

PELABUHAN CIREBON: KAJIAN SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT PESISIR TAHUN 1969-1995

Oleh: Novi Fuji Astuti, Prodi Ilmu Sejarah, Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial,
Universitas Negeri Yogyakarta
novfuj@yahoo.com

ABSTRAK

Pelabuhan Cirebon merupakan pelabuhan yang berperan aktif dalam perdagangan nasional maupun internasional yang dalam perkembangannya banyak mengalami perbaikan dalam hal fasilitas pelabuhan. Secara keseluruhan penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kondisi umum, perkembangan dan dampak sosial ekonomi Pelabuhan Cirebon terhadap masyarakat pesisir Kota Cirebon tahun 1969-1995. Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah kritis. Dimulai dengan tahap pertama heuristik yang merupakan tahap pengumpulan data atau sumber-sumber sejarah yang relevan. Kedua, kritik sumber yang merupakan tahap pengkajian terhadap otentisitas dan kredibilitas sumber-sumber yang diperoleh baik dari segi fisik maupun isi sumber. Ketiga, interpretasi yakni menghubungkan informasi satu dengan informasi lainnya yang mana akan ditemukan fakta tentang peristiwa yang diteliti. Keempat, historiografi atau penulisan yaitu penyampaian sintesis dalam bentuk karya sejarah. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kondisi Pelabuhan Cirebon dari tahun 1969-1995 masih menjadi pusat perekonomian Kota Cirebon yang berdampak pada kehidupan sosial ekonomi masyarakat yaitu kondisi masyarakat yang beragam dari banyak suku bangsa, pertumbuhan infrastruktur kota, meningkatnya pendapatan daerah dan dibangunnya PPN Kejawanan serta kawasan Industri Penggambiran.

Kata Kunci: *Kota Cirebon, Masyarakat Pesisir, Pelabuhan.*

PORT OF CIREBON: SOCIO ECONOMIC STUDIES OF COASTAL COMMUNITIES IN 1969-1995

ABSTRACT

Port of Cirebon is a port that plays an active role in the national and international trade which in its development is much improved in terms of port facilities. Overall, this study aims to determine the general condition, development and socio-economic impact of Port of Cirebon to coastal communities of Cirebon City in 1969-1995. This research uses critical historical research methods. It starts with the first stage of heuristics which is the stage of collecting data or relevant historical sources. Second, source criticism is the stage of assessment of the authenticity and credibility of sources obtained both in terms of physical and source content. Third, the interpretation of connecting information one with other information which will be found facts about the events studied. Fourth, historiography or writing is the delivery of synthesis in the form of historical work. The results of this research indicate that the condition of Port of Cirebon from 1969-1995 is still the economic center of Cirebon City which has an impact on the socio-economic life of the society that is the diverse society condition of many tribes, the growth of urban infrastructure, the increase of regional income and the construction of PPN Kejawanan as well as the indrial area of Penggambiran.

Keywords: Cirebon City, Coastal Communities, Ports

PENDAHULUAN

Cirebon pada masa awal perkembangannya yang mencakup periode awal berdirinya hingga pada masa datangnya pengaruh kerajaan-kerajaan dari Jawa Tengah,

dalam periode ini Kota Cirebon tumbuh menjadi pusat pelayaran maupun perdagangan. Wilayah Cirebon merupakan bagian dari wilayah administratif Provinsi Jawa Barat. Terletak diujung timur pantai utara Jawa

Barat dan berbatasan dengan wilayah administratif Provinsi Jawa Tengah. Pada saat ini yang dimaksud daerah Cirebon adalah wilayah bekas Karesidenan Cirebon terdiri atas Kabupaten Cirebon, Kabupaten Kuningan, Kabupaten Majalengka, dan Kabupaten Indramayu.¹ Secara umum Kota Cirebon yang digambarkan sebagai kota pelabuhan, tidak dapat dilepaskan dari kegiatan pelayaran, yang sedari dahulu dipandang sebagai medium komunikasi masyarakat disuatu daerah dengan daerah lain. Untuk melakukan itu, diperlukan alat transportasi laut (kapal dan perahu). Sejauh perahu berlayar, akan kembali ke dermaga. Dalam konteks itulah pelabuhan memainkan peranan penting bukan sekedar sebagai tempat berlabuh, tetapi sebagai tempat berkumpul dan berdagang.

Pelabuhan sendiri dalam undang-undang no 21 tahun 1992 tentang pelayaran diartikan sebagai tempat yang terdiri atas daratan dan perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan bongkar muat barang.² Keberadaan Pelabuhan Cirebon merupakan bagian penting dari perjalanan Cirebon sebagai kota pelabuhan menjadi salah satu alasan yang dijadikan acuan untuk mengangkat tema skripsi sejarah maritim,

dengan judul “Pelabuhan Cirebon: Kajian Sosial Ekonomi Masyarakat Pesisir Tahun 1969-1995”. Dipilihnya tahun 1969-1995 yaitu karena pada tahun 1969 pemerintahan Orde Baru mulai menjalankan kebijakan pembangunan ekonomi melalui Repelita (Rencana Pembangunan Lima Tahun) yang dijalankan selama lima periode. Tujuan Repelita pertama ialah meningkatkan taraf hidup rakyat dan sekaligus meletakkan dasar-dasar bagi pembangunan dalam tahap-tahap berikutnya.³

Alasan lainnya yakni pada tahun 1975 Pelabuhan Cirebon mulai dikembangkan, dengan menambah dermaga baru untuk menampung kegiatan antar pulau. Memasuki tahun 1980-an hingga tahun 1990-an terjadi peningkatan aktivitas bongkar muat di Pelabuhan Cirebon karena pembangunan terminal batu bara di Cirebon dan pembangunan kilang minyak di Indramayu, serta pada tahun 1990 Pelabuhan Cirebon juga menjadi salah satu cabang PT. Pelabuhan Indonesia Persero hingga sekarang.⁴ Pertimbangan lain perihal pemilihan rentang tahun penulisan 1969-1995 yakni adanya peristiwa yang cukup penting di Pelabuhan Cirebon pada tahun 1993 yaitu peresmian Kapal Motor (KM) Ciremai oleh Presiden Soeharto pada tanggal 17 Juni 1993.

KAJIAN PUSTAKA

³ Nugroho Noto Susanto, *Sejarah Nasional Indonesia VI Zaman Jepang dan Zaman Republik Indonesia (1942-1998)*, (Jakarta: Balai Pustaka, 2008), hlm. 578.

⁴ Sie Lala dan Usaha Kepelabuhan, *Makalah Profil Pelabuhan Cirebon*, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Cirebon Kelas II Cirebon.

¹ Sanggupri M Bochari, dkk, *Sejarah Kerajaan Cirebon*, (Jakarta: Departemen Pendidikan Nasional, 2001), hlm. 5.

²<http://hubdat.dephub.go.id/uu/61-uu-no-21-tahun1992tentangpelayaran-/download> diakses 20 Oktober 2016.

Kajian pustaka diperlukan sebagai suatu telaah studi literatur atau pustaka yang dijadikan sebagai landasan penulisan. Salah satu pustaka yang menjadi acuan dalam penelitian ini adalah buku karya Abd Rahman Hamid, dengan judul “Sejarah Maritim” diterbitkan oleh Penerbit Ombak pada tahun 2013. Membahas tentang negara kelautan, teori Mahan dan negara maritim, kegiatan pelayaran dan perdagangan pada abad I-XIII. Selain itu, buku tersebut juga menguraikan perjalanan awal kehidupan maritim negara Indonesia pada masa kerajaan-kerajaan, diantaranya Kerajaan Sriwijaya abad VII-XIII, zona maritim Laut Jawa dan Majapahit abad XIII-XV, zona maritim Selat Malaka abad XV-XVI, kesultanan maritim Ternate dan Tidore. Pembahasan lainnya adalah pelayaran Portugis dan Spanyol ke Nusantara, dan kebijakan perdagangan bebas di Makassar abad XVI-XVII.

Dalam penulisan ini dipakai pula buku “Cirebon sebagai Bandar Jalur Sutra Kumpulan Makalah Diskusi Ilmiah” buku ini disunting oleh Susanto Zuhdi dan diterbitkan oleh Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI. Buku ini mengulas tentang letak geografis dan sejarah Pelabuhan Cirebon sebagai bandar jalur sutra, jalur perdagangan dunia. Dilihat dari letak geografisnya kota dan sekaligus Pelabuhan Cirebon sangat strategis. Kota pelabuhan ini terletak pada teluk yang terlindungi oleh semenanjung Indramayu dan karang-karang di sebagian lepas pantai dari terjangan ombak dari arah utara. Jalan masuk untuk pelabuhan berada di sebelah timur yang terletak di sebelah utara muara sungai Losari. Pelabuhan Cirebon juga terletak di tengah-tengah *route* pelayaran “Jalan

Sutra” disepanjang pantai utara Jawa sehingga memiliki arti strategis sebagai tempat untuk pemberhentian kapal guna mengambil berbagai persediaan bekal perjalanan dan barang dagangan.⁵ Dalam perjalanan sejarahnya Pelabuhan Cirebon memiliki posisi penting di sektor perdagangan baik itu dalam tingkat lokal, wilayah provinsi, maupun setingkat nasional. Pada masa Orde Baru aktivitas perdagangan di Pelabuhan Cirebon masih berjalan baik. Peningkatan ekspor terjadi seiring dengan kebijakan perluasan negara tujuan ekspor.

Buku lainnya yang juga menjadi acuan dalam penulisan ini adalah “Buku Pelaksanaan Tugas Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II Cirebon Buku V, Pelaksanaan 10 Sukses DRS. H. Kumaedi Syafrudin Masa Bakti 1993-1998”. Buku tersebut diterbitkan oleh Pemerintahan Cirebon yang berisi uraian perihal upaya peningkatan perluasan negara tujuan ekspor khususnya non migas.⁶ Para eksportir telah memanfaatkan Pelabuhan Cirebon sebagai terminal peti kemas pengiriman barang-barang produk unggulan ke beberapa negara tujuan ekspor non migas. Produk unggulan tersebut salah satunya adalah industri rotan. Dalam upaya ini pemerintah bekerja sama dengan pihak swasta.

⁵ Susanto Zuhdi, *Cirebon sebagai Bandar Jalur Sutra Kumpulan Makalah Diskusi Ilmiah*, (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI, 1997), hlm. 79.

⁶Pemerintah Kotamadya Cirebon, *Buku Pelaksanaan Tugas Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II Cirebon Buku V Pelaksanaan 10 Sukses DRS. H. Kumaedi Syafrudin Masa Bakti: 1993-1998*, (Cirebon: Pemerintah Kotamadya Tingkat II Cirebon, 1997), hlm. 53.

METODE PENELITIAN DAN PENDEKATAN PENELITIAN

Metode Penelitian

Pada dasarnya metodologi adalah prosedur eksplanasi (penjelasan) yang digunakan oleh suatu cabang ilmu termasuk ilmu sejarah untuk menganalisis suatu penelitian. Metode sejarah adalah suatu proses menguji dan menganalisis secara kritis rekaman dan peninggalan masa lampau berdasarkan data yang diperoleh. Penggarapan sejarah menggunakan metodologi adalah hal yang mutlak. Jika tidak maka penulis akan terjebak pada karya sejarah yang bersifat naratif. Ada beberapa tahap yang harus dilakukan penulis dalam merekonstruksi sebuah peristiwa sejarah, tahapan-tahapan tersebut diterapkan diantaranya yaitu heuristik (pengumpulan sumber), verifikasi (kritik sumber), intepretasi (penafsiran), dan historiografi (penulisan sejarah).

a. Heuristik

Heuristik adalah teknik atau cara untuk menemukan sumber, dapat melalui studi kepustakaan, pengamatan langsung di lapangan, melalui wawancara jika peristiwa sejarah yang diangkat bersifat kontemporer. Heuristik bisa pula diartikan sebagai upaya penelitian yang mendalam untuk menghimpun jejak sejarah atau mengumpulkan dokumen-dokumen, agar dapat mengetahui segala bentuk-bentuk peristiwa atau kejadian bersejarah di masa lampau. Sumber sejarah dibagi menjadi dua yaitu sumber primer dan sumber sekunder.

1) . Sumber Primer

Sumber primer adalah kesaksian dari pada seorang dengan mata kepala sendiri atau saksi panca indra yang lain, atau dengan alat seperti diktakfon, yakni orang atau alat yang hadir pada peristiwa yang diceritakannya.⁷ Sumber primer yang digunakan dalam penelitian ini yaitu antara lain:

ANRI, *Keputusan Menti Perdagangan No. 22/Kp/I/85 Tentang Ukuran Kayu Gergajian untuk Ekspor, Departemen Perindustrian dan Perdagangan Tahun 1963-1997* No. 1152.

ANRI, *Sambutan Presiden Pada Upacara Peresmian Pengoperasian Kapal Motor Ciremai pada Tanggal 17 Juni 1993 di Cirebon, Jawa Barat, Pidato Presiden Soeharto 1966-1998*, No. 1332.

Bapusipda Kota Cirebon, *Cirebon dalam Gambar dan Berita 1989*.

Bapusipda Kota Cirebon, *Pemerintah Kotamadya Daerah Tk. II Cirebon Dalam Berita April 1985*.

Bapusipda Kota Cirebon, *Salinan Surat Keputusan Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II Cirebon No. 147/Pd. 031/WK. Tentang Penunjukkan BPP Cirebon Selaku Pemungut Retribusi Atas Pemasukkan Kayu dan Hasil Hutan Lainnya Melalui Pelabuhan Cirebon, 1980*.

Iman Wahyu, Wawancara di Cirebon, 5 Juli 2017.

Tarsudi, Wawancara di Cirebon, 5 Juli 2017.

2). Sumber Sekunder

Sumber sekunder merupakan kesaksian daripada siapapun yang bukan merupakan saksi, yakni dari saksi yang tidak hadir pada peristiwa

⁷ Louis Gottschalk, *Understanding History*, a.b, Nugroho Notosusanto, *Mengerti Sejarah*, (Jakarta: UI Press, 2008), hlm. 43.

tersebut.⁸ Sumber sekunder dapat berbentuk literatur yakni buku, catatan agenda, catatan benda, dan narasumber sekunder. Sumber sekunder yang digunakan dalam penelitian ini yaitu antara lain:

Abd Rahman Hamid. *Sejarah Maritim Indonesia*, Yogyakarta: Ombak, 2013.

Nurdin M. Noer, dkk, *Sekilas Sejarah Pemerintahan Kota Cirebon*, Cirebon: Badan Perpustakaan dan Kearsipan Daerah Kota Cirebon, 2011.

Susanto Zuhdi, *Cirebon Sebagai Bandar Jalur Sutra: Kumpulan Makalah Diskusi Ilmiah*, Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Jakarta, 1997.

Pemerintahan Kotamadya Tingkat II Cirebon, *Buku Pelaksanaan Tugas Walikota Kotamadya Kepala Daerah Tingkat II Cirebon, Buku V Pelaksanaan 10 Sukses Drs. H. Kumaedhi Syafrudin Masa Bakti: 1993-1998*, Cirebon: Pemerintahan Kotamadya Tingkat II Cirebon, 1997.

b. Verifikasi

Verifikasi atau kritik sejarah dilakukan sebagai bentuk upaya untuk mendapatkan kebenaran dari sumber-sumber yang sudah diperoleh. Verifikasi dapat pula diartikan sebagai penilaian terhadap sumber-sumber sejarah yang menyangkut aspek ekstern maupun intern, untuk memperoleh rekonstruksi sejarah yang bersifat objektif. Terdapat dua jenis verifikasi atau kritik sumber, eksternal dan internal. Kritik eksternal dimaksudkan untuk menguji keautentikan (keaslian suatu sumber). Kritik internal dimaksudkan untuk menguji kredibilitas dan reliabilitas suatu sumber. Jadi, di samping uji keautentikan juga dituntut kredibilitas informan,

sehingga dapat dijamin kebenaran informasi yang disampaikan.⁹ Dalam penelitian ini penulis sendiri melakukan kritik dengan membandingkan antara informasi yang terdapat dalam arsip, dokumen, buku yang diperoleh dari lembaga arsip nasional maupun daerah dan beberapa informasi yang diperoleh dari Pelabuhan Cirebon maupun informasi yang diperoleh dari wawancara dengan saksi sejarah maupun masyarakat setempat.

c. Interpretasi

Interpretasi adalah penafsiran terhadap fakta-fakta yang sudah diperoleh yang dikumpulkan melalui tahap kritik sumber terlebih dahulu. Dalam hal ini penulis menghubungkan informasi satu dengan informasi yang lainnya yang mana akan ditemukan fakta tentang peristiwa yang diteliti. Melalui tahap interpretasi inilah kemampuan intelektual seorang sejarawan benar-benar diuji.

d. Historiografi (Penulisan)

Tahap paling akhir dari penelitian sejarah adalah historiografi atau penulisan. Menulis sejarah merupakan suatu kegiatan intelektual dan merupakan suatu cara utama untuk memahami bagaimana sejarah pernah berlangsung. Ketika sejarawan memasuki tahap menulis, maka ia mengerahkan seluruh daya pikirannya, bukan saja keterampilan teknis, penggunaan kutipan-kutipan maupun catatan-catatan, tetapi yang terutama penggunaan pikiran-pikiran kritis dan analisisnya, karena ia pada akhirnya harus menghasilkan suatu sintesis dari seluruh hasil

⁸ *Ibid.*

⁹ Daliman A, *Metode Penelitian Sejarah*, (Yogyakarta: Ombak, 2015), hlm. 66.

penelitiannya dalam suatu penulisan utuh yang disebut historiografi.¹⁰

Pendekatan Penelitian

Pendekatan ekonomi

Pendekatan ekonomi dipakai untuk menganalisis dampak ekonomi yang muncul terkait dengan keberadaan Pelabuhan Cirebon. Khususnya menganalisis dampak terhadap pertumbuhan ekonomi Kota Cirebon. Teori yang kemudian Teori yang relevan dengan penelitian ini adalah teori ekonomi klasik (*absolute advantage*) yang dicetuskan oleh Adam Smith sebagai bapak ekonomi modern. Teori ekonomi klasik memunculkan pandangan-pandangan baru yang pada masanya merupakan tahap awal daripada revolusi industri. Adam Smith sendiri menuliskan ide-ide ekonomi klasik dalam bukunya "The Wealth of Nation".¹¹

Pembahasan tentang teori klasik tertentang dari teori ongkos produksi, upah, laba, sewa serta teori pembangunan yang turut memperhitungkan nilai pembagian kerja dan akumulasi modal. Selain itu juga dari teori keunggulan mutlak dan perdagangan bebas, beberapa negara mendapat keuntungan tersendiri saat menerapkan teori tersebut. Teori ini meyakini bahwa suatu negara akan berada dalam tingkat kemakmuran apabila melakukan perdagangan bebas.

¹⁰ Helius Sjamsuddin, *Metodologi Sejarah*, (Yogyakarta: Ombak, 2012), hlm. 121.

¹¹ Michael P. Todaro dan Stephen C. Smith, *Economic Development, 09 Edition*, a.b, Haris Munandar, *Ekonomi Pembangunan Jilid I Edisi Kesembilan*, (Jakarta: Penerbit Erlangga, 2006), hlm. 9.

2. Pendekatan sosial

Pendekatan sosial disertakan untuk menganalisis peristiwa sejarah yang akan direkonstruksi, yang akan menjawab pertanyaan perihal dampak sosial apakah yang muncul dari keberadaan Pelabuhan Cirebon bagi kehidupan sosial masyarakat. Pada masa Orde Baru pelan tapi pasti teori-teori sosial menjadi lebih berorientasi kepada teori sosial yang berkembang di Amerika Serikat, lebih khusus lagi pada teori pembangunan ekonomi dan teori modernisasi. Salah satu teori yang populer di Indonesia adalah Teori Strukturalis Fungsional Talcot Parson.¹²

Penelitian ini juga menggunakan teori tersebut. Hal yang menjadi asumsi dasar dalam teori ini yaitu perspektif yang memandang masyarakat sebagai satu sistem yang terdiri dari bagian-bagian yang saling berhubungan satu sama lain, dan bagian yang satu tidak dapat berfungsi tanpa adanya hubungan dengan bagian yang lainnya. Kemudian perubahan yang terjadi pada satu bagian akan menyebabkan ketidakseimbangan dan pada gilirannya akan menciptakan perubahan pada bagian yang lainnya.

3. Pendekatan Maritim

Penggunaan pendekatan maritim dalam penelitian ini adalah untuk menganalisis aktivitas maritim di Pelabuhan Cirebon. Teori maritim yang digunakan dalam penelitian ini adalah teori yang dicetuskan oleh Alfred Thayer Mahan yaitu teori lautan atau bahari yang mengemukakan bahwasanya siapa yang

¹² Nasiwan dan Yuyun Sri Wahyuni, *Seri Teori-Teori Sosial Indonesia*, (Yogyakarta: UNY Press, 2016), hlm. 42

dapat menguasai lautan akan menguasai jalur perdagangan dan kekuatan dunia. Menurut teori Mahan, ada dua kekuatan laut untuk membangun negara maritim, yaitu kekuatan *Naval Power* ialah armada laut negara yang dioperasikan di kawasan laut dalam batas wilayah teritorial suatu negara dan kekuatan *Sea Power* adalah bentuk penguasaan wilayah laut dengan menggunakan armada laut yang tangguh, yang diperuntukkan pada kawasan laut yang strategis, terutama untuk menjamin kelancaran pelayaran dan perdagangan luar negeri.¹³

IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Kondisi Umum Pelabuhan Cirebon 1969-1995

Pelabuhan Cirebon Secara geografis berada kurang lebih 250 km dari arah timur Jakarta dengan posisi pada koordinat 06° 42" 55'LS – 108° 34" 13' BT. Pelabuhan lain yang terdekat yakni Pelabuhan Tanjung Priok di Jakarta terletak disebelah Barat dan Pelabuhan Tegal serta Pelabuhan Semarang disebelah Timur. Sedangkan, Pelabuhan luar negeri yang terdekat dengan Pelabuhan Cirebon adalah Singapura dengan jarak 642 mil laut, setara dengan jarak Pelabuhan Cirebon dengan Tanjung Priok.¹⁴

¹³ Abd Rahman Hamid, *Sejarah Maritim Indonesia*, (Yogyakarta: Ombak, 2013), hlm. 27.

¹⁴ Pemerintahan Kotamadya Daerah Tingkat II Cirebon, *Cirebon Masa Kini Nowadays*, (Cirebon: Pemerintahan Kotamadya Daerah Tingkat II Cirebon, 1997), hlm. 53.

Sebelum Islam masuk ke wilayah Cirebon melalui kepemimpinan Sunan Gunung Jati, wilayah Cirebon terbagi menjadi dua daerah yakni daerah pesisir dan daerah pedalaman. Daerah pesisir sering disebut juga dengan nama Cirebon Larang, sedangkan daerah pedalaman disebut dengan nama Cirebon Girang. Pada tahun 1371-1475 kedua wilayah Cirebon tersebut dikuasai oleh Raja Prabu Niskala Wastukencana, sedangkan sekitar tahun 1475-1482 justru berada di bawah kekuasaan Prabu Anggalarang (Tohaan) di Galuh. Pada abad ke XV tampaknya Cirebon telah diduduki oleh orang-orang yang sudah memeluk agama Islam, yang mana masa kejayaannya dikaitkan secara tradisional dengan Sunan Gunung Jati.¹⁵ Pada masa pemerintahan Orde Baru terjadi perkembangan kelurahan di Kota Cirebon melalui pemekaran. Pemekaran dilakukan atas dasar pertimbangan peningkatan jumlah penduduk dari tahun ke tahun, sehingga perlu ditunjang dengan adanya peningkatan pelayanan dan untuk itu perlu dikembangkannya wilayah administratif. Melalui surat keputusan walikotamadya tingkat II Cirebon pada tanggal 6 Oktober 1982 Nomor 215/Pm.024/WK, maka diajukan usulan untuk meningkatkan status Perwakilan Kecamatan (*Kemantren*), Kota Cirebon Tengah menjadi kecamatan definitif..

Orang Cirebon sering menyebut dirinya sebagai *wong* Jawa yang membedakannya dari orang Sunda yang disebutnya *wong* gunung. Dilihat dari sisi kebudayaan, orang Cirebon

¹⁵ Ricklefs M.C, *A History of Modern Indonesia Since 1200 Fourth Edition*, a.b, Tim Penerjemah Serambi, *Sejarah Indonesia Modern 1200-2008*, (Jakarta: PT Serambi Ilmu Semesta, 2008), hlm. 71

merupakan pendukung budaya hasil pertemuan antara kebudayaan Sunda dan Jawa. Bahasa yang digunakan oleh orang Cirebon biasa disebut dengan nama bahasa Jawa Cirebon atau istilah lainnya adalah Jawa *Sawareh* yakni bahasa Jawa yang dipengaruhi oleh bahasa lainya misalnya seperti dipengaruhi oleh bahasa Sunda.

Selain dari pada bahasa, kekhasan lain yang dimiliki oleh Cirebon adalah kebudayaanya. Gabungan antara unsur budaya Hindu, Cina dan Islam membuat budaya Cirebon menjadi lebih kaya, meskipun budaya yang dihasilkan dari pengaruh Islam cenderung lebih kuat. Perpaduan budaya tersebut dapat ditemui dalam arsitektur bangunan, ragam hias, seni tari, dan upacara-upacara adat. Adanya pengaruh Cina, diperkuat dengan keberadaan pusat perdagangan di Cirebon yang didirikan oleh perantara Cina dari Demak. Sehingga, pada akhir abad XV dan awal abad XVI perdagangan laut di Cirebon menjadi lebih pesat dari sebelumnya. Secara umum perkembangan pelabuhan Cirebon pada masa pemerintahan Orde Baru, dapat dilihat dari penerapan kebijakan pemerintah Kota Cirebon pada masa itu yang mengarahkan Kota Cirebon sebagai kota pelabuhan, perdagangan, industry dan pariwisata.

Perkembangan Pelabuhan Cirebon 1969-1995

Pada tanggal 23 Juli 1968 melalui Surat Keputusan Walikotamadya Cirebon dengan nomor surat 440/422/W.K pemerintah telah membentuk Tim Repelita Kotamadya Cirebon. Pemerintah juga beranggapan keberhasilan pembangunan di wilayah kota akan memberikan kontribusi yang besar dalam mendorong

pertumbuhan perekonomian di wilayah sekitarnya. Hakikatnya keberhasilan pembangunan sangat ditentukan oleh seberapa serius pemerintah melakukan pengembangan yang baik terhadap sistem transportasi baik bersifat nasional, maupun lokal, baik transportasi darat, laut maupun udara. Di dalam sistem transportasi tersebut salah satunya adalah pelabuhan. Pengembangan sistem transportasi dapat menunjang sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan. Mendukung mobilitas manusia, barang maupun jasa, pola distribusi nasional, serta mendukung pengembangan wilayah dan peningkatan hubungan internasional.

Perwujudan kota industri mulai dikerjakan pemerintah dengan membangun kawasan Industri yang terletak di Kelurahan Penggambiran, Kecamatan Lemahwungkuk seluas 61,7 hektar. Kawasan ini termasuk dalam Bagian Wilayah Kota III (BWK) dengan total luas sentra industri 286,28 hektar dengan fungsi-fungsi meliputi kawasan industri, pergudangan, terminal kargo, Pelabuhan Perikanan Kejawanan dan perumahan. Keberlangsungan kawasan industri tersebut tidak bisa dilepaskan dari kondisi perhubungan laut yang memadai. Hal itu didukung dengan kebijakan pengelolah Pelabuhan Cirebon yang rutin melakukan pengerukan alur karena sedimentasi. Hal ini dilakukan untuk menanggulangi agar kapal-kapal dengan bobot antara 8000 sampai 10.000 DWT dapat masuk ke Pelabuhan Cirebon.

Pemerintah setempat dan masyarakat Kota Cirebon dalam mempertahankan citra Cirebon sebagai kota pelabuhan diwujudkan pula dengan

pembangunan Pelabuhan Perikanan Nusantara Kejawanan (PPN Kejawanan) yang telah dirintis sejak tahun 1976, akan tetapi pelaksanaan pembangunannya baru intensif dilakukan pada tahun anggaran 1994/1995.

Selain pembangunan PPN Kejawanan, Sehubungan dengan penerapan kebijakan Kota Cirebon sebagai kota industri, perdagangan, pelabuhan dan pariwisata, maka pemerintah juga gencar melakukan pembangunan dan peningkatan kegiatan ekspor impor di Pelabuhan Cirebon. Contoh keberhasilan Cirebon sebagai kota Industri diperlihatkan melalui industri rotan Cirebon yang mulai bangkit pada tahun 1973. Meskipun, industri rotan bertumpu di kabupaten, tetapi dampaknya bisa dirasakan di Kota Cirebon. Perbaikan dan pengembangan terhadap fasilitas pelabuhan terus diupayakan oleh pengelola pelabuhan maupun pemerintah setempat. Pelabuhan Cirebon sendiri memiliki fasilitas pokok yang sifatnya penting untuk menunjang peningkatan aktivitas ekspor impor yang dapat dilihat melalui tabel berikut ini:

Tabel 4. Fasilitas Pokok Pelabuhan Cirebon

No	Fasilitas Pelabuhan	Ukuran/ Jumlah
1.	Gudang	
	- Muarajati	4000 m
	- 101	1610 m
	- 102	1366 m
	- 103	346 m
	- Samadikun	1020 m
2.	Lapangan Penumpukkan	
	- Linggarjati (Konvensional)	9620 m 4500 m

3.	- Muarajati III	8470 m
	- Suryat Sumatri (Stock pile)	14300 m
	- Pelita (Stock pile)	5 ton / 1 unit
4.	Alat Bongkar Muat	25 ton / 1 unit
	- Forklift	50 m ³ / 2 unit
	- Mobile Crane	2,1 m ³ / 4 unit
	- Wheel Loader	20 Ton / 4 unit
	- Excavator	2 unit
	- Dump Truck	1 unit
	- Rampdoor	1 unit
	Kapal Pandu, Tunda dan Damkar	5000 liter / 1 unit
	- Kapal Pandu	1 unit
	- Kapal Tunda	1 unit
- PMK	1 unit	

Sumber : KSOP Pelabuhan Cirebon

Sepanjang pemerintahan Soeharto, telah diberlakukan kebijakan pengembangan fasilitas-fasilitas pokok di Pelabuhan Cirebon. Pengembangan tersebut dilakukan melalui *master plan* Pelabuhan Cirebon. *Master plan* Pelabuhan Cirebon sendiri pernah dibuat oleh PT (Persero) Pelabuhan Indonesia II yaitu *Corporate Plan*, PT Inticahaya Purna Mandiri tahun 1993 dan ARGE INDOC (*Hass Consult-Dorsch Consult-Hamburg Port Consulting*) Germany yang bekerjasama dengan PT. Goedata Centre- PT Konsultasi Pembangunan Jakarta tahun 1982.¹⁶ Kebijakan-kebijakan yang diambil tersebut didasarkan pada posisi geografis Cirebon yang merupakan wilayah industri di Jawa Barat dan dekat dengan wilayah Jawa Tengah.

¹⁶ Bapusipda Kota Cirebon, *Interim Report Studi Tinjauan Ulang Master Plan Pelabuhan Cirebon*, PT. Persero Pelabuhan Indonesia II Cabang Cirebon, 2007, hlm. 7.

. Maka sejarah mencatat bahwa selain sebagai sarana ekonomi Pelabuhan Cirebon juga merupakan sarana pertukaran budaya yang dibawa oleh para pedagang dari berbagai wilayah ke Pelabuhan Cirebon. Dalam perkembangan berikutnya Pelabuhan Cirebon tidak meninggalkan fungsi utamanya sebagai sarana ekonomi justru mengembangkan fungsi utama tersebut. Misal dengan membangun PPN Kejawan, melakukan perbaikan fasilitas pelabuhan, membuka jalur batu bara, menyediakan kapal penumpang untuk melayani arus penumpang di Pelabuhan Cirebon dan lain-lain.

Pengelolaan Pelabuhan Cirebon terus mengalami perubahan dari periode ke periode. Pada tahun 1927-1960 pengelolaan maupun penyediaan fasilitas Pelabuhan Cirebon dilakukan oleh Syahbandar. Menurut UU No.19 tahun 1960 tentang perusahaan negara bahwa pengelolaan atas Pelabuhan Cirebon terhitung dari tahun 1960-1969 berbentuk Perusahaan Negara (PN). Periode selanjutnya pada tahun 1969-1983 dikelola oleh Badan Pengelola Pelabuhan (BPP) dengan dasar Peraturan Pemerintah No.18 Tahun 1969. Selain itu pada tahun 1983-1990 pengelola Pelabuhan Cirebon berbentuk Perusahaan Umum (Perum) dengan dasar Peraturan Pemerintah No. 15 Tahun 1983. Perubahan pengelola kemudian terjadi ditahun 1990 yang berlangsung hingga sekarang yaitu berbentuk PT Persero Pelabuhan Indonesia II dengan berdasarkan pada Peraturan Pemerintah No.57 Tahun 1991.

Dampak Sosial Ekonomi Perkembangan Pelabuhan Cirebon

Dampak-dampak yang muncul ada yang bersifat positif ada pula yang bersifat negatif. Meskipun begitu sejauh perkembangannya hingga tahun 1995, Pelabuhan Cirebon tetap memberi sumbangsih yang tidak sedikit dalam bidang sosial ekonomi. Secara umum Pelabuhan Cirebon memiliki dampak sosial ekonomi yang bersifat positif dan negatif. Dampak positif dari perkembangan Pelabuhan Cirebon diantaranya yaitu meningkatkan infrastruktur Kota Cirebon, membentuk kawasan industri Penggambiran dan kawasan wisata pantai, mendorong pembangunan PPN Kejawan, dan menambah PAD bagi Kota Cirebon.

Selain dampak-dampak positif ada pula dampak-dampak negatif dari adanya Pelabuhan Cirebon, diantaranya seperti kemacetan di wilayah Kota Cirebon dan sekitarnya, menambah polusi udara di wilayah kota akibat dari aktivitas kendaraan yang keluar masuk wilayah pelabuhan. Polusi tersebut juga disebabkan oleh adanya aktivitas bongkar muat batu bara di Pelabuhan Cirebon. Dampak-dampak tersebut baik yang bersifat negatif maupun positif akrab dengan keberlangsungan hidup masyarakat pesisir di wilayah sekitar Pelabuhan Cirebon. Untuk alasan demikian maka pemeliharaan terhadap perkembangan Pelabuhan Cirebon sudah sepatutnya menjadi perhatian pemerintah dan pengelola pelabuhan itu sendiri. Wilayah pesisir Kota Cirebon sendiri merupakan bagian dari wilayah pesisir Utara yaitu wilayah pesisir bagian utara Jawa Barat yang berbatasan dengan Laut Jawa, membentang

mulai dari Kabupaten Bekasi, Kabupaten Karawang, Kabupaten Subang, Kabupaten Indramayu, sampai Kabupaten Cirebon.¹⁷

Kegiatan ekonomi masyarakat pesisir yang berujung dengan sumber daya kelautan yang umumnya digeluti oleh nelayan, pembudidaya ikan atau pengelolah ikan sebelumnya masih berlangsung di Pelabuhan Cirebon bersama dengan segala macam aktivitas ekonomi lainnya termasuk aktivitas bongkar muat batu bara, kayu, dan bahan pokok makanan. Baru setelah pembangunan PPN Kejawanan intensif dilakukan pada tahun anggaran 1994/1995 secara pelan-pelan aktivitas ekonomi yang berhubungan dengan perikanan mulai pindah ke PPN Kejawanan. Untuk wilayah Cirebon dan sekitarnya PPN Kejawanan merupakan prasarana perikanan yang penting di wilayah pesisir Kota Cirebon. Sekitar 80 % produksi ikan dan udang diperdagangkan di Tempat Pelelangan Ikan (TPI) PPN Kejawanan. Sedangkan 20 % lainnya di perdagangkan di TPI Cangkol, TPI Pesisir dan TPI Kebon Melati.¹⁸

Pada akhir tahun 1968 hasil-hasil laut maupun perikanan menjadi komoditi yang meningkat cukup besar di Indonesia terhitung dari tahun 1968 mencapai 20 ribu ton, tahun 1971 menjadi 30 ribu ton dan pada tahun 1973 Mencapai 52 ribu ton.¹⁹ Lebih dari separuh

terdiri dari udang, lainnya terutama ikan segar, ubur-ubur. Dari jenis udang untuk ekspor yang paling penting adalah jenis udang galah (*Paeneus Monodon*), dan jenis-jenis ikan banyak yang diminati adalah ikan cakalang dan ikan tuna. Dilihat dari pencapaian ekspor sumber daya laut Indonesia dapat dikatakan Perairan Cirebon menempati posisi penting dalam keberhasilan tersebut, sebagai penghasil udang yang melimpah. Pada tahun 70-an kondisi perekonomian masyarakat pesisir berada pada jaman keemasan, dimana bukan hanya nelayan yang diuntungkan dengan hasil tangkap yang melimpah akan tetapi juga menguntungkan bagi para pengolah ikan maupun udang seperti pembuat pindang, gesek (*ikan asin*), terasi yang biasanya didominasi oleh kaum perempuan.²⁰ Peningkatan ekspor tersebut dicapai sebelum tahun 90-an yang artinya kegiatan perikanan masih menjadi satu dengan kegiatan perdagangan barang maupun aktivitas kapal penumpang di Pelabuhan Cirebon.

Keberhasilan pencapaian ekspor di tahun 70-an tidak berlangsung pada tahun 90-an meskipun harga bahan bakar masih relatif sama, tapi hal tersebut tidak banyak menolong kondisi sosial ekonomi masyarakat pesisir Kota Cirebon. Hal ini diakui oleh beberapa nelayan di pesisir Cirebon yang tergabung dalam rukun nelayan. Salah satunya yaitu rukun nelayan Kelurahan Kasenden. "Pendapatan nelayan pada masa pemerintahan Soeharto itu lumayan besar dengan harga ikan dan udang yang stabil terlebih dibantu dengan biaya bahan bakar yang tergolong murah.

¹⁷ Urip Giyono, "Kajian Hukum Kebijakan Mangrove Wilayah Pesisir Pantai Cirebon" dalam *Pena Justisia* (Vol. 2, No. 17, 2014), hlm. 189.

¹⁸ PT Persero Pelabuhan Indonesia II Cabang Cirebon, *op.cit.*, hlm. 38.

¹⁹ P.S Siswoputranto, *Komoditi Ekspor Indonesia*, (Jakarta: Gramedia, 1976), hlm. 220.

²⁰ Tarsudi, Wawancara di Cirebon, 8 Juli 2017.

Tetapi bantuan terhadap nelayan pada masa Soeharto banyak tidak transparan berhenti dikelompok tertentu tidak terasa sampai nelayan kecil".²¹ Jauh sebelum pemerintahan Orde Baru, Pelabuhan Cirebon memiliki peran sosial yang luas dalam mempengaruhi kultural etnis di Kota Cirebon.

Pertumbuhan infrastruktur kota sebagian besar memberi sumbangsih terhadap naiknya PAD Kota Cirebon melalui pembayaran pajak. Sumbangsih pada kenaikan PAD Kota Cirebon salah satunya dapat dilihat melalui pemasukan dari ijin pendirian tempat usaha di sekitar wilayah pelabuhan di Kota Cirebon yang pada tahun 1983-1984 tercatat sebesar Rp. 25.000.000,00, jumlah tersebut mengalami kenaikan sebesar 18,32 % karena pada tahun sebelumnya tercatat sebesar Rp 21.129.000. Jumlah tersebut di dapat melalui pendirian 67 CV/ PT, 8 buah *home industri* dan 15 buah warung grobongan.²² Pada tahun 1995 posisi Pelabuhan Cirebon sebagai bandar jalur sutra, jalur perdagangan lokal, nasional dan internasional mulai mengalami perubahan mengikuti kondisi perekonomian nasional yang mengalami kesulitan pada saat memasuki tahun 1995 sebelum akhirnya mengalami krisis moneter di tahun 1998. Banyak gudang-gudang di wilayah kerja Pelabuhan Cirebon yang kemudian di tutup.²³

²¹ Sofyan, Wawancara di Cirebon, 8 Juli 2017.

²² Walikotamadya Daerah Tingkat II Cirebon, *op.cit.*, hlm.77.

²³ PT Persero Pelabuhan Indonesia II Cabang Cirebon, *op.cit.*, hlm. 14.

V. SIMPULAN

Dalam kurun waktu 1969-1995 Pelabuhan Cirebon mengalami perkembangan dalam hal peningkatan fasilitas pelabuhan, fasilitas tersebut yang kemudia menambah fungsi pelabuhan. Seperti mulai dibangunnya terminal batu bara pada tahun 1989, pada tahun 1993 mulai dioperasikan kapal penumpang oleh PT.Pelni. aktivitas perdagangan ekspor impor di Pelabuhan Cirebon pada masa Orde Baru berlangsung ramai hingga akhir tahun 1994. Barang-barang yang menjadi komoditi ekspor sendiri meliputi, bahan-bahan pokok makanan, pupuk, kayu, batu bara, rotan dan lain-lain.

Dampak-dampak sosial ekonomi dari adanya Pelabuhan Cirebon yang dapat digolongkan menjadi dampak bagi kehidupan sosial ekonomi masyarakat pesisir Kota Cirebon dan dampak bagi pertumbuhan ekonomi Kota Cirebon. dampak-dampak tersebut bersifat positif dan negatif. Adanya Pelabuhan Cirebon kemudian sedikit banyak mendorong terbentuknya kawasan Industri di wilayah Penggambiran, berdirinya PPN Kejawan, dan banyak infrastruktur lainnya seperti rumah sakit, pasar, pembangunan jalan-jalan untuk memudahkan akses menuju wilayah kerja Pelabuhan Cirebon. Untuk dampak negatif dapat dirasakan dari adanya kemacetan di jalan-jalan pusat kota yang terhubung dengan Pelabuhan Cirebon. Kemacetan tersebut menimbulkan polusi udara yang tidak nyaman. Selain itu polusi juga datang dari aktivitas batu bara di terminal batu bara Pelabuhan Cirebon.

. Masyarakat pesisir tersebut terdiri dari nelayan pemilik, buruh nelayan, pembudidaya

ikan dan orgasme lainnya, pengelola ikan, pedagang ikan, serta *supplier* faktor sarana produksi perikanan. Dalam bidang non perikanan masyarakat pesisir yaitu penjual jasa pariwisata, penjual jasa transportasi serta masyarakat lainnya yang memanfaatkan non-hayati laut dan pesisir untuk menyokong kehidupannya.

Sebelum dibangunnya PPN Kejawanan aktivitas perikanan di wilayah pesisir Kota Cirebon masih menjadi satu di Pelabuhan Cirebon bersama dengan aktivitas perdagangan barang, aktivitas batu bara dan aktivitas penumpang kapal motor. Kondisi perekonomian dan lingkungan sosial yang cenderung berada dalam taraf kesejahteraan rendah pada masyarakat pesisir bukan tidak diupayakan solusinya oleh masyarakat setempat maupun pemerintah Kota Cirebon. melainkan usaha-usaha yang dilakukan belum membawa hasil yang memuaskan. Mengingat jumlah nelayan kecil terus bertambah, daerah pesisir setiap harinya cenderung semakin luas areanya dan semakin banyak jumlahnya. Program-program yang diterapkan pemerintah juga sering tidak tepat sasaran yaitu bias melawan nelayan kecil, dimanipulasi oleh aparat dan elit demi untuk kepentingan mereka dan bukannya untuk kepentingan nelayan.

DAFTAR PUSTAKA

Arsip

- ANRI, *Sambutan Presiden Pada Upacara Peresmian Pengoperasian Kapal Motor Ciremai pada Tanggal 17 Agustus 1993 di Cirebon, Jawa Barat, Pidato Presiden Soeharto 1966-1998*, No. 1332.
- Pemerintah Kotamadya Daerah Tingkat II Cirebon, *Keterangan Pertanggungjawaban Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II Tahun 1984-1985 Kepada DPRD Kotamadya Daerah Tingkat II Cirebon*, Pemerintah Kotamadya Daerah Tingkat II Cirebon, 1985.
- Pemerintah Kotamadya Cirebon, *Buku Pelaksanaan Tugas Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II Cirebon Buku V Pelaksanaan 10 Sukses DRS. H. Kumaedi Syafrudin Masa Bakti: 1993-1998*, Cirebon: Pemerintah Kotamadya Tingkat II Cirebon, 1997.

Buku-buku dan Artikel

- Abd Rahman Hamid. *Sejarah Maritim Indonesia*, Yogyakarta: Ombak, 2013.
- Adrian B. Lopian, *Orang Laut Bajak Laut Raja Laut Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, Jakarta: Komunitas Bambu, 2009.
- Daliman A, *Metode Penelitian Sejarah*, Yogyakarta: Ombak, 2015.
- Graaf H. J De dan TH. Pigeaud, *Kerajaan Islam Pertama di Jawa Tinjauan Sejarah Politik Abad XV dan XVI, De Eerste Moslimse Vorstendommen op Java, Studien Over de Staakundige Geschiedenis van de 15 en 16 de Eeuw*, a.b Pustaka Utama Grafiti dan KITLV, (Jakarta: Pustaka Utama Grafiti, 2001), hlm. 129.
- Gottschalk, Louis, *Understanding History*, a.b, Nugroho Notosusanto, Mengerti Sejarah, Jakarta: UI Press, 2008.
- Helius Sjamsuddin, *Metodologi Sejarah*, Yogyakarta: Ombak, 2012.

Nasiwan dan Yuyun Sri Wahyuni, *Seri Teori-Teori Sosial Indonesia*, Yogyakarta: UNY Press, 2016

Nugroho Notosusanto, *Sejarah Nasional Indonesia VI Zaman Jepang dan Zaman Republik Indonesia (1942-1998)*, Jakarta: Balai Pustaka, 2008.

Nurdin M. Noer, dkk, *Sekilas Sejarah Pemerintahan Kota Cirebon (1906-2008)*, Cirebon: Badan Perpustakaan dan Kearsipan Daerah Kota Cirebon, 2011.

Sanggupri M Bochari, (dkk), *Sejarah Kerajaan Tradisional Cirebon*, Jakarta: Departemen Pendidikan Nasional, 2001.

Sie Lala dan Usaha Kepelabuhan, *Makalah Profil Pelabuhan Cirebon*, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Cirebon Kelas II Cirebon.

Siswoputranto P.S, *Komoditi Ekspor Indonesia*, Jakarta: Gramedia, 1976.

Susanto Zuhdi, *Cirebon Sebagai Bandar Jalur Sutra Kumpulan Makalah Diskusi Ilmiah*, Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI, 1997.

Todaro P Michael dan Stephen C. Smith, *Economic Development, 09 Edition*, a.b, Haris Munandar, *Ekonomi Pembangunan Jilid I Edisi Kesembilan*, Jakarta: Penerbit Erlangga, 2006.

Urip Giyono, "Kajian Hukum Kebijakan Mangrove Wilayah Pesisir Pantai Cirebon" dalam *Pena Justisia*. Vol. 2, No. 17, 2014.

Yayasan Budaya Sunyaragi, *Pagelaran Kolosan Sendra Swatacara Tandhange Ki Bagus Rangin 4-5 September 1993 di Panggung Terbuka Taman Budaya Sunyaragi Cirebon- Jawa Barat*, Cirebon: Yayasan Budaya Sunyaragi, t.t.

Surat Kabar: *Harian Neraca*, Jum'at 27 Oktober 1989

Internet

<http://hubdat.dephub.go.id/uu/61-uu-no-21-tahun-1992tentang-pelayaran/download>, diakses 20 Oktober 2016.

http://berkas.dpr.go.id/puslit/files/buku_lintas_tim/buku-lintas-tim-3.pdf, diakses 23 Oktober 2016.

DAFTAR RESPONDEN

No	Nama	Usia	Pekerjaan		Alamat
			Dulu	Sekarang	
1.	Iman Wahyu SH	55	Ass.G M Pengendalian Kinerja & PSFO Pelindo II (1990),	Deputi JM Hukum & Pengendalian Internal Pelindo II	Perumahan Pelabuhan Cirebon
2.	Sofyan	39	Nelayan Pesisir Kota Cirebon	Ketua Rukun Nelayan Samadikun Selatan	Kejaksaan, Kota Cirebon
3.	Tarsudi	61	Pegawai Dinas Perikanan Cirebon 1977-2013,	Ketua Himpu nan Nelayan Seluruh Indonesia (HNSI) Kota Cirebon 2012-Sekarang	Lemahwungkuk Kota Cirebon