggunakan Kapal Feri.

Berdasarkan uraian yang telah dijelaskan sebelumnya, penulisan artikel ini bertujuan untuk mengetahui latar belakang perkembangan salah satu perusahaan perkeretaapian swasta di Sumenep, yakni Madoera Stoomtram Maatschappij, fungsi kereta api yang dijalankan dalam kegiatan pengangkutan garam di Madura, dan fungsi pengangkutan garam serta barang menjadi alat transportasi umum yang digunakan masyarakat, serta alasan-alasan dibalik pemberhentian operasi dari perusahaan perkeretaapian swasta tersebut.

## **Metode**

Dalam Penulisan *Madoera Stoomtram Maatschappij: Perubahan Fungsi Perkeretaapian sebagai Pengangkutan Garam hingga Transportasi Umum di Madura Tahun 1897-1987* menggunakan metode penelitian sejarah. Adapun menurut Kuntowijoyo (2008), penelitian sejarah terdiri dari lima tahap, yaitu pemilihan topik, pengumpulan sumber-sumber (heuristik), kritik sejarah dan keabsahan sumber (verifikasi), analisis dan penafsiran (interpretasi), serta penulisan (historiografi). Selain itu, penulisan artikel ini menggunakan metode kepustakaan. Menurut Zed (2004) Metode kepustakaan merupakan teknik yang digunakan dengan cara mengumpulkan data pustaka, membaca dan mencatat, serta melakukan pengolahan bahan penelitian.

Sumber dan data terbagi menjadi sumber primer dan sumber sekunder. Dalam penulisan ini, sumber primer didapatkan dari beberapa sumber seperti Statuten der Naamlooze Vennootschap Madoera Stoomtram Maatschappij Gevestigd te Amsterdam (Arsip Anggaran Dasar Perusahaan Publik Madoera Stoomtram Maatschappij Berbasis di Amsterdam) dan Inventaris van het archief van de NV Madoera Stoomtram Maatschappij, (1896) 1897-1973 Nummer Toegang: 2.20.48, dan Koninklijk Instituut voor Tall-, Land- en Volkenkunde (KITLV) yang berisi kumpulan dokumen serta foto tentang Indonesia sejak abad ke-19 dalam bentuk digital. Sumber sekunder didapatkan melalui artikel dari jurnal ilmiah dan buku yang dapat membantu mengumpulkan informasi-informasi menyangkut topik penelitian.

## **Hasil dan Pembahasan**

### **Latar Belakang Berdirinya Madoera Stoomtram Maatschappij**

Jalur trem kereta api di Madura bukanlah pertama kali yang dibangun oleh Pemerintah Kolonial Belanda. Jauh sebelum itu, menurut *Inventaris van Het Archief van de NV Madoera Stoomtram Maatschappij* (1896), jalur trem kereta api di Jawa pertama kali dibangun oleh perusahaan swasta Hindia Belanda pada tahun 1862 yang memperoleh konsesi pengoperasian dan pembangunan lebih lanjut jalur trem dari Semarang ke Surakarta dan Yogyakarta, lalu konstruksi kereta api juga dilakukan dengan membangun jalur dari Surabaya, Pasuruan, dan Malang pada tahun 1875. Kesuksesan konstruksi dan pengoperasian jalur-jalur trem di Jawa ini menjadi tonggak berdirinya jalur pengoperasian kereta api di Madura. Menurut Wisnu (2019), pembangunan jalur kereta api pertama kali diperkenalkan oleh perusahaan swasta milik Belanda, yakni Madoera Stoomtram Maatschappij pada tahun 1897. Lain halnya dengan pengoperasian kereta api di Jawa yang digunakan untuk pengangkutan hasil pertanian dan perkebunan, di Madura sendiri, kereta api digunakan untuk mengangkut komoditas yang berbeda, yakni garam, dimana garam tersebut nantinya akan diproses menjadi garam briket.

Dalam perjalanannya, pada tahun 1884, jalur trem kereta api di Madura mulai dijadikan rencana pembangunan yang serius, akan tetapi pengaplikasian konsesi

tersebut tidak disetujui oleh pemerintah karena tidak memenuhi syarat-syarat konsesi yang berlaku. Kemudian, pada tanggal 26 September 1896, mantan administrator kereta api Hindia Belanda, E. M. Collard, mengajukan permohonan konsesi untuk konstruksi dan pengoperasian trem uap di Madura dengan jalur perjalanan dari Kamal melewati Bangkalan, Sampang, Pamekasan, sampai menuju pelabuhan Kalianget di Sumenep (Inventaris van Het Archief van de NV Madoera Stoomtram Maatschappij, (1896) 1897-1973, 1988).



**Gambar 1.** Peta Jalur Trem Uap Kereta api dari Madoera Stoomtram Maatschappij  
(sumber: KITLV Picture Leiden, 1915)

Akhirnya, konsesi tersebut disetujui dengan ketentuan keputusan pemerintah 10 November 1896 No. 26 oleh Pemerintah Hindia Belanda. Persetujuan pembentukan Madoera Stoomtram Maatschappij kemudian diberikan oleh Kerajaan Belanda dalam Keputusan Kerajaan 19 Juli 1897. Gambar 1 merupakan peta dari jalur trem kereta api yang dioperasikan oleh Madoera Stoomtram Maatschappij, ditandai dengan garis merah yang bertuliskan Stoomtram Weg dalam legenda. Menurut Graaf (2012), Nederlandsche Handel-Maatschappij, sebuah perusahaan dagang Belanda, memiliki keterlibatan terhadap pembentukan perusahaan pelayaran dan perusahaan perkeretaapian swasta di Hindia Belanda, salah satunya Madoera Stoomtram Maatschappij.

Penulis dari Media Perkeretaapian Belanda *Op de Rails*, Amstel (2017), menyatakan bahwa seperti tujuan awal didirikannya perusahaan perkeretaapian swasta ini, melihat kondisi Madura yang secara umum memiliki lahan-lahan yang kering dan dikelilingi lautan, akhirnya hal tersebut dimanfaatkan oleh pemerintah Hindia Belanda sebagai sumber ekstraksi garam. Pemerintah Hindia Belanda membeli garam dengan harga yang murah serta dapat memberlakukan sistem kerja penduduk secara gratis. Sebagian besar produksi garam yang sudah di ekstraksi tadi, diangkut dan didistribusikan ke Pulau Jawa.

## **Fungsi Perkeretaapian Madoera Stoomtram Maatschappij dalam Kegiatan Pengangkutan Garam hingga menjadi Transportasi Umum di Madura**

Perkembangan pembuatan garam dimulai sejak masa pendudukan VOC sekitar abad ke-19 (Syafi'i, 2013) yang ditandai dengan adanya sistem penerapan pajak tidak langsung komoditas garam sehingga pemerintah juga mendapatkan untung dari menyebarluaskan pembuatan tambak-tambak garam baru di Madura. Pada tahun 1915, terdapat informasi pada peta yang menunjukkan tiga pusat wilayah pembuatan garam di Madura, yakni Sampang, Pamekasan, dan Sumenep. Awal perusahaan ini didirikan, perkiraan bahwa pengangkutan garam merupakan hal terpenting sebagai sumber pendapatan masyarakat.

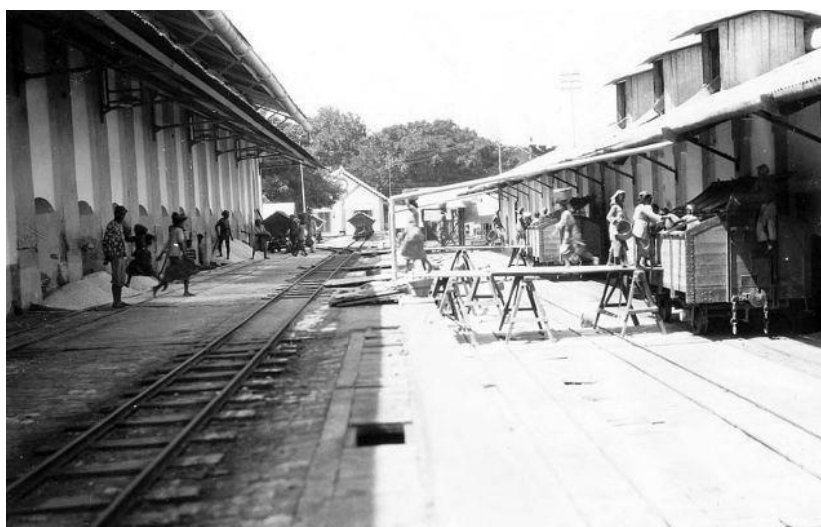
Kegiatan produktivitas dan penjualan garam tentu saja tetap di monopoli oleh Pemerintah Hindia Belanda. Dalam laporan tahun pertama dari berjalannya Madoera Stoomtram Maatschappij (Inventaris van Het Archief van de NV Madoera Stoomtram Maatschappij, (1896) 1897-1973, 1988), direktur perusahaan, M. Tromp, menyebutkan bahwa pendistribusian garam akan berlanjut sepanjang jalur trem yang di bangun di Madura. Artinya, pembangunan jalur trem tersebut mendapatkan respon positif karena pada saat itu memang Pemerintah Hindia Belanda baru saja menekankan garam menjadi garam balok (garam briket).

Sudah diketahui sejak lama, garam bagian dari komoditas monopoli utama pemerintah di Madura. Dalam prosesnya, menurut Prothero (1920) penduduk asli menguapkan garam di kualii (tangki besar), penguapannya menggunakan air laut menggunakan metode Eropa hingga berhasil menjadi garam serta mereka memiliki 4.439 kualii dengan total hasil yang didapatkan per tahun 114.126 koyang (1 *koyang* = 1,850 Kilogram). Kemudian, garam yang sudah jadi akan didistribusikan ke gudang yang dikelola Pemerintah Hindia Belanda dan dijual secara eceran oleh orang Eropa maupun penduduk lokal. Diketahui, penduduk lokal juga harus membayar royalti secara proporsi dengan jumlah yang dihasilkan kepada Pemerintah Hindia Belanda.

Agar produksi bisa dihasilkan skala besar, pemerintah membangun dua pabrik untuk memproses garam asli menjadi garam balok (garam briket). Parwoto dan Harto (2018) menyatakan bahwa pemerintah mendirikan pabrik garam briket untuk proses pengelolaan garam awal yang didirikan pada tahun 1899 di Kalianget, Sumenep. Lalu, pabrik garam briket yang kedua didirikan di Mangunan, Pamekasan bersamaan dengan berdirinya pabrik gula pada tahun 1903 di Krampon, Sampang. Akan tetapi, pabrik garam yang berada di Mangunan tidak pernah digunakan dalam proses pembuatan garam karena dinilai tidak menguntungkan dari segi ekonomis.



**Gambar 2.** Luchtopname van Kaliangget bij Soemenep (Madoera)  
(sumber: KITLV Picture Leiden, 1947)



**Gambar 3.** Zoutwinning te Soemenep  
(sumber: KITLV Picture Leiden, 1930)



**Gambar 4.** Het Verwerken van Zout in de Fabriek te Soemenep  
(sumber: KITLV Picture Leiden, 1930)



**Gambar 5.** Luchtopname van Landingstroepen in de Buurt van Pamekasan  
(sumber: KITLV Picture Leiden, 1947)

Produktivitas komoditas garam yang tinggi membuat pembangunan jalur trem kereta api di Madura sangat diusahakan Pemerintah Hindia Belanda untuk meningkatkan pengangkutan garam oleh pihak perusahaan swasta, Madoera Stoomtram Maatschappij (Syafi'i, 2013). Selain itu, penjelasan fungsi perusahaan perkeretaapian swasta ini secara garis besar sudah disebutkan dalam Statuten der Naamlooze Vennootschap Madoera Stoomtram Maatschappij Gevestigd te Amsterdam, pasal 2 Anggaran Dasar yang menyatakan:

*“De vennootschap is ook bevoegd andere tramwegen op Madoera of elders in Nederlandsch-Indie aan te leggen, te koopen of te exploiteeren, zoomed tot aankoop, oprichting, overneming, het in werking brengen en exploiteeren van*

*stoomchepen en andere middelen van vervoer en inrichtingen in het belang van hare exploitatie, of wel het deelnemen in daartoe strekkende ondernemingen”* (Statuten 1868 F 39, 1897).

Artinya, “Perusahaan swasta (Madoera Stoomtram Maatschappij) juga berwenang untuk membangun, membeli atau memanfaatkan jalur trem lain di Madoera atau di tempat lain di Hindia Belanda, termasuk pembelian, pendirian, pengambilalihan, komisioner dan pengoperasian kapal uap dan sarana transportasi dan fasilitas lainnya untuk kepentingan eksploitasi, atau partisipasi dalam usaha untuk efek tersebut” (Statuten 1868 F 39, 1897).

Selain mengambil bagian dalam aktivitas pengangkutan garam di darat (Syafi’i, 2013), Madoera Stoomtram Maatschappij juga memiliki armada pengangkutan transportasi laut untuk mengangkut penumpang dan barang atau bisa dikatakan sebagai transportasi umum. Pada tahun 1931, Madoera Stoomtram Maatschappij memiliki seluruh jaringan rel kereta api sepanjang 223 km dan sarana transportasi laut 5 kapal uap, 6 kapal motor, 16 prau, dan 2 sampan (Kuntowijoyo, 2002). Hal ini tentu saja menimbulkan persaingan antara perusahaan swasta lain seperti Oost-Java Zee Transport dan Koninklijke Paketvaart Maatschappij dalam pendistribusian garam di darat maupun di laut.



**Gambar 6.** Poster Madura, een Indonesisch eiland (sumber: Katholeke Universiteit Nijmegen, 1986)





**Gambar 7.** Repronegatief. Station Kamalpier van den Madoera Stoomtram Maatschappij (MT) te Kamal, Madoera  
(sumber: Tropenmuseum, 2009)

Dalam Inventaris van Het Archief van de NV Madoera Stoomtram Maatschappij (1896) (1897-1973, 1988) menyatakan bahwa total panjang jaringan trem yang melintasi Madura adalah 142 Kilometer. Menimbang panjang trem dan pembangunannya yang relatif mahal, muncul persaingan antar perusahaan yang menimbulkan ketidaksesuaian harapan angkutan garam jalur trem dalam transportasi domestik sehingga pada tahun 1928 perusahaan perkeretaapian swasta ini melakukan berbagai reorganisasi keuangan, misalnya tidak hanya melakukan pendistribusian garam saja, akan tetapi pengangkutan penumpang, ternak, dan angkutan barang menjadi fungsi tambahan dari perkeretaapiannya.

### **Alasan Pemberhentian Operasi Madoera Stoomtram Maatschappij di Madura**

Perusahaan swasta ini memang melebarkan sayapnya, tidak hanya di dunia perkeretaapian, tetapi di dunia transportasi darat dan laut guna mendapatkan keuntungan yang lebih besar. Meskipun begitu, ada beberapa faktor yang menyebabkan perusahaan perkeretaapian swasta ini perlahan kehilangan masa kejayaannya, (1) persaingan di bidang transportasi dengan perusahaan swasta lain, penduduk lokal, dan pengusaha Cina, (2) faktor keuangan, dan (3) kedatangan Jepang ke Indonesia. Kuntowijoyo (2002) menyatakan bahwa Madoera Stoomtram Maatschappij mengalami kesulitan finansial yang biaya pengoperasiannya terbilang tinggi, dimana hal tersebut juga berpengaruh pada prospek hasil yang tidak menentu. Pada akhir tahun 1930-an, pemerintah pusat di Amsterdam merencanakan untuk menghentikan dukungannya dengan menghapuskan kontrak kerja, mencabut subsidi yang sebelumnya diberikan, dan menarik lisensi dari perusahaan tersebut.

Jauh sebelum berdirinya Madoera Stoomtram Maatschappij, para pengusaha China yang bergerak dibidang transportasi sudah lebih dulu menjadi pemborong atau distributor garam, maka dari itu eksistensi pengangkutan garam dipimpin oleh pengusaha China. Menurut Wisnu (2019), pada tahun pertama perusahaan swasta Madoera Stoomtram Maatschappij berjalan, pemerintah berubah memberikan atau menawarkan kontrak pengangkutan garam kepada perusahaan tersebut sebelum menawarkannya kepada para pengusaha China untuk menarik minat dengan menawarkan biaya pengangkutan yang lebih murah. Akan tetapi, perusahaan swasta yang dipegang Belanda ini tidak mampu bersaing dengan transportasi antar pulau menggunakan perahu karena transportasi laut yang dikelola hanya beroperasi di jalur laut yang ramai saja dengan mempertimbangkan anggaran yang didapatkannya.



**Gambar 8.** Bekas Lori Garam yang Terpajang di Depan Gedung PT. Garam Kalianget, Sumenep  
(sumber: dokumentasi pribadi, 2020)

Pada tanggal 10 Mei 1940, Manajemen dan komisaris N. V. Madoera Stoomtram Maatschappij yang berada di Amsterdam akhirnya memutuskan untuk tidak lagi berwenang menjalankan fungsinya di luar wilayah karena kekuasaan tersebut dialihkan kepada perwakilannya di Hindia Belanda. Tak lama berselang dua tahun, tepatnya di tahun 1942, kedatangan Jepang ke Indonesia membuat jalur trem ini dikuasai atas komando tentara mereka yang membuat perusahaan swasta ini benar-benar menutup jalur trem di Madura. Menurut Muttaqin et al (2018), kedatangan Jepang membuat jalur-jalur trem di bongkar untuk dijadikan senjatanya. Selain itu, diketahui pada masa kemerdekaan Indonesia, jalur trem yang tersisa hanya jalur dari Pamekasan sampai Kamal.

Menurut Inventaris van Het Archief van de NV Madoera Stoomtram Maatschappij, (1896) (1897-1973, 1988) pada tahun 1949, akibat dari penyerahan kedaulatan kembali wilayah Republik Indonesia melalui Konferensi Meja Bundar

(KMB) atas agresi-agresi yang masih dilakukan Belanda setelah kemerdekaan Indonesia terjadi, semua hak dan kewajiban diambil alih Indonesia, mulai dari segala biaya tahunan yang berhubungan dengan perusahaan perkeretaapian dan trem swasta, termasuk Madoera Stoomtram Maatschappij, dilanjutkan oleh Djawatan Kereta Api, Kereta Api Negara Indonesia. Seiring perkembangan zaman, meskipun Pemerintah Indonesia sudah memegang kepemilikan yang sah dari transportasi kereta api di Madura, tetapi transportasi ini perlahan mulai ditinggalkan oleh masyarakat dengan beralih ke transportasi lain, hingga pada tahun 1987, jalur trem kereta api milik Madoera Stoomtram Maatschappij di Madura resmi di tutup dengan kondisi jalur-jalur yang umumnya sudah rusak sejak kedatangan Jepang.

### **Kesimpulan**

Pembangunan jalur trem oleh perusahaan perkeretaapian swasta, Madoera Stoomtram Maatschappij, membawa angin baru pada perkembangan transportasi modern di Madura dalam lingkup ekonomi dan sosial. Salah satu yang menarik dari perusahaan perkeretaapian swasta ini penggunaan kereta api sebagai alat pengangkutan garam dari tambak-tambak yang ada di wilayah Madura. Dengan adanya persetujuan Kerajaan Belanda dalam pembentukan Madoera Stoomtram Maatschappij untuk konstruksi jalur trem tahun 1887 dinilai efektif dan efisien dalam pengangkutan garam di dalam dan luar wilayah Madura. Perusahaan swasta tersebut juga membuka jalur transportasi lain seperti jalur bus dan armada kapal untuk pengangkutan ternak, hasil bumi, barang, dan penumpang sebagai fungsi tambahan. Faktor yang menjadi alasan pemberhentian Madoera Stoomtram Maatschappij, yaitu rencana yang dikeluarkan pemerintah pusat pada tahun 1930 tentang pencabutan dan pemindahan segala kerja sama dengan perusahaan ini, persaingan dibidang transportasi dengan para pengusaha maupun perusahaan swasta lain, pengambilalihan dan perusak segala fasilitas oleh Jepang di tahun 1942, dan gagalnya revitalisasi oleh pemerintah Indonesia setelah kemerdekaan.

### **Daftar Rujukan**

- Amstel, H. van. (2017). *Madoera Stoomtram Maatschappij*, retrieved from <<https://www.nvbs.com/magazine/op-de-rails-2017-nr-5-mei/>>
- Graaf, T. de. (2012). *Voor Handel en Maatschappij : Geschiedenis van de Nederlandsche Handel-Maatschappij, 1824-1964*. Dutch: Boom.
- Inventaris van het archief van de NV Madoera Stoomtram Maatschappij, (1896) 1897-1973, Pub. L. No. 125037 (1988).
- Katholieke Universiteit Nijmegen. (1986). *Madura, een Indonesisch eiland*. Retrieved from <<https://geheugen.delpher.nl/en/geheugen/results?query=madura+een+indonesisch+eiland>>.

- KITLV Picture Leiden. (1915). *Madoera Stoomtram Maatschappij*. Retrieved from <<https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/view/item/813059>>
- \_\_\_\_\_. (1930). *Het verwerken van zout in de fabriek te Soemenep*. Retrieved from <<https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/view/item/819256>>
- \_\_\_\_\_. (1930). *Zoutwinning te Soemenep*. Retrieved from <<https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/view/item/811743>>
- \_\_\_\_\_. (1947). *Luchtopname van Kalianget bij Soemenep (Madoera)*. Retrieved from <<https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/view/item/748179>>
- \_\_\_\_\_. (1947). *Luchtopname van landingstroepen in de buurt van Pamekasan*. Retrieved from <<https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/view/item/746778>>
- Kuntowijoyo. (2002). *Perubahan Sosial Dalam Masyarakat Agraris Madura, 1850-1940*. Yogyakarta: Mata Bangsa.
- \_\_\_\_\_. (2008). *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Tiara Wacana.
- Kusumawardhani, P. A. (2017). *Kereta Api di Surabaya 1910-1930*. Yogyakarta: Gapura Publishing.com.
- Muttaqin, M. Z., Herijanto, W., & Rahardjo, B. (2018). Geometri Jalan Rel Kamal-Pelabuhan Tanjung Bulupandan di Madura. *Jurnal Transportasi: Sistem, Material, Dan Infrastruktur*, 1(2), 83-87. <https://doi.org/10.12962/j26226847.v1i2.5031>.
- Parwoto, & Hartono, M. (2018). Dampak Monopoli Garam Di Madura Pada Abad Xx. *MOZAIK: Jurnal Ilmu-Ilmu Sosial Dan Humaniora*, 7(1), 33-42. <https://doi.org/10.21831/moz.v7i1.6182>
- Prothero, G. W. (Ed.). (1920). *Java and Madura* (Issue 82). Great Britain: H. M. Stationery Office.
- Syafi'i, I. (2013). Persaingan Pengangkutan Garam Di Selat Madura 1924-1957. *Citra Lekha*, 17(1), 85-104.
- Statuten 1868 F 39, Pub. L. No. 1868 F 39, 22 (1897).
- Tropenmuseum. (2009). *Repronegatief. Station Kamalpier van de Madoera Stoomtram Maatschappij (MT) te Kamal, Madoera*. Retrieved from <[https://collectie.wereldculturen.nl/?query=search=\\*TM-10014016](https://collectie.wereldculturen.nl/?query=search=*TM-10014016)>
- Wisnu. (2019). *Perekonomian Madura Masa Kolonial : Mata Pencarian, Usaha Garam, dan Transportasi*. <https://osf.io/edvxh/>
- Zed, M. (2004). *Metode Penelitian Kepustakaan*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.