

# TINJAUAN HISTORIS JEPARA SEBAGAI KERAJAAN MARITIM DAN KOTA PELABUHAN

Agustinus Supriyono

Jurusan Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Diponegoro, Semarang  
[agust\\_supriyono@yahoo.com](mailto:agust_supriyono@yahoo.com)

---

## ABSTRACT

*This article aims to explain and to prove the maritime life and tradition of the Indonesian society, especially in Jepara during the pre-colonial period, which in turn can be one of means to evoke the maritime spirit of Indonesian society. The glory of maritime kingdom of Jepara, particularly during the reign of Queen Kalinyamat, was mainly supported by big and powerful naval force. It could be known from the naval military expedition undertaken twice by Queen Kalinyamat to expel the Portuguese in Malaka. However, since the arrival of the West in Indonesia in the 17<sup>th</sup> century, especially Dutch, the maritime world in the Archipelago declined gradually.*

*Key words: Jepara, maritime kingdom, harbor city*

## ABSTRAK

*Artikel ini bertujuan untuk menjelaskan dan membuktikan kehidupan dan tradisi maritim masyarakat Indonesia, khususnya Jepara pada jaman pra-kolonial, yang pada gilirannya bisa menjadi salah satu sarana untuk membangkitkan semangat dan jiwa bahari masyarakat Indonesia. Kejayaan kerajaan maritim Jepara, khususnya pada masa pemerintahan Ratu Kalinyamat, terutama didukung oleh armada laut yang besar dan kuat. Hal itu dapat diketahui dari ekspedisi militer laut sebanyak dua kali yang dilakukan Ratu Kalinyamat untuk mengusir Portugis di Malaka. Akan tetapi, sejak kedatangan bangsa Barat di Indonesia pada abad 17, khususnya Belanda, dunia kemaritiman di Nusantara secara berangsur-angsur mengalami kemunduran.*

*Kata kunci: Jepara, kerajaan maritim, kota pelabuhan*

---

## PENDAHULUAN

Tulisan ini bertujuan untuk memberikan gambaran bagaimana Jepara pada jaman pra-kolonial pernah berjaya menjadi kota pelabuhan dan kerajaan maritim. Artinya bahwa kota dan juga kerajaan itu tidak mengutamakan pendapatannya dari eksploitasi tanah pertanian yang menjadi wilayah kekuasaannya, akan tetapi terutama dari aktivitas pelayaran dan perdagangan dengan daerah-daerah di luarnya atau daerah-daerah seberang.

Tidak diketahui secara pasti sejak kapan Jepara muncul sebagai kota

pelabuhan. Namun demikian, dari segi teoretis muncul dan berkembangnya suatu kota pelabuhan karena adanya saling hubungan dan dukungan daerah-daerah pedalaman atau *hinterland* sebagai daerah penyangga, dan hubungan perdagangan serta pelayaran dengan daerah-daerah atau negeri-negeri seberang (Singh, 1990, 231) Dengan demikian, pelabuhan bisa dianggap sebagai tempat tukar-menukar atau keluar-masuknya barang-barang komoditi antara *hinterland* (daerah pedalaman) dengan *foreland* atau daerah seberang (Van Wales, 1874: II, 427; S. De Graaf & D.G. Stibbe, 1919: 180). Daerah-daerah

pedalaman itu antara lain Juana, Kudus, Pati, Welahan dan barangkali sampai lebih ke dalam lagi seperti Purwodadi/Grobogan dan sebagainya. seperti Juana, Kudus, Pati, Welahan dan barangkali sampai lebih ke dalam lagi seperti Purwodadi/Grobogan dan sebagainya.

Dengan demikian dilihat dari secara ekonomis, pelabuhan berfungsi sebagai tempat menampung surplus produk pertanian dari daerah-daerah hinterland untuk dipasarkan ke daerah-daerah lain di seberang lautan. Sebaliknya, pelabuhan seperti Jepara juga berfungsi menampung produk-produk dari daerah luar untuk selanjutnya didistribusikan atau diperdagangkan ke daerah-daerah *hinterland* yang membutuhkannya (Dh. Burger, 1962: 79) Dengan kata lain, kota pelabuhan atau pelabuhan juga merupakan pusat jaringan ekonomi bahkan kekuasaan antar daerah-daerah, kota-kota atau pelabuhan (kecil) di sekitarnya (Peter Reeves, Broeze, Mc. Pherson, 1989: 39).

Selanjutnya menurut pakar sejarah Maritim Indonesia yaitu A.B.Lapian menyatakan bahwa fungsi pelabuhan selalu berubah-ubah atau mengalami pasang surut, yaitu pada suatu masa suatu pelabuhan bisa berfungsi sebagai pelabuhan militer, sekadar tempat berlabuh yang aman bagi kapal-kapal, dan pada suatu masa berikutnya bisa berubah menjadi pusat perdagangan ekspor-impor yang besar (Lapian, 1991: 9).

Bahkan suatu saat pelabuhan bisa menjadi mati atau tidak berfungsi. Nampaknya demikian pulalah pelabuhan dan kota pelabuhan Jepara dalam perjalanan sejarahnya. Kerangka teoretis demikian itulah yang akan digunakan untuk menggambarkan sejarah Jepara sebagai kota pelabuhan.

## METODE PENELITIAN

Penelitian menggunakan metode sejarah. Sesuai dengan permasalahan yang diteliti, yaitu sejarah kerajaan maritim Jepara abad ke-16, maka sumber-sumber primer yang bisa diperoleh sangat terbatas, yaitu dari laporan-laporan perjalanan para musafir Portugis dan Belanda, seperti Armando Cortesao, Fernando Mendez Pinto dan De Couto dan lain sebagainya.

Khusus mengenai sumber-sumber yang berisi informasi mengenai Jung Jepara, pertama-tama dapat diperoleh dari laporan perjalanan Mendez Pinto yang pernah bertemu dengan Ratu Kalinyamat di Banten dan datang di pelabuhan Jepara pada masa pemerintahan Sultan Trenggana di kerajaan Demak. Kedua informasi catatan perjalanan orang Belanda yang pertama kali datang di Malaka yang pertama kali melihat Jung Jawa (Jepara), yang sebagian juga dicatat dalam tulisan Tome Pires.

Di samping itu sumber Belanda yang berisi lukisan pelabuhan Jepara dengan kapal-kapalnya pada awal abad ke-17 juga dapat digunakan sebagai sumber pembanding dan pelengkap. Untuk sumber-sumber sekunder bisa berupa buku-buku penunjang (sejarah, babad, cerita rakyat dan sebagainya), majalah, koran, terbitan berkala dan sebagainya. Setelah sumber terkumpul, dilakukan verifikasi terhadap sumber, penafsiran dan penyajian informasi dan deskripsi dari data.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Munculnya Kota Pelabuhan Jepara

Menurut C. Lekkerkerker, nama Jepara berasal dari kata *Ujungpara* yang kemudian berubah menjadi kata *Ujung*

*Mara*, *Jumpara*, dan akhirnya menjadi *Jepara* atau *Japara* (Lekkerkerker, 1932: 27). Secara etimologis, kata *Ujungpara* berasal dari bahasa Jawa yang terdiri atas dua kata, yaitu *Ujung* dan *Para*. Kata *Ujung*, seperti halnya dalam bahasa Indonesia, berarti “bagian darat yang menjorok jauh ke laut” (Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa, 1996: 1097), sedangkan kata *Para*, menurut Mardiwarsito berarti menunjukkan arah” (Mardiwarsito, 1986: 401). Dengan demikian, kedua kata tersebut jika digabung akan mempunyai arti “suatu daerah yang letaknya menjorok jauh ke laut”.

Sumber dari hasil penelitian yang lain menyebutkan bahwa kata *Para* merupakan kependekan dari kata *pepara* yang berarti “*bebakulan mrana-mrana*”, atau dalam bahasa Indonesia artinya “berdagang ke sana ke mari”. Dengan demikian oleh peneliti terdahulu, maka kata *Ujung Para* itu diartikan sebagai “sebuah ujung tempat permukiman para pedagang yang berniaga ke berbagai daerah, dalam hal ini ada kemungkinan ke berbagai daerah pedalaman di kawasan Kabupaten Jepara dan sekitarnya” (Panitia Penyusunan Hari Jadi Jepara, 1988: 5). Kemungkinan pengertian ini tepat, karena sesuai dengan letaknya, daerah Jepara pada mulanya memang terletak di daerah semenanjung. Keberadaannya sebagai kota pelabuhan dan akhirnya menjadi tempat persinggahan para pedagang dari berbagai penjuru tentu karena letaknya yang strategis dan mudah dijangkau.

Dalam kumpulan berita Cina yang disusun oleh Groeneveldt (1960: 275), yang berisi data-data tentang Indonesia sejak abad VI hingga abad XV, belum disebutkan nama Jepara apalagi sebagai kota pelabuhan. Namun demikian, sumber yang lain ternyata memperkirakan bahwa sudah sejak zaman Hindu, Jepara menjadi pusat suatu kerajaan yaitu

kerajaan Kalingga (618-906). Disamping itu Jepara pada zaman itu juga merupakan pelabuhan besar dengan letak yang aman yaitu di sebuah teluk yang terlindungi oleh beberapa pulau kecil di lepas pantai. Sementara itu menurut P.J.Veth, bahwa Japara, Jepara atau yang dalam bahasa Jawa halus diucapkan *Jepanten*, adalah salah satu kota tertua dan terkenal (Veth, 1878: 763).

Sejarawan yang lain yaitu De Graaf menjelaskan bawah “Jepara”, “Jung Mara”, atau Ujung Mara kemungkinan merupakan nama tempat yang lebih tua, yang disebutkan dalam cerita-cerita tutur Jawa dan dalam buku-buku cerita mengenai kisah sejarah legendaris kota pelabuhan itu. Dugaan ini tampaknya sesuai dengan sumber tradisional Jawa yaitu *Serat Pustaka Raja Purwara*, yang menyebutkan bahwa daerah Jepara dan Juwana merupakan daerah kekuasaan Sandang Garba, rajanya para pedagang (*koning der koopleden*). Menurut De Graaf ia adalah anak kedua Suwela Cala, penguasa di “tanah-segala asal” yaitu Medang Kamulan (atau menurut orang-orang lain, cucu Kandi Awan, moyang mereka dalam alam mitos). Adiknya bernama Dandang Gendis, rajanya para kaum agama (*wong tapa*) dalam alam dewa-dewa, yang telah memerintah kerajaan Kuripan dan Jenggala, di delta Sungai Brantas (de Graaf dan Pigeaud, 1985: 124).

Melalui aktivitas perdagangannya itulah Sandang Garba mempunyai hubungan dengan raja-raja seberang laut, dan juga dengan orang-orang Spanyol. Akan tetapi di kota pelabuhannya sendiri, ia diserang dan dikalahkan oleh adik bungsunya, Dandang Gendis. Kemenangan ini telah dicapai oleh Dandang Gendis berkat bantuan orang-orang Cina. Tokoh Sandang Garba itu konon dimakamkan di Tayu. Selanjutnya penduduk Jung Mara dipindahkan ke Tuban dan hidup ditempat itu di

bawah kekuasaan Tisna Yuda, seorang penguasa keturunan dari bangsawan Blora.

Berdasarkan ingatan yang samar-samar tentang peristiwa-peristiwa sejarah dari zaman kuno, yaitu serangan Cina yang tiba-tiba pada tahun 1292, dapat diperkirakan bahwa kejayaan Jepara sebagai kota pelabuhan dapat dianggap setara dengan Tuban dan Kahuripan di delta Sungai Brantas, yang memang sudah terkenal sejak dulu. Belum disebutkannya Demak dalam legenda ini mungkin menunjukkan bahwa legenda ini berasal dari masa sebelum pengaruh Islam.

Di dalam daftar silsilah yang disusun di tanah pedalaman Jawa Tengah (*Salasilah ing Kadanurejan*, periksa Codex Lor, no. 6686; Pigeaud, *Literature*, jilid II, hlm. 408), Sendang Garba disebutkan sebagai Raja Jepara dan Juwana. Dua kota pelabuhan ini letaknya yang satu di sebelah barat Pegunungan Muria, dan yang lain di sebelah timur. Dalam buku jilid berikutnya De Graaf menyatakan bahwa informasi dari sumber tradisional Jawa itu sangat berharga, dan ia memperkirakan bahwa Jepara dan Juwana pada zaman itu merupakan kota pelabuhan (de Graaf, 1974:43-44).

Sumber Portugis yang berasal dari catatan perjalanan Tomè Pires menjelaskan bahwa pada tahun 1470 Jepara merupakan kota pantai yang dihuni oleh sekitar 90 sampai 100 orang di bawah pimpinan Aryo Timur (de Graaf, 1974: 43-44). Akan tetapi, di dalam sejarahnya Aryo Timur berhasil mengembangkan kota pantai yang dikelilingi oleh benteng kayu dan bambu itu menjadi bandar yang cukup besar. Kondisi fisik pelabuhan Jepara menurut ukuran waktu itu sangat baik, sehingga setiap pelaut dan pedagang yang datang ke Jawa atau akan melanjutkan perjalanan menuju Maluku selalu singgah di pelabuhan Jepara (Meilink-Roelofs,

1962: 197). Bahkan disebutkan juga bahwa meskipun masih berada di bawah kekuasaan Majapahit (1293-1525), Arya Timur berhasil memperluas kekuasaannya sampai ke Bengkulu dan Tanjung Pura. Dengan demikian, dapat diperkirakan bahwa sebagai kota pelabuhan, Jepara lebih tua usianya daripada Demak. Lebih dari itu, perairan kota pelabuhan Jepara lebih aman untuk berlabuh dan berlindung kapal-kapal daripada pelabuhan Demak pada waktu itu. Mengenai pelabuhan Jepara, Tome Pires melukiskannya sebagai teluk dengan pelabuhannya yang indah, dan memujinya sebagai tempat berlabuh yang terbaik dari sekian banyak pelabuhan yang dikunjungi selama perjalanannya di abad ke-16. Pada waktu itu Jepara terletak di pantai barat pulau (gunung) Muria, terpisah dari daratan Jawa oleh selat Muria (Bemmelen, 1941: 79).

Pada tahun 1507, Aryo Timur digantikan oleh putranya yang bernama Pati Unus, yang dikenal sebagai pedagang dan pelaut militer yang pemberani. Oleh karena itu, disamping berhasil mengandalkan armada perang di laut ia juga mampu mengembangkan pelabuhan Jepara menjadi bandar perdagangan dan menjadi salah satu pusat perdagangan di pesisir utara Jawa bagian Tengah. Berita ini sesuai dengan yang dikatakan oleh Van Wales, yang menyebutkan bahwa sudah sejak kira-kira tahun 1500-an atau bahkan jauh sebelumnya Jepara sudah merupakan kota dagang yang penting. Penduduknya banyak yang melakukan aktivitas perdagangan dengan orang-orang Maluku yang menjalin hubungan dagang dengan Malaka (Van Wales, 1874: 180).

Pada zaman Islam Jepara pernah tampil menjadi kota pelabuhan/perdagangan yang sangat terkenal. Kemashuran itu terutama ketika Jepara

sebagai kota pelabuhan dan kerajaan maritim diperintah oleh seorang ratu yaitu Kalinyamat, yang masih sangat dikenal oleh masyarakat Jawa sampai sekarang ini. Sementara pada zaman kolonial Belanda, Jepara merupakan ibu-kota kabupaten dan Karesidenan Jepara.

### **Jepara Pada Jaman Demak**

Pada kejayaan Kasultanan Demak (1475-1568), Jepara merupakan bagian dari wilayah kasultanan itu. Oleh karena posisi kota pelabuhan Jepara di sebuah teluk yang lebih aman untuk berlindung kapal-kapal, maka pelabuhan Jepara juga berfungsi sebagai pusat perdagangan dan pelayaran bagi Kasultanan Demak. Lebih dari itu, pelabuhan Jepara juga merupakan pelabuhan militer dari Kasultanan Demak.

Konon, sebelum menjalankan ekspedisi militer ke Malaka dalam rangka mengusir Portugis dari tempat itu pada tahun 1512, Adipati Unus memerlukan perencanaan dan persiapan selama 5 tahun (de Graaf dan Pigeaud, 1974: 440). Di pelabuhan Jepara itulah armada atau perahu-perahu atau jung-jung Jawa dimodifikasi dan dipersenjatai sedemikian rupa sehingga menjadi armada perang. Hal itu bisa dimengerti karena bersama Rembang, Jepara yang memiliki banyak hutan jati di pedalaman memang terkenal dengan usaha galangan perahu (kapal, jung pribumi). Menurut Tome Pires para pedagang yang kaya dari berbagai daerah datang ke kedua tempat itu untuk membuat jung (Lombard, 1996: 54).

Selanjutnya sumber Portugis menyebutkan bahwa sebelum menyerang Pasuruhan yang masih dikuasai oleh raja yang beragama Hindu, Sultan Trenggana mengutus Ratu Kalinyamat untuk pergi ke Banten. Atas nama Sul-

tan Demak, Ratu Kalinyamat memerintahkan dan menjemput Bupati Banten yang pada waktu itu juga merupakan vasal atau bawahan Demak, agar ikut membantu/bergabung dengan armada Demak. Oleh Mendez Pinto, Ratu Kalinyamat pada waktu itu disebutkan dengan nama Nyai Pamboya, dan digambarkan sebagai seorang wanita bangsawan yang berwibawa. Kepada Bupati Banten ia mengatakan bahwa dalam waktu setengah bulan armada Banten harus sudah tiba di Jepara. Pada waktu itu Bupati Banten dengan segera mempersiapkan armadanya yang terdiri dari 40 kapal dan 7.000 prajurit, dan pada tanggal 5 Januari 1546 bersama Ratu Kalinyamat berangkat ke Jepara. Ikut bersama dalam konvoi militer itu adalah rombongan orang-orang Portugis di bawah pimpinan Mendez Pinto, yang telah selama dua bulan berada di Banten dan merencanakan akan melanjutkan perjalanan ke Cina sambil menunggu tibanya angin musim. Setelah perjalanan selama 14 hari menyisir pantai utara Jawa, konvoi militer itu akhirnya tiba di pelabuhan Jepara (Veth, 1878: 242). Menurut berita laporan Mendez Pinto pada waktu itu di pelabuhan Jepara juga sudah dipersiapkan armada perang yang terdiri dari 1.700 kapal perang dan 800.000 prajurit (sumber yang lain menyebut 2.700 kapal). P.J. Veth kurang mempercayai laporan Mendez Pinto itu, khususnya yang menyangkut jumlah armada kapal dan awaknya yang dipersiapkan Sultan Demak di pelabuhan (Veth, 1878: 243).

Dari informasi mengenai persiapan Sultan Trenggana untuk menyerang Pasuruhan di atas terdapat dua hal penting yang menunjukkan kebesaran kota pelabuhan Jepara. *Pertama*, pelabuhan Jepara pada waktu itu selain sebagai pelabuhan dagang, juga merupakan pelabuhan militer atau pangkalan angkatan laut yang jauh lebih besar dari

pada pelabuhan di Demak. Jumlah yang sangat besar dari armada perang yang berlabuh di pelabuhan itu menunjukkan bahwa pelabuhan Jepara memang difasilitasi sebagai pelabuhan militer dengan teknologi yang maju menurut ukuran waktu itu. *Kedua*, Ratu Kalinyamat pada waktu itu merupakan salah satu panglima perang kasultanan Demak, khususnya sebagai panlima armada laut.

Ketika Sultan Trenggana meninggal dalam ekspesi militernya ke Pasuruhan pada tahun 1548, ternyata belum terdapat putra mahkota yang ditetapkan sultan sebagai calon pengganti. Oleh karena itu, para pembesar dengan segera berkumpul untuk membahas pemilihan raja yang baru. Untuk tugas ini diserahkan kepada delapan bupati. Akan tetapi setelah tujuh hari belum terjadi kesepakatan mengenai hal itu, maka di kota Demak terjadi kekacauan yang luar biasa sebagai akibat kevakuman jabatan Sultan.

Mendez Pinto melaporkan bahwa para prajurit yang baru pulang dari Pasuruhan menjadi tidak terkendalkan, sehingga melakukan penyerangan dan perampokan-perampokan terhadap kapal-kapal (dagang) yang bersandar di sana dan membunuh ratusan orang awak kapal dan pedagang. Menghadapi peristiwa itu, Bupati Panarukan yang berkedudukan sebagai laksmana laut Kasultanan Demak mengambil tindakan tegas dengan memerintahkan prajuritnya untuk menangkap para prajurit pemberontak/ perampok dan berandalan itu. Sekitar 80 di antara mereka berhasil ditangkap dan dijatuhi hukuman gantung sampai mati di pantai Jepara. Namun demikian, panglima perang kota Demak yaitu Kyai Sedah merasa dilanggar wewenangnya mengumpulkan beberapa ribu prajuritnya dan diperintahkan menyerang tempat penginapan (perkemahan) bupati Panarukan. Dalam

penyerangan itu sekitar 40 orang prajurit yang sedang beristirahat terbunuh. Dengan dukungan prajurit yang jauh lebih besar, Bupati Panarukan pada malam harinya membalas serangan Kyai Sedah, dan melakukan pembakaran rumah-rumah di Kota Demak pada 10 sampai 12 kawasan. Menurut laporan Mendez Pinto jumlah rumah yang terbakar diperkirakan sekitar 100.000 rumah, dengan kerugian uang sebesar 100 juta dukaten, dan korban jiwa sebanyak 100.000 orang. Menurut sumber yang lain sebanyak 300.000 orang. Di samping itu banyak sekali penduduk yang ditangkap, dirantai dan diangkut ke kapal-kapal, selanjutnya dijual ke berbagai daerah sebagai budak (Veth, 1878: 247).

Pada waktu itu para pembesar kerajaan Demak, termasuk para bupati taklukan berkumpul di Jepara untuk melakukan perundingan guna memilih dan menetapkan raja baru (Veth, 1878: 248). Pemilihan Jepara sebagai tempat berunding itu dengan alasan keamanan, sehubungan dengan kekacauan yang terjadi kota Demak. Pemilihan kota Jepara sebagai tempat perundingan para pembesar dan bupati itu menunjukkan bahwa Jepara lebih mampu mengendalikan dan menjamin stabilitas politik dan keamanan. Tentu saja hal itu didukung dengan kesiapan dan kemampuan prajurit Jepara yang solid.

### **Masa Kejayaan Jepara**

Pada masa Kasultanan Demak, Jepara merupakan salah satu vasal Demak. Pada masa pemerintahan Sultan Trenggana, penguasa Jepara adalah Pangeran Hadiri (ada yang menyebut Hadirin atau Hadlirin). Ia adalah menantu Sultan Demak, yaitu sebagai suami Ratu Kalinyamat. Daerah kekuasaannya meliputi Jepara, Juwana, Pati dan

Rembang (Veth, 1878: 249). Nama Kalinyamat sesungguhnya julukan bagi Pangeran Hadiri, yaitu Susuhunan Kalinyamat, sebagai penguasa asli di Jepara. Sementara Ratu Kalinyamat, isterinya, mempunyai nama Ratu Pambayun atau Retna Kencana. Di perkirakan Kalinyamat adalah nama tempat sebagai pusat atau istana Pangeran Hadirin, yang terletak antara jalan Jepara menuju Kudus.

Pada tahun 1536 Raja Demak Sultan Trenggana, secara resmi menyerahkan kota pelabuhan Jepara kepada menantunya yaitu Pangeran Hadirin atau Susuhunan Kalinyamat. Akan tetapi sebagai akibat konflik perebutan tahta kasultanan Demak, Pangeran Hadirin ini mati terbunuh oleh Ario Penangsang, putra Trenggana yang berkuasa di daerah Jipang. Melalui persekutuan dengan Sultan Hadiwijaya dari kerajaan Pajang, Ratu Kalinyamat akhirnya bisa membalaskan dendam atas kematian suaminya.

Setelah kematian Ario Penangsang, Ratu Kalinyamat dilantik menjadi penguasa Jepara menggantikan suaminya. Penobatan ini terjadi dengan ditandai adanya sengkalan *Trus Karya Tataning Bumi*, yang diperhitungkan sama dengan tanggal 12 Rabiul Awal atau 10 April 1549. Selama masa kekuasaannya, Jepara semakin berkembang menjadi bandar terbesar di pantai utara Jawa, dan memiliki armada laut yang besar serta kuat (Meilink-Roelofs, 1962: 102-117).

Kebesaran Ratu Kalinyamat pernah dilukiskan oleh Diego de Conto, bahwa ia merupakan *Rainha de Jepara senhora pederose e rica*, yang artinya Ratu Kalinyamat adalah seorang wanita yang sangat berkuasa. Di samping itu, selama 30 tahun kekuasaannya, ia berhasil membawa Jepara pada puncak kejayaannya. Dengan armadanya yang kuat, Ratu Kalinyamat juga pernah

melakukan dua kali penyerangan kepada Portugis di Malaka, yaitu pada tahun 1551 dan tahun 1574. Kedua penyerangan itu dilakukan Ratu Kalinyamat dalam rangka membantu Sultan Johor dan Sultan Aceh untuk mengusir Portugis dari Malaka. Penyerangan pertama gagal, sedangkan pada penyerangan kedua, meskipun telah berhasil mengepung Malaka selama tiga bulan, ternyata pasukan Jepara ini tidak dapat memenangkan penyerangan dan terpaksa kembali ke Jawa (Veth, 1878: 249; Ricklefs, 1998: 58). Sumber lain menyebutkan bahwa ekspedisi militer oleh Ratu Kalinyamat itu dilakukan sebanyak tiga kali, yaitu tahun 1550, 1573 dan 1574 (Veth, 1878: 249).

Salah satu pemimpin ekspedisi militer ke Malaka pada masa kekuasaan Ratu Kalinyamat adalah Kyai Demang Laksamana (de Graaf dan Pigeaud, 1990: 273). Nama itu pada zaman sekarang setingkat dengan Laksamana Laut atau Jenderal. Hal itu menunjukkan bahwa sebagai penguasa bahari, Ratu Kalinyamat lebih mementingkan kekuatan laut daripada kekuatan angkatan darat. Meskipun demikian, tidak berarti bahwa Jepara tidak mempunyai pasukan atau prajurit angkatan darat. Dalam hal ini kekuatan darat Jepara lebih bersifat defensif, yaitu dengan dibangunnya benteng mengelilingi kota pelabuhan yang menghadap ke darat atau daerah pedalaman Jepara. Dengan demikian kota pelabuhan Jepara pada masa kekuasaan Ratu Kalinyamat merupakan salah satu kota atau kerajaan maritim dipantai utara Jawa yang kuat. Artinya bahwa pada masa pemerintahan Ratu Kalinyamat masyarakat Jepara telah tampil dalam panggung sejarah Nusantara sebagai masyarakat bahari. Ciri utama masyarakat bahari adalah di dalam kehidupan mereka, khususnya dalam memenuhi kebutuhan

sehari-hari diperoleh dari kegiatan atau pekerjaannya mengeksploitasi dan memanfaatkan sumber daya laut. Pada zaman itu, di samping berkehidupan sebagai nelayan, aktivitas pelayaran dan perdagangan adalah yang paling utama.

Bukti kejayaan Jepara pada zaman itu antara lain dapat diketahui dari armada laut yang besar dan kuat yang dimiliki Ratu Kalinyamat. Dalam ekspedisinya ke Malaka pada tahun 1574, Ratu Kalinyamat mampu menyiapkan dan mengirimkan 300 perahu (kapal perang), yang 80 di antaranya merupakan jung-jung dengan tonase 400 ton (Veth, 1878: 249). Hal itu merupakan indikasi bahwa Jepara pada masa itu merupakan kota pelabuhan yang besar dan kaya. Usaha melanjutkan cita-cita Adipati Yunus untuk mengusir Portugis dari Malaka, menunjukkan bahwa Malaka merupakan salah satu titik jaringan perdagangan kota pelabuhan Jepara yang mulai mendunia. Sumber Portugis juga menjelaskan bahwa pada masa kekuasaan Ratu Kalinyamat, Jepara juga menjalin hubungan dengan para pedagang di Ambon. Beberapa kali para pemimpin pelaut dan pedagang Ambon di Hitu meminta bantuan pertolongan kepada Ratu Kalinyamat untuk melawan orang-orang Portugis maupun dengan suku lain yang masih seketurunan, yaitu orang-orang Hative. Hal ini merupakan indikasi bahwa Jepara juga mempunyai jaringan perdagangan dengan Ambon (de Graaf dan Pigeaud, 1990: 273).

P.J. Veth menggambarkan bahwa masyarakat Jawa abad ke-16, khususnya orang-orang Jepara, mempunyai kelebihan yang luar biasa seperti halnya pada zaman Majapahit. Mereka pada umumnya beraktivitas sebagai masyarakat bahari, yaitu sebagai pedagang dan pelaut yang pemberani, perantau dengan mendirikan koloni-koloni tanpa rasa takut. Namun demikian Veth juga

memberikan penilaian negative pada mereka yaitu mudah tersinggung, terlalu percaya diri dan haus darah (Veth, 1878: 249). Penilaian negatif terhadap orang Jawa/Jepara yang sedemikian itu barangkali ada benarnya. Akan tetapi, barangkali ketika dalam situasi perang. Seperti diketahui bahwa tulisan Veth khususnya mengenai Demak dan Jepara adalah berdasarkan laporan orang Portugis yaitu Mendez Pinto, yang mengikuti ekspedisi militer Sultan Trenggana ke Pasuruhan, dan menyaksikan kerusakan dan pemberontakan di kota Demak sesudah gagal ekspedisi tersebut.

Diperkirakan selama menjadi penguasa di Jepara, Ratu Kalinyamat tidak tinggal di Kalinyamat, akan tetapi menetap di suatu tempat semacam istana di kota pelabuhan Jepara. Sumber-sumber Belanda pada awal abad XVII menyebutkan bahwa di kota pelabuhan terdapat semacam istana raja, (*koninghof*) (de Graaf dan Pigeaud, 1990: 105). Hal ini berarti bahwa sebagai tokoh masyarakat bahari atau ratunya para pelaut dan pedagang, Ratu Kalinyamat memang harus tinggal di kota pelabuhan, sementara daerah Kalinyamat hanya dijadikan sebagai tempat peristirahatan. Kalinyamat kira-kira terletak 18 km dari Jepara masuk ke pedalaman, tepi jalan ke Kudus. Menurut de Graaf, kota ini menjadi tempat kedudukan raja-raja kota pelabuhan itu.

Reruntuhan keraton Kalinyamat untuk sementara telah dilukiskan oleh Bosch, berdasarkan keterangan Th. C. Leeuwendaal bahwa di daerah itu terdapat tempat-tempat yang bernama Kriyan, Pacinan, Kauman, dan Sitinggil. Pada bulan September 1678, Antonio Hurt, waktu ia mengadakan ekspedisi dari Jepara ke Kediri, ia melihat kolam dengan banyak kura-kura jinak di dalamnya, di dekat Kalinyamat. Sejak za-



man dahulu, kolam dengan kura-kura merupakan bagian dari taman istana kerajaan Jawa (Graaf dan Pigeaud, 1990: 125). Tidak diketahui kapan Ratu Kalinyamat meninggal. Namun hal yang pasti adalah bahwa ia dimakamkan di dekat suaminya (Pangeran Hadirin) di Pemakaman Mantingan. Dalam mihrab masjid yang terdapat dalam makam Kalinyamat ditemukan *candra sengkala* yang berbunyi “rupa *brahmana warna sari*” yang yang bisa ditafsirkan sebagai tahun 1481 saka atau 1559 Masehi (Leeuwendal, 1930: 52).

### Kemerosotan Jepara

Pengganti Ratu Kalinyamat adalah Pangeran Jepara yang berkuasa dari tahun 1579 sampai tahun 1599. Menurut cerita *Babad Tanah Jawi*, ia adalah anak angkat Ratu Kalinyamat. Sementara itu sumber *Sejarah Banten* menyebutkan bahwa putra mahkota itu, yang bernama Pangeran Aria atau Pangeran Jepara adalah memang anak angkat Ratu Kalinyamat, putra Raja Hasanudin, Raja Banten. Pada masa inilah peranan Jepara sebagai kota pelabuhan yang penting mulai mengalami masa kemerosotannya. Hal itu nampaknya ada kaitannya dengan meninggalnya Sultan Trenggono pada tahun 1546, dan munculnya pusat kekuasaan baru di Jawa menggantikan Demak yaitu Kasultanan Pajang.

Pada waktu Jepara masih diperintah oleh Ratu Kalinyamat, Sultan Pajang membiarkan Jepara sebagai kerajaan pantai (maritim) yang berdiri sendiri. Hal itu mudah dimengerti karena Ratu Kalinyamat adalah sekutu Sultan Pajang yaitu Hadiwijaya dalam menghadapi dan menyingkirkan Aria Penagsang. Akan tetapi, setelah meninggalnya Ratu Kalinyamat, Sultan Pajang diperkirakan sudah merasa tidak terikat lagi dalam hubungan persekutu-

an dengan Jepara. Di samping itu Sultan Pajang yang sudah semakin mapan kedudukannya mempunyai ambisi untuk memperluas wilayah kekuasaannya, terutama ke daerah-daerah atau kota-kota pelabuhan sepanjang pantai utara Jawa. Motivasi utamanya adalah untuk menguasai perdagangan ekspor-impor Jawa dengan daerah-daerah sebarang melalui kota-kota pelabuhan tersebut.

Untuk mewujudkan cita-citanya itu, Sultan Pajang mulai melakukan ekspedisi militer atau penyerangan-penyerangan. Dalam ekspedisi militer itu Kudus dan Demak sebagai korban pertamanya. Baru pada tahun 1599 Jepara dengan susah payah berhasil ditundukkan. Daya tahan Jepara pada waktu itu, seperti telah disebutkan di muka, adalah benteng yang mengelilingi pelabuhan kota yang menghadap ke pedalaman dan dijaga ketat oleh prajurit Jepara. Dengan jatuhnya Jepara maka berakhirilah pemerintahan kerajaan maritim atau kota pelabuhan Jepara yang merdeka atau berdiri sendiri.

Walaupun telah mengalami kemerosotan bukan berarti bahwa pelabuhan Jepara tidak berfungsi lagi, dan peranan Jepara sebagai kota dan pelabuhan perdagangan menjadi sama sekali terhenti. Pelaut Belanda yang pertama kali datang ke Jepara menggambarkan Jepara masih berfungsi sebagai pelabuhan ekspor yang terpenting dari kerajaan Mataram di pedalaman yang semakin besar. Disamping orang-orang Jawa, juga banyak bangsa lain yang berdagang di pelabuhan Jepara antara lain Persia, Arab, melayu, Cina, Aceh, Gujarat, Koramandel, Pegu dan lain sebagainya (Van Wales, 1874: 428; De Graaf & Stibbe, 1918: 182).

Pada tahun 1613 Gubernur Jendral VOC, Jan Pieter Both, mendirikan kantor VOC di Jepara. Pendirian kantor di Jepara itu dengan alasan karena kantor

VOC di Gresik selalu mendapat gangguan dari para pedagang Islam yang tinggal berdagang di sana, akan tetapi menentang sistem politik dagang monopoli dari VOC (Van Wales, 1874: 429).

Pada tahun 1615, VOC diberi izin oleh raja Mataram, Sultan Agung, untuk mendirikan sebuah loji di Jepara, sebagai perwakilan perdagangan VOC di daerah itu (de Graaf, 1974: 56). Loji itu selesai dibangun pada tahun 1618. Pada tahun 1619 Gubernur Jendral VOC J. P. Coen mengirim ekspedisi militer ke Jepara, untuk memberi pelajaran (menghukum) para pelaut dan pedagang yang melakukan penyerangan/pembakaran terhadap kota pelabuhan Jepara dan perahu-perahu Belanda yang berlabuh di pelabuhan itu. Peristiwa itu terjadi sebanyak dua kali yaitu pada tahun 1618 dan 1619. Diperkirakan mereka adalah para pelaut dan pedagang muslim baik yang berasal dari Jepara sendiri maupun dari daerah-daerah atau pulau-pulau yang lain, yang merasa dirugikan oleh kehadiran Belanda VOC dengan lojinya dan sistem monopolinya (De Graaf & D.G. Stibbe, 1918: 183)

Pada tahun 1680-an VOC memperoleh konsesi dalam bentuk sewa (gadai) dari raja Mataram untuk mendirikan benteng di pelabuhan Jepara (Stapel, 1936 : 224; Liem Thian Joe, 1951: 13). Konsesi itu diberikan oleh Amangkurat II, sebagai imbalan jasa atas bantuan kompeni dalam menumpas pemberontakan Trunajaya. Pelabuhan-pelabuhan lain yang diserahkan oleh Amangkurat II antara lain Tegal, pelabuhan Kaligawe dan Semarang di Semarang, Rembang, Surabaya dan lain-lain. Dengan dibangunnya benteng di Jepara, VOC menempatkan kota pelabuhan itu sebagai pusat kekuasaannya di wilayah Pantai Timur Jawa. Sesudah itu VOC juga mem-

bangun benteng-benteng di kota-kota pelabuhan sepanjang pantai utara Jawa. Disamping sebagai kantor dagang, benteng-benteng tersebut juga berfungsi sebagai pertahanan terhadap serangan dari laut baik oleh pelaut-pelaut Nusantara maupun pelaut-pelaut Eropa lainnya, dan sebagai tempat tinggal masyarakat Eropa. Demikianlah di kota-kota pelabuhan dimana didirikan benteng VOC disebut dengan istilah sebagai kota-kota benteng (Nagtegaal, 1996: 94).

Pemilihan Jepara sebagai salah satu pusat kekuasaan VOC disamping Batavia pada waktu itu tentu saja atas dasar pertimbangan-pertimbangan yang menguntungkan. *Pertama*, VOC tentu tinggal mewarisi sarana dan prasarana kota pelabuhan, termasuk pelabuhannya yang strategis, yang telah dibangun dan dikembangkan pada masa kejayaan Jepara khususnya pada masa kekuasaan Ratu Kalinyamat. *Kedua*, Jepara pada saat itu masih memiliki daerah-daerah pedalaman yang banyak menghasilkan produk pertanian khususnya beras. Artinya, walaupun dengan pemain yang berbeda, Jepara pada waktu itu masih merupakan kota pelabuhan yang penting.

Sebagai bukti masih tetap eksisnya Jepara sebagai kota pelabuhan adalah munculnya pemimpin atau penguasa baru di kota pelabuhan Jepara yang bernama Kyai Demang Laksamana. Seperti telah dijelaskan di muka bahwa kyai Demang Laksamana adalah panglima armada laut Ratu Kalinyamat yang memimpin ekspedisi militer untuk mengusir Portugis dari Malaka. Di samping itu, juga terdapat pejabat yang bertugas mengawasi semua kantor pabean dan berkuasa di semua pelabuhan-pelabuhan kecil di muara sungai, yaitu syahbandar, yang pada waktu itu di Jepara disebut dengan nama *pecat tanda*. Seorang syahbandar

pelabuhan Jepara yang pernah menemui kapal-kapal Belanda pada tahun 1616 dan 1619 ternyata seorang keturunan Cina yang bernama Ince Muda.

Pada tahun 1697, pelabuhan Semarang mulai menggantikan kedudukan pelabuhan Jepara yang tidak mampu lagi mempertahankan fungsinya sebagai pelabuhan ekspor produk-produk pertanian khususnya beras (Nas, 1986, 13). Dalam hal itu terdapat informasi yang menyebutkan bahwa pelabuhan Jepara telah mengalami pendangkalan yang serius sebagai akibat sedimentasi (pengendapan) lumpur yang dibawa oleh arus sungai. Binatang karang yang semakin berkembang juga mempercepat pendangkalan dan kerusakan perairan di pelabuhan. Sementara itu sungai Jepara, terutama di bagian muaranya mulai tertutup oleh tanah beting (*gosong*), sedangkan tonggak-tonggak pembatas utama dermaga pelabuhan juga telah terkubur oleh endapan Lumpur. Lagi pula pulau-pulau kecil yaitu pulau Panjang dan Kelor yang secara alamiah berfungsi melindungi pelabuhan terhadap angin barat dan angin barat daya telah hilang tenggelam dalam laut (Veth, 1878: 764).

Oleh karena itu, sejak tahun 1700-an pelabuhan Jepara sudah tidak aman lagi untuk berlabuh, khususnya bagi kapal-kapal besar yang datang dari seberang laut atau kapal-kapal milik VOC. Sebagai akibat lebih lanjut adalah terhentinya ekspor kopi, gula dan beras yang dihasilkan oleh pedalaman Jepara ke daerah-daerah lain.

Terdapat sumber lain yang menyebutkan bahwa munculnya pelabuhan Semarang menggantikan pelabuhan VOC di Jepara juga disebabkan atau dengan pertimbangan pelabuhan Semarang memiliki keunggulan dalam akses atau hubungannya dengan daerah-daerah pedalaman yang lebih luas, yaitu ke

wilayah Vorstenlanden (kerajaan Surakarta dan Yogyakarta). Barangkali dengan kedua alasan atau pertimbangan itu pada tahun 1707 secara resmi VOC memindahkan pusat kekuasaannya dari benteng di Jepara ke Semarang. Pindahan itu berdasarkan persetujuan perjanjian antara VOC dengan raja Mataram Paku Buwana pada 31 Oktober 1707 (*Corpus Dilomaticum Neerlandico-Indicus*: 270-271; Nas, 1986: 3). Sejak itu pula Semarang semakin berkembang sebagai kota pelabuhan yang terbesar di Jawa Tengah sampai berakhirnya pemerintahan kolonial Belanda (Stevens, 1987: 18; Nas, 1986, 3).

Pada tahun 1743, Raja Mataram Kartasura yaitu Paku Buwana II menyerahkan hampir seluruh kota-kota pelabuhan milik Mataram dari Brebes sampai Pasuruhan (termasuk Jepara) kepada Kompeni. Penyerahan itu sebagai imbalan jasa terhadap Kompeni yang telah membantu Paku Buwana merebut istana Mataram dari Sunan Kuning atau Mas Garendi, pemimpin pemberontak dalam "perang Pacina". Perang Pacina atau geger Pacina semula terjadi di Batavia sebagai akibat pembunuhan masal yang dilakukan Kompeni (dibawah GG Valkenier) kepada orang-orang Cina, sehingga mereka terpaksa melawan.

Pemberontak Cina dibawah pimpinan Tai Wan Sui pada waktu itu berhasil membunuh pimpinan pasukan Belanda yang bernama van Velsen. Bahkan pemberontak Cina dibawah pimpinan Mas Garendi pada 30 juni 1742 berhasil menduduki kraton Kartasura. Ia diangkat menjadi raja dengan gelar Sunan Amangkurat Amral atau Sunan Kuning. Sedangkan raja (Paku Buwana II menyingkir ke luar istana (Ponorogo). Oleh karena Kompeni Belanda telah membantu PB II merebut Kartasura pemberontak pimpinan Sunan Kuning atau Mas Garendi,

maka hampir seluruh wilayah pasisiran Mataram diserahkan kepada Kompeni melalui perjanjian 11 November 1743 dan 18 Mei 1746. Dalam Perjanjian I Sunan termasuk menyerahkan daerah2 Gresik, panarukan dan sekitarnya, Surabaya, Rembang dan Semarang. Sedangkan berdasarkan perjanjian II Sunan harus menyerahkan seluruh daerah pasisir Jawa yaitu Brebes, Tegal, Pemalang, Pekalongan, Batang, Kendal, Demak, Juwana, Kudus, Pati, Tuban, Sedayu, Gresik, Lamongan, Sidoharjo, Bangil, Pasuruhan, seperempat daerah malang, Semarang, Jepara, Rembang, Surabaya, dan Madura (Nitinogoro, 1982: 24). Sebuah disertasi yang membahas secara khusus mengenai Perang Pacina adalah yang ditulis oleh Willem Remmelink, *The Chinese War and the Collapse of the Javanese State, 1725-1743*. Leiden: KITLV Press, 1994 (Remmelink, 1994)

Hal penting yang perlu diketahui dalam hubungannya dengan hal itu adalah bahwa sejak saat itu jaringan perdagangan masyarakat Jawa pada umumnya yang berpusat di kota-kota pantai atau pelabuhan pantai utara Jawa, termasuk Jepara telah jatuh ke tangan orang-orang Eropa. Lebih dari itu penguasaan VOC atas kota-kota pelabuhan Jawa secara berangsur-angsur telah mematikan aktivitas pelayaran dan perdagangan antar pulau dari masyarakat pribumi. Hal ini sangat berkaitan erat dengan sifat eksploitasi VOC yaitu (Nagtegaal, 1996: 123) Penggunaan cara paksaan dalam hubungan ekonomi dengan penduduk pribumi, dan membuat mereka tergantung kepada VOC. Komoditi ekspor cenderung bergeser kepada bahan-bahan mentah (*deindustrialization*), sehingga semakin memerosotnya nilai tambah produk-produk masyarakat pribumi.

## SIMPULAN

Kehidupan kemaritiman merupakan aspek yang sangat vital dalam perjalanan sejarah bangsa Indonesia sejak zaman raja-raja pra-kolonial. Pada masa kekuasaan Ratu Kalinyamat, pengaruh kekuasaan Jepara di sepanjang pantai utara Jawa, di samping karena posisi politiknya juga karena harta kekayaannya yang melimpah yang bersumber pada pelayaran dan perdagangan dengan daerah seberang sangat menguntungkan. Kejayaan kerajaan maritim Jepara pada masa pemerintahan Ratu Kalinyamat didukung oleh armada laut yang besar dan kuat. Hal itu dapat diketahui dari ekspedisi militer laut sebanyak dua kali yang dilakukan Ratu Kalinyamat untuk mengusir Portugis. Akan tetapi, sejak kedatangan bangsa Barat di Indonesia pada abad ke-17, khususnya Belanda dunia kemaritiman di Nusantara secara berangsur-angsur mengalami kemunduran.

## DAFTAR PUSTAKA

- Bemmelen, R.W. 1941. *Geologische Kaart van Java, toelichting bij de bladen 73 (Semarang) en 74 (Ungaran), dienst van de Mijnbouw in Nederlandsch Indie*, Den Haag: W.P. van Stockum en Zoon
- Burger Dh. 1962. *Sejarah Ekonomis Sosiologis*. Terjemahan Prajudi. Jakarta: Negara Pradnjaparamita.
- Graaf De & D.G. Stibbe. 1918. *Encyclopedie van Nederlandsch-Indië*. tweede deel, 'S Gravenhage: Martinus Nijhof, Leiden, N.V. v/h E.J. Brill.
- Graaf H.J. de. 1974. "Tomè Pires: Suma Oriental en het tijdperk van Godsdiens overgang". *BKI*, 108.
- Graaf, H.J. de & Th.G.Th. Pigeaud. 1974. *De Eerste Moeslimse Vorstendommen Op Java*. S Gravenhage: Martinus Nijhoff.

- Graaf H.J. de. 1990. *Puncak Kekuasaan Mataram. Politik Ekspansi Sultan Agung*, (seri terjemahan Javanologi). Jakarta: Pustaka Utama Grafiti.
- Graaf H.J. de dan Th.G.Th. Pigeaud, 1960, *De Eerste Moeslimse Vorstendommen op Java*, 's Gravenhage: Martinus Nijhoff
- . 1985. *Kerajaan-Kerajaan Islam di Jawa: Peralihan dari Majapahit ke Mataram*, seri terjemahan Javanologi, cetakan pertama, Jakarta: PT Temprint.
- Groeneveldt W.P. 1960. *Historical Notes on Indonesia and Malaya Compiled from Chinese Sources*. Jakarta: Bhratara.
- Lapian A.B. 1991. "Dunia Maritim Asia Tenggara", makalah disampaikan dalam ceramah dalam rangka Penelitian kembali Karya-karya Utama Sejarawan asing tentang Sejarah Indonesia (Jakarta, 23 Agustus 1991) hlm. 9.
- Lekkerkerker C. 1932. "Javaansche geographies namen als Spiegel va de omgeving en de denkwijze van het volk", I, *de Indische Gids*, 1932, hlm. 27.
- Leeuwendal Th. C. 1930. *Oudheidkundig Verslag*
- Lombaerd, Denys. 1996. *Nusa Jawa: Silang Budaya*. jilid 2. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Mardiwarsito L. 1986. *Kamus Jawa kuna Indonesia*. Cetakan ke-3. Ende: Nusa Indah.
- Nagtegaal, Luc. 1996. *Riding The Dutch Tiger, The Dutch east Indies and the Northeast coast of Java, 1680-1743*. Leiden: KITLV Press.Pigeaud.
- Nas J.M. Peter. 1986. "The Indonesian City Studies Urban Development and Planning, Dordrecht-Holland; Foris Publications Publication. 1986, dalam terbitan berkala *KITLV*, 1986, hal 3.
- Nitinegoro, Soemardjo. 1982. *Berdirinya Ngayogyakarta Hadiningrat*. Yogyakarta: Yayasan pendidikan Tinggi Putra Jaya.
- Panitia Penyusunan Hari Jadi Jepara 1988. *Sejarah dan Hari Jadi Jepara*. Jepara: Pemerintah Kabupaten Daerah Tingkat II Jepara.
- Reeves, Peter dkk. 1989. "Studying the Asian port city" dalam Frank Broeze (ed.). *Brides of the Sea. Port Cities of Asia the 16<sup>th</sup>-20<sup>th</sup> Centuties*, Kensington: New South Wales University Press
- Rommelink, Willem. 1984. *The Chinese War and the Collapse of the Javanese State. 1725-1743*. Leiden: KITLV
- Ricklefs, M.C. 1998. *Sejarah Indonesia Modern*. terjemahan Drs. Dharmono Hardjowidjono. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Singh, D.S. Ranjit. 1990. "Brunai and the Hinterland of Sabah: Commercial and economic Relations with Special reference of the second half of nineteenth century". dalam J. Kathirithamby-Wells 7 John Viliers (ed) , *The Southeast Asian Port And Polity, Rise and Demise*. Singapore: Singapore University press.
- Stapel F. W. (ed.). 1936. *Geschiedenis van Nederlandsch Indie*. Amsterdam: Joost van Vondel.
- Stevens, Theo. 1987. "Semarang, central Java and the world market 1870-1900" (paper).
- Thian Joe, Liem. 1951. *Riwayat Semarang*, Batavia: Boekhandel Ho Kim Yoe.
- Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa. 1996. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. edisi kedua, Jakarta: Balai Pustaka.
- Veth P. J.. 1878. *Java, Geographisch, Etnologisch, Historisch*. jilid II, Haarlem: De Erven F.Bohn
- Wales Van, 1874 . "Jepara" dalam *T.v.N.I*, 1874, II, hlm. 427