

**SEBELUM KAPAL KANDAS:  
PELABUHAN JEPARA DAN SEMARANG PADA “ABAD REMPAH”**

Heri Priyatmoko<sup>1</sup>, Mimi Savitri<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Prodi Sejarah, Fakultas Sastra, Universitas Sanata Dharma

<sup>2</sup> Departemen Arkeologi, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Gadjah Mada

Heripriyatmoko@usd.ac.id

**ABSTRAK**

Di masa pagebluk Covid-19, rempah-rempah kembali diburu masyarakat luas untuk diolah menjadi jamu demi menjaga ketahanan tubuh. Kenyataan tersebut mengingatkan kita pada abad XVI-XVIII, bangsa asing mencari rempah-rempah di Nusantara untuk pengobatan dan bumbu masak. Artikel ini bertujuan mengkaji geliat pelabuhan Jepara dan Semarang yang menjadi salah satu *jujukan* rombongan pelaut asing pada “Abad Rempah”. Berbekal metode sejarah dan pendekatan arkeologi lanskap, diketahui bahwa bandar Jepara dan Semarang menyediakan komoditas unggulan beras, kayu, dan rempah yang turut berkontribusi meramaikan jalur perdagangan internasional. Meski letaknya jauh dari pusat kerajaan, pelabuhan Jepara dan Semarang merupakan arena kontestasi politik kerajaan lokal dan penguasa kolonial. Pelabuhan sebagai penghasil pajak kerajaan dikontrol melalui tangan wedana bupati. Terbukti pula pergeseran pusat kekuasaan kolonial dari Jepara ke Semarang pada pengujung abad XVII tidak serta merta menyebabkan pelabuhan Jepara mati. Temuan menarik lainnya, yakni niagawan lokal dari pelabuhan Jepara dan Semarang memakai kapal jung untuk mengarungi Jalur Rempah mengusung dagangan untuk dijual maupun dibarter dengan komoditas khas dari daerah lain. Maknanya, masyarakat lokal di pelabuhan Jepara dan Semarang terlibat aktif dalam jaringan global kala itu, bukan sebagai pelaku pasif sebagaimana sering dituliskan dalam pustaka selama ini. Kemudian, kedekatan warga Jepara dan Semarang dengan rempah-rempah dapat ditunjukkan melalui toponim daerah berlatar rempah.

Kata kunci: Pelabuhan Jepara, Pelabuhan Semarang, Wedana Bupati, Abad Rempah

***BEFORE THE SHIP RAN AGROUND:  
JEPARA AND SEMARANG PORTS IN THE “AGE OF SPICES”***

**ABSTRACT**

*During the Covid-19 pandemic era, people sought spices to be processed into herbal medicine to maintain body resistance. This fact reminds us that in the XVI-XVIII centuries, foreigners looked for spices in Nusantara for medicine and seasonings. This article aims to examine the role of the Jepara and Semarang ports which became one of the foreign seafarers’ destinations in the “Age of Spices”. Based on historical methods and landscape archeological approach, Jepara and Semarang ports provided primary commodities like rice, wood, and spices, which contributed to enlivening international trade routes. Despite being far from the royal center, the ports of Jepara*

*and Semarang were arenas of political contestation between local kingdoms and colonial rules. The district head controlled the port as a royal as a royal tax producer. In addition, the shift of the center of colonial power from Jepara to Semarang at the end of the 17<sup>th</sup> century was not the end of Jepara port. Another interesting finding was that local merchants from the ports of Jepara and Semarang used Jung ships to navigate the Spice Routes carrying merchandise for sale or bartering with typical commodities from other regions. It means that the local commodities in the ports of Jepara and Semarang were actively involved in the global network, not as passive actors as it is often written in the literature so far. Then, the close relationship of the Jepara and Semarang people to spices can be shown through the toponym of the area using spice names.*

*Keywords: Jepara port, Semarang port, district head, spice century*

## **PENDAHULUAN**

Sudah dua tahun, dunia internasional belum lepas dari teror virus Covid-19. “Musuh” tidak terlihat itu memakan banyak korban jiwa dan melahirkan kecemasan jutaan manusia. Terdapat seratus lebih negara di dunia kelabakan diserang pagebluk yang belum ditemukan penangkalnya yang cespleng itu. Tenaga medis dengan misi kemanusiaan menangani pasien malah ikut terkapar. Tragedi korona tersebut mengingatkan kita pada fenomena sejarah wabah pes yang menjangkiti sekitar 25.000 warga London tahun 1603. Mayat-mayat membusuk di jalanan akibat penyakit yang menular itu. Diungkapkan oleh dokter, kehidupan kota berangsur membaik dan masyarakat sembuh berkat rempah-rempah yang menjaga badan.<sup>1</sup>

Rempah-rempah yang dijuluki “buah dari surga” atau “punya kekuatan sihir” ini ternyata mengubah sejarah dunia. Ia telah menggerakkan manusia berabad-abad silam berani mengarungi samudra menuju telatah Nusantara yang berjarak ribuan mil tanpa takut ancaman perompak maupun keganasan badai. Di masa perburuan rempah, Jawa Tengah memiliki pelabuhan Jepara dan Semarang yang direken dalam jaringan internasional. Pramoedya Ananta Toer dalam karya *Arus Balik* mengisahkan kemerosotan Kerajaan Majapahit abad XVI menyebabkan tumbuh subur nya bandar-bandar niaga di Jawa yang dikuasai para raja kecil.<sup>2</sup>

Kehidupan di bandar Jepara berdetak sedari abad XIII, sedangkan bandar Semarang tahun 1697 mulai menggantikan kedudukan Jepara yang tidak mampu lagi mempertahankan fungsinya sebagai pelabuhan ekspor produk pertanian, khususnya beras. Hal itu terjadi sejalan dengan dipindahkannya pusat kekuasaan VOC di Jawa yang awalnya berkedudukan di Jepara ke

---

<sup>1</sup> Simak kajian Jack Turner, *Sejarah Rempah: Dari Erotisme sampai Imperialisme* (Jakarta: Komunitas Bambu, 2011).

<sup>2</sup> Pelajari Pramoedya Ananta Toer, *Arus Balik*. (Jakarta: Hasta Mitra, 1995).

Semarang.<sup>3</sup> Kapal-kapal pengangkut rempah-rempah singgah ke pelabuhan Jepara dan Semarang untuk melakukan transaksi dan menenun relasi sosial-budaya. Dengan latar belakang di atas, artikel ini hendak menjawab dua pertanyaan pokok: Bagaimana potret historis pelabuhan Jepara dan Semarang pada “Abad Rempah”? Komoditas apa yang turut meramaikan pelabuhan Jepara dan Semarang di masa lampau?

Konsep yang dipakai adalah “Abad Rempah”. Menurut Fadly Rahman (2020), terminologi tersebut menggambarkan sebuah periode yang merekam masifnya aktivitas perburuan rempah-rempah oleh bangsa asing di Nusantara pada abad XVI-XVIII.<sup>4</sup> Selanjutnya, konsep “globalisasi” merujuk pemikiran Selo Soemardjan (1964) dimengerti sebagai terbentuknya organisasi dan komunikasi antara masyarakat di seluruh dunia untuk mengikuti sistem dan kaidah yang sama.<sup>5</sup> Didasari spirit perdagangan rempah, di abad XVI-XVIII arus globalisasi telah merasuk ke pelabuhan Jepara dan Semarang ditandai adanya komunikasi intensif antara masyarakat lokal dengan bangsa asing. Dengan dorongan globalisasi, terbentuk pula organisasi yang mengurus persoalan ekonomi-politik berpusat di sekitar pelabuhan, misalnya VOC.

Metode yang digunakan ialah metode sejarah yang meliputi: (1) heuristik atau pencarian sumber. Data sezaman yang dipakai antara lain, laporan VOC yang merekam dinamika pelabuhan dan peta lama. Juga memanfaatkan pustaka lawas yang dianggit petualang asing. (2) Kritik sumber atau verifikasi guna mencermati keaslian sumber serta melihat kredibilitas sumber. (3) Interpretasi, yakni menganalisis atas fakta-fakta sejarah. Langkah terakhir adalah (4) historiografi, yakni upaya menuliskan hasil riset dengan memperhatikan aspek kronologis dan logika historis.<sup>6</sup> Kemudian, tujuan penelitian ini adalah merekam realitas sejarah pelabuhan Jepara dan Semarang yang bertemali dengan dunia rempah-rempah. Juga memahami kontribusi dua pelabuhan di Jawa Tengah ini dalam jaringan internasional pada “Abad Rempah”.

## A. DINAMIKA PELABUHAN JEPARA

---

<sup>3</sup> Liem Thian Joe, *Riwayat Semarang 1416-1931: Dari Zamannya Sam Po sampai terhapoesnya Kong Koan*. (Semarang: Boekhandel Hou Kim Jou, 1957) hlm. 13

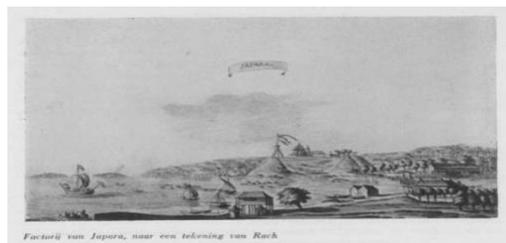
<sup>4</sup> Disampaikan dalam Webinar “*Goyang Lidah dengan Rempah-rempah*”, Senin 11 Mei 2020.

<sup>5</sup> Selo Soemardjan dan Soelaeman Soemardi, *Setangkai Bunga Sosiologi*, (Jakarta: Yayasan Badan Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, 1964).

<sup>6</sup> Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*. (Yogyakarta: Benteng Budaya, 1995), hlm 99.

Jejara menjadi pelabuhan agung abad XV sewaktu Demak menggeser Majapahit sebagai pusat ibu kota kerajaan. Mendedah berita asing, kota Jejara menggeser Tuban sebagai pelabuhan ekspor-impor terbesar di Pantai Utara Jawa dengan jalur rempah berskala internasional antara Malaka dengan Maluku. Barisan pedagang Jawa hilir mudik ke Maluku mengimbangi aktivitas niaga kaum Cina. Kapal mereka memuat beras, lada, dan asam Jawa. Bakul India mengangkut komoditas dari India dan bakul Cina membawa iring barang buatan dari negerinya. Dalam kapal mereka, tergoles rempah-rempah Maluku, seperti cengkeh dan pala manakala balik ke Jawa. Lantas, barang itu dicangking pedagang Melayu ke Malaka.<sup>7</sup>

Jalur niaga Laut Jawa yang besar kala itu adalah dari Malaka, Jejara, menyambung Maluku. Tomé Pires merekam, Jejara tahun 1470 dipimpin oleh Aryo Timur. Lingkungan pelabuhan yang baik mendorong para pedagang bertandang ke Jawa atau akan melanjutkan daya jelajahnya menuju Maluku acap mampir di bandar Jejara. Bola mata Tomé Pires menyaksikan, kota bandar Jejara berada di teluk menawarkan pesona keindahan dan menjadi tempat tujuan ideal dari sekian banyak pelabuhan yang dikunjungi selama mengembara di abad XVI.<sup>8</sup> Jalinan komunikasi lintas bangsa berjalan mulus memakai bahasa Melayu manakala bersemuka. Peneliti kawakan Prancis, Denys Lombard membentangkan argumentasi, pemakaian bahasa Melayu di pelabuhan besar merupakan keniscayaan.<sup>9</sup> Maklum bila bahasa ini disebut *lingua franca* atau bahasa perdagangan.



Factorij van Japara, Van Rach

---

<sup>7</sup> A. Hamid, *Sejarah Maritim Indonesia*, (Yogyakarta: Ombak, 2013), hlm. 187.

<sup>8</sup> Chusnul Hayati, dkk., *Ratu Kalinyamat*, (Semarang: Puslit Sosbud Lemlit Undip, 2007), hlm 58.

<sup>9</sup> Denys Lombard, *Nusa Jawa: Silang Budaya 2*, (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2005), hlm. 34.

Guna melihat potret utuh pelabuhan Jepara, kita perlu membuka kembali karangan F. A. Sutjipto bertajuk “Tamasya ke Kota Bandar Jepara”.<sup>10</sup> Berangkat dari selembarnya lukisan apik abad XVII, penulis merekonstruksi keadaan pelabuhan Jepara di masa lampau. Dari lukisan Rach di atas,<sup>11</sup> terlihat bentuk serta pantainya relatif menjorok ke dalam, sementara di belakangnya terhampar pemandangan tanah ujung lereng gunung Muria yang molek. Hati dihinggapi rasa penasaran, yakni mengapa jumlah perahunya sedikit. Padahal menurut J. C. van Leur (2016), Jepara kala itu menjadi pelabuhan pengekspor beras monopoli kerajaan.<sup>12</sup> Menyeruak asumsi, perahu jukung Jepara sebesar 10-30 *last* (20-30 ton) dimungkinkan tengah mengusung beras ke target operasi di Maluku dan Malaka, atau pulau lainnya. Barangkali juga kapal masih berada di bengkel seraya menunggu pasokan beras dan kayu dari kawasan *hinterland* terkumpul. Analisis lainnya, Rach mengayunkan kuas kala pagi menjemput, tak heran bandar Jepara tampak *mamring* alias senyap.



De Stadt Japare op groot Java

Namun, bila gulungan lukisan *De Stadt Japare op Groot Java*<sup>13</sup> sekitar tahun 1660 digelarkan, maka imajinasi historis kita mengembara pada hiruk pikuk pelabuhan Jepara. Suasana bertolak belakang dengan lukisan Rach yang dipakai FA. Sutjipto untuk menuturkan kelampauan kota pelabuhan Jepara. Terangnya langit menyebabkan segala elemen yang tergambar dalam lukisan itu terungkap. Dalam lukisan berangka tahun 1660 itu, tampak beberapa kapal besar dan perahu kecil meramaikan pelabuhan Jepara. Pada sebuah kapal besar sisi kanan, berkibar bendera

---

<sup>10</sup> Diolah dari artikel F.A. Sutjipto, “Tamasya ke Kota Bandar Jepara”, Majalah *Basis*, No. XVII edisi bulan Mei, 1968, hlm. 225-234.

<sup>11</sup> Reproduksi lukisan dari Rach mengenai bandar Jepara dengan factory kompeninya terdapat dalam buku Dr. H. J. De Graaf *Geschiedenis van Indonesië's Gravenhage/Bandung*, (1949), hlm. 353

<sup>12</sup> Van Leur, J.C. *Perdagangan dan Masyarakat Indonesia: Esai-Esai tentang Sejarah Sosial dan Ekonomi Asia*, (Yogyakarta: Ombak, 2015).

<sup>13</sup> F.W. Stapel, *Geschiedenis van Nederlandsch Indie, deel II*. (N.V. Uitgeversmaatschappij: Joost van den Vondel, 1939), hlm. 395.

tiga kelir dari bangsa Belanda. Kenyataan ini menegaskan pelabuhan Jepara terjerat pada jaringan perdagangan lintas bangsa yang memburu rempah dan komoditas lainnya. Di belakang pelabuhan, dua gunung besar dengan awan bergulung-gulung menawarkan kemolekan alam Jawa Tengah. Tak jauh dari bibir pantai, benteng kota gagah berwarna cokelat bata untuk pertahanan penguasa lokal dan batas teritorial antara pemukiman dengan bandar. Pepohonan kelapa menjadi ciri pemandangan alam pesisir tertangkap pula oleh mata. Bandar Jepara dikenal pedagang luar tanpa kunjung putus memasok komoditas beras dan kayu pilihan.

Dari studi AB Lopian terjelaskan, Jepara relatif lebih kecil dibandingkan dengan pelabuhan lainnya. Penduduknya juga lebih sedikit dari Demak. Hanya saja, bandarnya lebih penting. Posisi pelabuhan di dalam teluk bisa disambangi kapal besar. Tak ayal, pertumbuhan Jepara sebagai pelabuhan ternama dalam jalur rempah di Nusantara menautkan Malaka dan Maluku. Dari bandar Jepara inilah, ekspedisi-ekspedisi penyeberangan Laut Jawa bertolak untuk melebarkan kekuasaan ke Bangka dan Kalimantan Selatan (Tanjungpura dan Lawe).<sup>14</sup> Besarnya ukuran kapal berikut ramainya bandar memang terbukti dengan membentangkan lukisan tahun 1660 itu.

Lukisan lama di atas merupakan bukti faktual perkembangan Jepara dengan pusatnya di kota pelabuhan, bukan di tengah kota ataupun pedalaman. Awal terciptanya embryo kota memang di pusat keramaian seperti pelabuhan. Kota pelabuhan Jepara mengalami pasang-surut terkait dengan eksistensi penguasa lokal maupun gempuran kekuatan asing. Tahun 1613, gubernur jenderal VOC Jan Pieter Both mendirikan kantor di Jepara lantaran kantor di Gresik terus direcoki pedagang Islam yang menolak sistem politik dagang VOC.<sup>15</sup> Tahun 1615 VOC diizinkan penguasa Mataram membangun loji di Jepara.<sup>16</sup> Tahun 1618 dan 1619 pecah pertempuran di kota pelabuhan Jepara melibatkan pedagang yang dirugikan oleh sistem monopoli perdagangan VOC di Jepara dan keberadaan lojinya. Meriam menyalak, dentuman peluru menggelegar. Gubernur Jenderal J. P. Coen membendung penyerangan ini dengan mengirim ekspedisi militer merangsek ke Jepara.<sup>17</sup> Koneksi sewa dagang dengan mendirikan benteng di pelabuhan Jepara diperoleh VOC dari

---

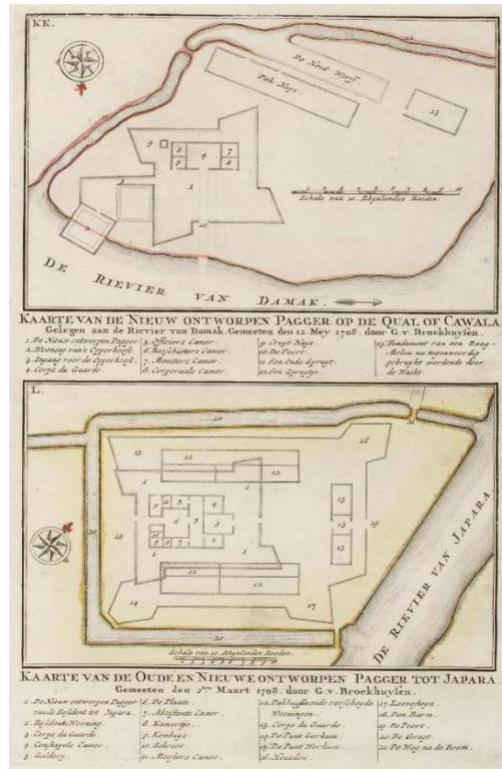
<sup>14</sup> A.B. Lopian, *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad Ke-16 dan 17*, (Jakarta: Komunitas Bambu, 2008), hlm. 50

<sup>15</sup> Van Wales, "Jepara", dalam *T.v.N.I.*, 1874 II, hlm. 429.

<sup>16</sup> De Graaf, *Tomé Pires: Suma Oriental en het tijdperk van Godsdienst Overgang*, (BKI, 1974), hlm 56.

<sup>17</sup> De Graaf dan D.G. Stibbe, *Encyclopedie van Nederlandsch-Indië*, (Tweede deel, S Gravenhage: Martinus Nijhoff, Leiden, N.V. v/h E. J. Brill, 1918), hlm 183.

penguasa Mataram tahun 1680-an.<sup>18</sup> Usai benteng dibangun di pelabuhan Jepara, Kompeni memposisikan kota pelabuhan sebagai pusat kekuasaan untuk wilayah pantai timur Jawa.<sup>19</sup>



Denah Benteng VOC di Jepara<sup>20</sup>

Pelabuhan Jepara mulai tak digubris VOC dan posisinya digantikan pelabuhan Semarang tahun 1697.<sup>21</sup> Perlu dicermati pula, pelabuhan Jepara mulai temaram akibat pendangkalan endapan lumpur yang terbawa arus sungai, tidak semata-mata perpindahan pusat kekuasaan Belanda. Binatang karang yang membiak mempercepat pendangkalan di pantai, juga muara Sungai Jepara tertutup pasir beting, dan tonggak pembatas utama dermaga terpendam lumpur. Pulau Panjang dan Pulau Kelor yang semula secara alami berfungsi melindungi pelabuhan Jepara dari angin barat dan

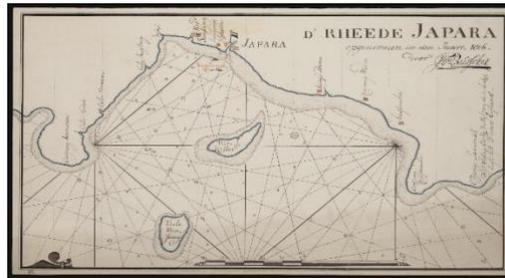
<sup>18</sup> Thian Joe Liem, *Riwayat Semarang*, (Batavia: Boekhandel Ho Kim Yoe, 1951), hlm. 13.

<sup>19</sup> Luc Nagtegaal, *Riding The Dutch Tiger, The Dutch East Indies and The Northeast Coast of Jawa, 1680-1743*, (Leiden: KITLV Press, 1996), hlm 94.

<sup>20</sup> Kaarte Van de Nieuw Ontworpen Pagger op de Qual of Cawala, Gelegen aan de Rivier van Damak, Gemeente den 12 Mey 1708. Dor G.V. Broekhuizen dan Kaarte van de Oude en Nieuwe Ontworpen Pagger Tot Japara, Gemeente den Jten Maart 1708. Dor G.V. Broekhuizen. Koleksi perpustakaan Leiden.

<sup>21</sup> Peter J.M. Nas, "The Indonesian City Studies Urban Development and Planning", dalam *Terbitan Berkala KITLV*, (Dordrecht-Holland: Foris Publications, 1986), hlm 13.

angin barat daya, telah amblas di bawah permukaan laut.<sup>22</sup> Di lain pihak, pelabuhan Semarang dinilai unggul soal akses jalur ke berbagai daerah di pedalaman Jawa, yaitu ke Surakarta dan Yogyakarta. Tahun 1707, Kompeni resmi memindahkan pusat bandar dari Jepara ke Semarang atas dasar persetujuan kontrak VOC dengan Paku Buwono pada 31 Oktober 1707.<sup>23</sup>



Letak Pulau Kelor dan Pulau Panjang<sup>24</sup>

Dalam arsip kolonial abad XIX yang kami temukan, tersirat keterangan pelabuhan Jepara tidak langsung ditinggalkan. Ia tetap menjadi bagian dari jalur perdagangan yang dilintasi kapal-kapal pengusung aneka komoditas, termasuk beras yang berasal dari pedesaan di Jawa Tengah. Desa mengepung kota (pelabuhan) berlaku juga untuk Jepara detik itu. Kota Jepara mustahil berdiri sendiri tanpa sokongan pedesaan sebagai penghasil beras dan kayu. Ungkapan lokal *loh jinawi* (tanah subur) memang tepat dialamatkan pada *hinterland* atau pedalaman Jawa Tengah yang penuh dengan hamparan persawahan luas nan subur. Silam, ungkapan itu bukan sekadar tuturan dalang kala masyarakat pribumi menanggapi pentas wayang kulit untuk syukuran maupun ruwatan. Realitas historis ini sukar dibantah dengan mengecek berita sezaman yang dilaporkan utusan Kompeni sewaktu menapak tanah di *kuthagara* atau ibu kota Kerajaan Mataram yang berpusat di Kerta. Misalnya, Dr. de Haen (1622 dan 1623), Jan Vos (1624), Pieter Franssen (1630), dan Rijckloff Volkertsz van Goens (1648-1653).<sup>25</sup>

Menyinggung area *hinterland*, kurang afdol bila tanpa mengupas kedudukan Jepara dalam lingkaran kekuasaan Mataram Islam. Dari studi B. Schrieke (1957) diketahui, kota bandar Jepara

<sup>22</sup> P. J. Veth, Jawa, *Geographisch, Etnologisch, Historisch Jilid II*, (Haarlem: De Erven F. Bohn, 1878), hlm. 764.

<sup>23</sup> J. M. Peter Nas, "The Indonesian City Studies Urban Development and Planning", dalam *Terbitan Berkala KITLV* (Dordrecht-Holland Foris Publications 1986), hlm. 3

<sup>24</sup> D' Rheede Japara 1806. Koleksi perpustakaan Leiden

<sup>25</sup> Mengenai perjalanan Ryckloff volckeilsz van Goens, pelajari tulisan Dr. H. J. de Graaf: *De vijfgezantschaps reizen van Rijckloff van Goen naar het hof van Mataram 1648-1654*, (dalam W.L.V. jilid. LIX, Den Haag (1956), hlm. 204-269 dan 177-203).

berada di sisi barat pesisiran timur. Bandar bersisian dengan pesisiran barat, terpisahkan Sungai Serang (atau Tedunan?).<sup>26</sup> Secara faktual, wilayah kekuasaan Mataram terbagi atas *kuthagara* (kota istana), *negaragung* (daerah luar di sekitar kota kerajaan), *brang wetan* (timur), dan *kulon* (Barat), pesisiran timur dan barat.<sup>27</sup> Jepara menjadi bagian *tlatah pasisir wetan* (pesisiran timur). Menimbang posisinya penting sebagaimana Pati, Demak serta Semarang, Jepara dikendalikan seorang *gouverneur* (istilahnya Kompeni) atau wedana (terminologi *Pustaka Raja Puwara*). Derajatnya bisa disepadankan kepala daerah, sementara pengurus kota digarap oleh kiai lurah sebagai *standholder*. Sepucuk surat di bulan Mei 1670 terlayang ke Batavia guna berembuk sesuatu atas nama raja. Pada sehelai surat itu, Tumenggung Wiratmaka sebagai gubernur Jepara menyinggung nama Keey Loera Marmagatty (Marmagati) dan Key Loera Ima Raxa (Imareksa) yang merupakan nama kedua kiai lurah sesuai ejaan kompeni.<sup>28</sup> Dua kiai dititahkan menggamit surat gubernur.

Wedana bupati berkuasa pula atas daerah seberang. Ia memikul tanggung jawab mengawasi daerah upeti Jambi, bupati Demak mengontrol daerah Palembang, dan mata elang bupati Semarang menyoroti geliat daerah Sukadana di Kalimantan.<sup>29</sup> Tersebutkan pula jabatan pesisiran, yakni *pecat tanda* yang memikul tanggung jawab mengurus bandar laut. Fakta ini tersurat dalam *Serat Pustaka Raja Puwara*: “*Pecat tanda kawajibanipun kapitadosan amadani para panduan bandar laut sadaja, sarta anjepeng pangawasaning muara seganten sadaya.*”<sup>30</sup> (Pecat tanda bertugas mengawasi keluar-masuknya perdagangan di pelabuhan serta menguasai seluruh area perairan berikut jalur-jalurnya). Sebelum jatuh ke tangan VOC, raja mengangkat langsung gubernur atau wedana pesisir selepas berbincang bersama dewan penasihat istana yang diisi kerabat raja yang berumur tua. Kendati demikian, sukar diabaikan pula unsur subjektivitas raja. Sering terjadi mutasi jabatan terlebih pembesar pesisiran jauh dari kontrol keraton.

Kendati jaraknya jauh, wedana pesisiran tetap dalam pengawasan istana. Utusan raja leluasa mengadakan inspeksi mendadak. Bahkan, kerabat raja ditaruh di area pelabuhan. Semisal, pelabuhan Semarang tahun 1631 dalam naungan tumenggung pesisir Warganaja. Namun, dia di

---

<sup>26</sup> B. Schrieke, *Indonesian Sociological Studies* jilid II (Bandung: W. van Hoeve, 1955) hlm.154

<sup>27</sup> Tentang pembagian wilayah berikut nama jabatan, tanah lungguh, juga kewajiban pejabat dibabar dalam *Serat Pustaka Raja Puwara*.

<sup>28</sup> Periksa *Dagh Register* tahun 1670, (lihat catatan tgl 4 Mei pada hlm. 67, juga lihat hlm 66, 68, 69)

<sup>29</sup> A.B. Lopian, *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16 dan 17*, (Jakarta: Komunitas Bambu, 2008) hlm. 107.

<sup>30</sup> Baca *Pustaka Raja Puwara*.

bawah kendali aristokrat kerajaan Tumenggung Arya Wangsa. Kenyataan ini terbaca saat Pieter Franssen pada 16 Mei 1631 singgah di Semarang. Orang Eropa ini ditemui kiai lurah Juda yang menguasai kota untuk ditemani ke rumah Tumenggung Warganaja sebagai penguasa daerah wedana. Lantas, utusan Kompeni tersebut dipertemukan bangsawan istana Tumenggung Arya Wangsa yang memegang wilayah Semarang sebelum dibawa ke istana Mataram menemui raja.<sup>31</sup>

Wedana pesisir tidak jarang mengalami kesulitan manakala melakoni tugas mengumpulkan hasil cukai pelabuhan. Meski jiwa dagangnya menebal, wedana pesisir tetaplah penguasa feodal yang dipengaruhi tradisi feodal bergaya hidup boros. Hasil cukai yang digelontorkan ke kerajaan digerogoti untuk ongkos administratif kemandirian dan biaya hidup wedana. Penundaan penyeteroran berbuah teguran dari istana. Tahun 1664 mencuat nama Nitinegara utusan Sunan Amangkurat I terjun ke bandar Gresik hingga Jepara guna mendesak pembesar pesisiran gegas mengumpulkan hasil cukai untuk disetor ke kas istana Mataram.<sup>32</sup>

Tidak enteng pula wedana pesisir mengawali kerja diplomatik. Bertindak atas nama raja manakala bersinggungan dengan Belanda, Inggris, dan niagawan asing lainnya, termasuk etnis non-Jawa di Nusantara. Korespondensi antara Kompeni dan Mataram di Batavia dibikin dengan perantara wedana pesisir, melalui tumenggung dari Kendal, Tegal, maupun Jepara. Kyai Ngabehi Wangsadipa sebagai gubernur Jepara menemui Cornelis Speelman kala mengunjungi Jepara pada 26 Desember 1676. Tanggal 26 Februari 1677 Wangsadipa mewakili raja menggelar kontrak bersama Belanda.<sup>33</sup>

Sebagai penguasa lokal, wedana pesisir memiliki kekuasaan besar di daerah bandar. Semisal, ia mengantongi hak istimewa dalam dunia perniagaan. Umumnya, pertalian antara penguasa dengan usahawan terpendang berjalan harmonis, sebab keduanya dapat saling memanfaatkan. Demikian pula bersama pedagang asing dan para kepala *wijk*. Contohnya, tanggal 15 Mei 1630 sewaktu Pieter Franssen bertandang ke Semarang di tengah malam, dijemput sendiri oleh *Intche Moeda* (Encik Muda), yakni seorang Kapten Melayu.<sup>34</sup> Tidak jarang juga pengusaha asing yang ikut berkontribusi besar terhadap raja dikasih posisi tinggi di pesisir, bahkan dijadikan penguasa bandar. Fakta itu disuratkan dalam kisah *Kodjah Ulubalang* sebagai pedagang keturunan

---

<sup>31</sup> W. Fruin Mees, *Pieter Franssen's Journaal* hlm.407, 408.

<sup>32</sup> *Dagh Register* tahun 1664 hlm. 520.

<sup>33</sup> Lihat "Corpus Diplomaticum Neerlandico Indicum" jilid III (dalam B.K.I jilid XCI (1934), hlm.40

<sup>34</sup> W. Fruin Mees: *Waarom Batavia en Mataram*, (dlm T.B.G jilid LXVI, hlm.165)

India. Berkat setumpuk jasanya, dirinya didaulat menjadi gubernur Jepara tahun 1618.<sup>35</sup> Tercatat pula gubernur berkebangsaan Turki asal tanah Arab yang memegang bandar Tegal.

Sedari Sultan Agung memegang perdagangan ekspor dan impor, para pedagang lokal memensiunkan perahu tanggung atau kecil menyusuri pantai dan beralih menjajakan barang eceran di atas perahu. Kerajaan dengan perahu besarnya menjalani perniagaan antarpulau serta melayari jaringan rempah di Malaka, Maluku, Banjarmasin, Sumatra, dan Makassar. Bermodal ikan laut yang dijajakan di pantai sendiri dan diekspor, nelayan ikut andil meramaikan bandar. Beda dengan warga petani yang mendiami kampung agak menjauh dari pantai, tidak berperan banyak di kota bandar. Hasil pertanian mereka cukup untuk menyuplai penduduk kota bandar umumnya. Kesibukan kota pelabuhan diwarnai pula oleh aktivitas kuli kasar. Tanpa kerja keras mereka dan berkeringat, mustahil barang dagangan yang ditaruh dalam keranjang meloncat sendiri ke dalam perahu.

Selain interaksi lintas etnis, kesibukan jalur rempah di pelabuhan Jepara terlihat juga dari hilir-mudik kapal yang mengangkut komoditas dagang dan perahu yang bongkar-muat. Tahun 1615, bangsa Belanda mengabarkan telah bersemuka dengan 60-80 jung dari Jawa di bibir pantai Sumatra.<sup>36</sup> Sebagian besar jung itu berasal dari Jepara dan tempat sekitarnya. Dari keterangan ini, dapat ditafsirkan bahwa pedagang Jepara berperan aktif memanfaatkan jalur rempah dengan melayarinya memakai jung. Bila menyetengahkan bandar semata, kelompok lokal akan terkesan pasif alias sebagai tuan rumah. Tetapi dengan pergerakan jung Jepara sampai ke Sumatra, menunjukkan kegigihan masyarakat Jepara dalam berbisnis dengan barang yang khas. Mereka ternyata bukan “penonton” di rumah sendiri.

## **B. KOMODITAS DI PELABUHAN JEPARA**

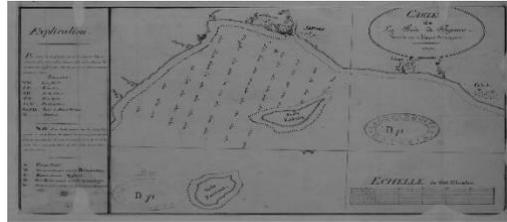
Penting kiranya menyelidik aneka barang yang diekspor dan diimpor. Di pelabuhan Jepara, dari sekian barang yang utama diangkut ke perahu adalah beras dan kayu. *Witten Beer*, *Mauritius*, *Zierikzee*, dan *Oraigne* merupakan sederet nama kapal bangsa Belanda yang mengusik ketenangan jalur rempah bandar Jepara. Di atas kapal besar itu, beras, kayu, dan binatang lembu diusung membelah jalur perdagangan laut yang kemudian dikenal sebagai jalur rempah, karena jalur itu digunakan oleh para pedagang menembus perdagangan rempah dunia. Tidak lupa diangkut juga

---

<sup>35</sup> W. Fruin Mees: *Pieter Franssen Journaal*, (dlm T.B.G jilid LXVI, hlm.407)

<sup>36</sup> A.B. Lopian, *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad Ke-16 dan 17...* hlm. 50.

komoditas kayu yang dipakai membangun kota, memperbaiki kapal, dan membuat peralatan rumah tangga. Kompeni sadar bahwa sedari lama kualitas kayu dari Jepara terkenal jempolan. Bakal awet untuk bahan perkakas rumah, tiang kapal, siku kapal, tangkai jangkar, dan lainnya.



Peta Pelabuhan Jepara dan Posisi Berlabuhnya Kapal Tahun 1800<sup>37</sup>

Jalur rempah di Jepara dipadati pula oleh beberapa perahu dari Inggris bernama *Diamant* dan *Christiana Haven*. Nakhoda dua kapal kebangsaan Inggris memerintahkan puluhan anak buah menyasar bandar Jepara guna mengangkut barang dagangan, di samping turut mengais rezeki dengan menjajakan komoditas yang dibawanya dari pelabuhan lain. Dengan model dagang seperti ini, dinamika ekonomi pelabuhan Jepara tetap berdenyut dan lengkap komoditasnya. Pasar bandar Jepara bertambah ramai berkat kehadiran kapal Belanda, Inggris, dan etnis lainnya yang mengusung dagangan beraneka ragam. Pokoknya, Jepara bikin kesengsem bangsa asing.

Merujuk *Dagh Register* 31 Mei tahun 1670, diketahui jalur rempah dari bandar Jepara pernah dilewati 25 perahu berawak kapal 1111 orang. Rombongan membelah laut mengusung 9 *last* (1 *last* = 2 ton) beras. Di dalam kapal juga dijumpai 160 pikul gula *candy*, 1870 pikul gula coklat (*Bruyne suycker*), 2160 gula putih (*witte suycker*), 150 potong belulang kerbau, 4 pikul benang katun, dan 5 guci minyak. Sementara, bahan rempah dari Jepara seperti merica ditaruh di atas kapal dalam jumlah 50 kati. Secuil fakta tentang merica berasal dari Jepara membuka penafsiran bahwa dalam jalur perdagangan internasional, Jepara turut menyumbang jenis rempah itu. Wajar bila pada peta Jepara bertarikh 1870 didapati daerah bernama Mrican.

Fakta lainnya tersurat dalam *Register* 30 Juni 1670. Juru tulis Kompeni menjelaskan, kala itu di pelabuhan Jepara dimasuki 9 perahu dengan awak kapal 36 orang. Perahu Belanda itu mengusung 5 *last* beras, 418 keranjang gula putih, 40 keranjang gula hitam, 40 keranjang gula *candy*, 600 keranjang gula coklat, 200 potong kayu, serta 600 *bongkok* rotan. Dari keterangan ini, mengemuka komoditas kayu yang dibawa dari Jepara. Hal ini membulatkan kenyataan bahwa

---

<sup>37</sup> Sumber: ANRI Jakarta.

pelabuhan Jepara diincar oleh pedagang asing lantaran mampu menyediakan dagangan kayu untuk keperluan membangun loji, kapal, dan lainnya.

Berbeda dengan komoditas kayu cendana, Kompeni berburu melewati jalur rempah ke Sumba. *Dagh Register* 10 April 1636 merekam bahwa perahu *Maria* ditumpangi Kompeni rusak dan terdampar di pulau tanpa nama. Kepala mendongak, sorot mata Kompeni menatap hutan dirimbuni pohon cendana. Posisinya di sisi timur pada garis lintang selatan 10 derajat. Rupanya hati orang-orang Belanda kian tergoda oleh perniagaan cendana, tak ayal petinggi Kompeni memesan langsung dari para penguasa Sumba atau di area Nusa Tenggara lainnya. Gubernur Jenderal Maetsuyker melayangkan sepucuk surat 18 Januari 1675 ke Sultan dari Bima. Lewat secarik kertas, Kompeni hendak membayar Sultan atau penduduk Bima 12 ringgit untuk saban bahar dari 4 pikul, yang tiap baharnya berisi 16 potong kayu.<sup>38</sup> Fakta ini menegaskan watak dagang Kompeni yang lebih senang mendatangi pusatnya penghasil komoditas langsung, laiknya berburu beras dan kayu jati ke Jepara.

Tersurat dalam sumber Belanda bahwa Jepara menganyam relasi harmonis dengan Jambi. Komoditas lada yang dimasukkan dari Jambi ke bandar Jepara mencuri perhatian pedagang Tionghoa untuk datang ke Jepara. Demikian sebaliknya, beras dan garam yang diangkut dari Jepara ke Jambi meramaikan jalur rempah. Di kota tersebut, lada dari Sumatra dibarter dengan porselen, sutra, dan belanga besi dari negeri Cina. Nyata bahwa bandar Jepara terkoneksi dengan Jambi karena komoditas rempah dan beras yang menjadi andalan. Di samping itu, komoditas lada menyambungkan antara Palembang dengan Indragiri. Dalam rute rempah, pelabuhan Jepara disemarakkan dengan banyak perahu dari Melayu dan Patani (Siam) yang mengusung lada. Mereka singgah ke Jepara berperan aktif dalam perniagaan internasional.<sup>39</sup>

Jalur rempah tidak hanya menyebabkan pelabuhan Jepara disambangi oleh aneka kapal bangsa asing maupun pedagang dari kepulauan lain, melainkan juga membuka kesempatan bagi Jepara sendiri untuk aktif berlayar ke daerah lain. Para pedagang Jawa membawa beras ke Banda memakai perahu besar dari bandar penting, seperti Jepara, Tuban, dan Gresik. Kala itu, ekspor beras secara massal diawasi Tumenggung Kendal dan Tegal. Selain diekspor ke Sumatra dan Semenanjung Malaka, beras sebagian diangkut pula ke Maluku. Perahu Jawa mengangkut beras besarnya 10, 20, atau 30 *last* (1 *last* = 2 ton). FA Sutjipto (1967) mengungkapkan, interaksi

---

<sup>38</sup> Periksa *Dagh Register* tahun 1675.

<sup>39</sup> A.B. Lopian, *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad Ke-16 dan 17...* hlm. 50.

pedagang Jepara dengan pedagang dari berbagai daerah berkumpul di pelabuhan Maluku berikut komoditas yang dipertukarkan.<sup>40</sup>

Dikawani perahu *padewakang* dari Makassar, perahu *jukung* dari Jepara mengangkut beras menuju Maluku. Berbekal jiwa tangguh mengarungi jalur rempah, perahu dari pelabuhan Jepara itu bergerombol bersama kapal dagang asing (Arab, India, Tiongkok, Johor, dan lainnya) yang berukuran besar di bandar-bandar penting. Perahu dari arah barat, seperti Jepara, Minangkabau, Makassar, Melayu dan sebagainya berlabuh ke Kepulauan Banda yang letaknya agak menyendiri di sisi selatan. Sebelum melanjutkan pelayaran ke Ambon dan Maluku sisi utara, perahu Jepara menyambangi Kepulauan Banda yang terbilang strategis disorot dari sudut perdagangan laut. Lokasi pulaunya saling merapat menyebabkan tenangnya air laut sehingga memenuhi syarat untuk tempat berlabuh perahu Jepara dan daerah lain.

Di area pelabuhan, pedagang Jepara tidak merasakan gaung kekuasaan raja di Banda dan Ambon, melainkan bersemuka dengan para bangsawan dan syahbandar yang berpengaruh di wilayah Neira, Salama, Wair, Urin, Dendir, Kombir, Sambir, Urtatan, kota di pulau Ai, Run, dan Rosingin.<sup>41</sup> Para pembesar ini ada kalanya berkumpul tatkala digelar perundingan untuk kepentingan kolektif. Bahkan, pernah pula menggelar pertemuan agung bersama penduduk berpayung pohon suji di daerah Urtatan.<sup>42</sup> Berdasarkan catatan hasil sensus tahun 1628, diketahui jumlah penduduk Banda sekitar 15.000 jiwa, sedangkan penduduk pulau Ambon dan Maluku di bagian utara tercatat 150.000 jiwa.<sup>43</sup> Di samping lada, masyarakat Banda menanam sagu sebagai makanan pokok dari orang kebanyakan (*common people*), terutama budak belian. Lalu, mereka menangkap ikan di perairan sekitar yang digunakan lauk-pauk. Perut kelompok kelas menengah ke atas, terlebih syahbandar, bersemuka dengan sagu dan beras. Boleh disebut tanaman padi melompong di Banda, alhasil mereka tergantung pada kiriman beras dari pedagang Jepara. Sekalipun padi dijumpai di Maluku bagian utara, tetapi hanya sedikit jumlahnya.

Saban musim tertentu, beras diusung pedagang dari Jawa dan Makassar dengan melayari jalur rempah menuju Banda. Masyarakat Banda membutuhkan beras, sedangkan pedagang Jawa

---

<sup>40</sup> F.A. Sutjipto, "Perdagangan pala Di Banda ca. 1600, dalam majalah *Basis* 1967.

<sup>41</sup> Kontrak antara penguasa bandar dengan Kompeni (Steven van der Hagen), lihat de Jonge: *Opkomst van het Nederlandsche gezag in oost-Indie (1595-1610)*, jilid. III, 's (s'Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1865), hlm. 210 dst.

<sup>42</sup> Van Leur, J.C. *Perdagangan dan Masyarakat Indonesia: Esai-Esai tentang Sejarah Sosial dan Ekonomi Asia*, (Yogyakarta: Ombak, 2015).

<sup>43</sup> G. Gonggrijp, *Schets eener economische geschiedenis van Nederland-Indie*, (1928), hlm. 41.

memerlukan pala dan rempah lainnya. Maka, terjadilah barter yang manis di antara mereka dengan proses tawar-menawar menentukan nilai barang. Van Leur menghitung jumlah beras saban tahun yang diperlukan masyarakat Banda. Mengacu sensus tahun 1628 bahwa penduduk Banda sekitar 15.000 jiwa. Taruhlah contoh,  $\frac{2}{3}$  penduduk di Banda bersantap beras (usus warga miskin bersama budak menikmati sagu). Saban orang memerlukan 12 pon beras setiap bulannya untuk selingan sagu. Maka, Banda saban bulan bakal butuh  $\frac{2}{3} \times 15000 \times 12 \text{ pon} = 120.000 \text{ pon}$ . Artinya, mereka memerlukan  $12 \times 120.000 = 1.440.000 \text{ pon}$  beras setiap tahunnya. Perkiraan jumlah itu bila dihitung memakai ton, akan ketemu 720 ton untuk tiap tahunnya. Kalau tahun 1.600 diperkirakan jumlah penduduk Banda ada 13.000 jiwa, maka mereka butuh beras  $\frac{13}{15} \times 720 \text{ ton} = 624 \text{ ton}$ .

Pedagang Jepara memperoleh pala atau fuli berkat usaha menukarkan beras dengan penduduk Banda. Masyarakat lokal mendapatkan beras cukup di rumah (di pulaunya sendiri). Artinya, pedagang Jepara tidak bisa disebut “jago kandang”. Mereka dibekali keberanian menyusuri jalur rempah menjemput komoditas khas Indonesia Timur itu. Diberitakan dalam arsip VOC, 2 ton beras di Banda tahun 1605 bisa dibarter 4 atau 5 bahar pala.<sup>44</sup> Berarti, beras 624 ton dari Jepara segera berpindah tangan ke penduduk Banda jikalau mereka mampu menyediakan  $\frac{624}{2} \times 4$  atau 5 bahar pala = 1248 atau 1560 bahar pala (satu bahar Banda = 525 pon). Produksi pala dan fuli di Banda cukup banyak jumlahnya. Saban tahun bisa panen pala 3 kali, yang ditaksir rata-rata jumlahnya masing-masing 2825, 678, dan 452 bahar. Tiap tahun total panen 3.955 bahar. Jumlah tersebut dikurangi untuk menukar beras dari Jepara, masih tersisa 1395 bahar pala. Di samping itu, di Banda tiap tahunnya masih ada produksi fuli rata-rata jumlahnya masing-masing 2500, 600, dan 400 *hundredweight* (tiap *hundredweight* = 113 pound).

Jalur rempah yang terhubung dari Jepara ke Banda itu ada kalanya melahirkan konsep migrasi. Dikisahkan, pedagang dari Jepara, Tuban, dan Gresik disibukkan oleh dinamika perniagaan. Guna meladeni pembelian yang tak kunjung putus, tidak jarang pedagang dari Jawa menitahkan anak buahnya untuk tetap berdiam di Banda, bahkan membuka perwakilan dagang di lokasi tersebut. Kisah apik ini terpacak pada catatan *admiraal van der Hagen* dari *Oude Compagnie* yang datang ke Banda naik kapal *de Maem* dan *de Morgensthre* pada 9 Mei 1600.<sup>45</sup> Dikatakan, para pedagang Jawa acap berkunjung di Banda, tidak mengherankan jika sampai punya

---

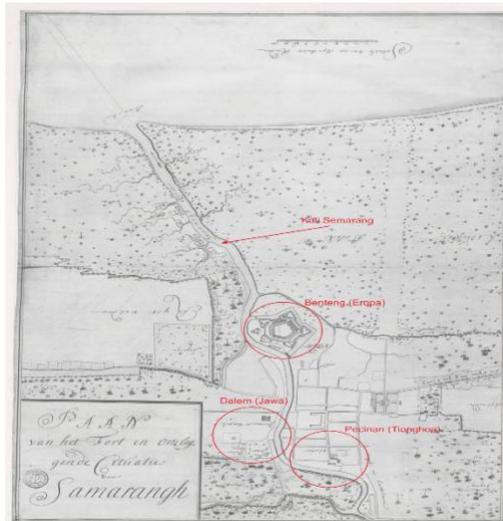
<sup>44</sup> G.P. Rouffaer & Dr. H.H. Juynboll: *De Batik-Kunst in Nederlandsch Indie en haar geschiedenis*, jilid. I, (Utrecht: Kleinmann, 1914).

<sup>45</sup> Periksa buku F.W Stapel, *Geschiedenis van Nederlandsch Indie* (Amsterdam: Joost van den Vondel, 1938) jilid. II.

tempat tinggal di situ. Perkampungan kelompok pedagang Jawa berada di ujung selatan pulau Neira, di dekat tempat yang kemudian didirikan benteng *Nassau* oleh VOC. Tahun 1609, kira-kira ada 1500 orang Jawa bercokol di Banda. Perkampungan Jawa itu terdapat pula di kepulauan Maluku lainnya. Perkampungan Jawa lebih besar lagi di Hitu (Ambon), bahkan terjadi percampuran darah antara penguasa lokal dengan perempuan Jawa, atau sebaliknya.<sup>46</sup> Perkampungan “orang luar” ini menyebabkan perdagangan jalur rempah Indonesia timur kian gayeng, selain pedagang Banda tidak repot angkat sauh menuju Jepara berburu beras.

### C. GELIAT PELABUHAN SEMARANG

Kota Semarang berkembang dinamis dari tahun ke tahun. Realitas tersebut terlihat dari peta berangka tahun 1695, 1866, dan 1917. Pertumbuhan kota tampak dari perubahan yang terpacak pada ketiga peta itu. Dari ketiga peta tersebut tampak perubahan pola permukiman yang kian bertambah dan menyebar. Dalam peta tahun 1695 tergambar perkembangan kota berada di sekitar aliran Kali Semarang. Daerah di sekitar Kali Semarang menjadi pusat aktivitas penduduk. Hal itu berbeda dengan di peta tahun 1866 dan 1917. Pada dua peta yang disebut terakhir tampak Kali Semarang sudah bukan lagi sebagai pusat perkotaan. Kota telah berkembang meluas tidak lagi di sekitar aliran sungai.



Peta Semarang Tahun 1695<sup>47</sup>

<sup>46</sup> B. Schrieke, *Indonesian Sociological Studies* jilid I (Bandung: W. van Hoeve, 1955), hlm. 33.

<sup>47</sup> Broomer, et al. ed., *Semarang Beeld van en Stad*. (Voorburg: Asia Maior, 1995), hlm 12.

Tahun 1697 pelabuhan Semarang mulai menggantikan pelabuhan Jepara yang tidak sanggup mempertahankan fungsinya sebagai pelabuhan dagang komoditas Nusantara, khususnya beras. Seperti yang disinggung di awal, pelabuhan Jepara mengalami pendangkalan. Puncaknya tahun 1700-an, bandar Jepara sudah tidak memadai lagi untuk berlabuh, khususnya bagi kapal besar. Dikabarkan terhentinya ekspor kopi, gula, dan beras yang dihasilkan dari pedalaman Jepara, tentu tidak sepenuhnya benar.<sup>48</sup> Merujuk arsip *Gemeene Brieven naar Japara* bertanggal 12 Januari 1802 sampai Desember 1803 menyuratkan berangkatnya kapal asing Johan Martin ke Jepara dengan membawa berbagai muatan, seperti batu api, benang, dan beberapa rempah.<sup>49</sup> Semarang dipandang lebih strategis untuk akses ke pusat kekuasaan Mataram Islam yang berada di pedalaman Jawa. Perjalanan darat dari Semarang ke Kartasura memakan waktu tiga hari, sedangkan dari Jepara akan memakan waktu lebih dari seminggu.<sup>50</sup> Informasi serupa juga ditemukan dalam catatan Brommer.<sup>51</sup>

Berdasarkan perjanjian dengan Amangkurat II pada 19-20 Oktober 1677 dan 15 Januari 1678, VOC berhasil mengantongi izin mengembangkan koloni yang berada di tepian Kali Semarang. VOC mendapatkan pula hak monopoli pembelian beras dan gula serta memegang monopoli impor tekstil dan opium.<sup>52</sup> Tahun 1707 VOC resmi memindahkan pusat kekuasaannya dari Jepara ke Semarang. Perpindahan ini didasari persetujuan perjanjian antara VOC dengan Paku Buwono I pada 31 Oktober 1707.<sup>53</sup> Informasi sama juga ditemukan dalam tulisan Supriyono.<sup>54</sup> Pegawai birokrasi VOC memang “angkat koper” dari Jepara ke Semarang.

Perkembangan Semarang sebagai kota sukar dilepaskan dari perjanjian Mataram Islam dengan VOC. Selepas teken kontrak dengan Paku Buwono I tahun 1707, pada 1743 VOC menerima hampir seluruh kota pelabuhan milik Mataram Islam mulai dari Brebes hingga Pasuruan dari Paku Buwono II. Penyerahan kota pelabuhan merupakan imbalan atas jasa VOC merapat di

---

<sup>48</sup> P.J. Veth, *Jawa, Geographisch, Etnologisch, Historisch Jilid II*, (Haarlem: De Erven F. Bohn, 1878), hlm 764.

<sup>49</sup> Arsip *Gemeene Brieven naar Japara* 1803 koleksi ANRI.

<sup>50</sup> S. Keijzer (ed.), *François Valentijn's Oud en Nieuw Oost-Indiën*, (Amsterdam: Wed. J.C. Van Kesteren & Zoon, 1862), hlm 279.

<sup>51</sup> B Brommer, *Beeld van Een Stadt*, (Nederland: Asia Major, 1995), hlm 9.

<sup>52</sup> J.E. Heeres and W.F. Stapel, *Corpus Diplomaticum 1595-1799*, (Leiden: Instituut voor Taal, Lanad-en Volkenkunde (KITLV), 1935), hlm. 121-125.

<sup>53</sup> Peter J.M. Nas, “The Indonesian City Studies Urban Development and Planning”, dalam *Terbitan Berkala KITLV* (Dordrecht-Holland Foris Publications 1986), hlm 3.

<sup>54</sup> Agustinus Supriyono, “Tinjauan Historis Jepara Sebagai Kerajaan Maritim dan Kota Pelabuhan”, dalam *Paramita Vol 23, No. 1, Januari 2013*, (Semarang: Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial UNNES), hlm. 27-39.

kubu Paku Buwono II merebut Keraton Kartasura dari Sunan Kuning atau Mas Garendi yang meletuskan *Geger Pecinan* 1 Juni 1742. Peristiwa ini bikin ibukota kerajaan Kartasura luluh lantah. Dalam perjanjian yang disepakati pada 11 November 1743, Paku Buwono II menyerahkan Gresik, Panarukan, Surabaya, Rembang, dan Semarang. Politik kekuasaan kian dipreteli, kontrak tanggal 18 Mei 1746 Paku Buwono II menyerahkan Brebes, Tegal, Pemalang, Pekalongan, Batang, Kendal, Demak, Juwana, Kudus, Pati, Tuban, Sedayu, Gresik, Lamongan, Sidoarjo, Bangil, Pasuruan seperempat daerah Malang, Semarang, Jepara, Rembang, Surabaya, dan Madura.<sup>55</sup>

Mengusut awal perkembangan pelabuhan Semarang, perlu menyelidik jalur pelayaran komersial di Laut Jawa sejak abad XI. Perdagangan di wilayah perairan utara Jawa didominasi para pengumpul rempah. Komoditas istimewa ini diperoleh dan dibarter dengan beras Jawa. Proses pertukaran dilakoni guna melengkapi persediaan kapal. Armada pembawa rempah dari Nusantara bagian timur juga menukar rempah dengan beras atau komoditas lainnya. Selain dengan penduduk lokal, pertukaran dikerjakan bareng Cina dan India yang singgah di perairan utara Jawa. Pusat kerajaan menguasai kontrol pasokan beras. Ekologi Maluku bukanlah penghasil beras, akhirnya memilih mendatangkan beras dari kepulauan lain. Beras juga untuk mencukupi kebutuhan selama perjalanan di atas laut, selain hendak dijajakan. Beras sebagai komoditas utama di Jawa masih terus dirasakan hingga era Mataram Islam.<sup>56</sup>

Pelabuhan Semarang menguasai perdagangan maritim utara laut Jawa, dinobatkan sebagai pelabuhan dagang besar lantaran posisi strategis di pesisir Jawa. Lokasi, topografi, kondisi tanah, dan iklim menjadi faktor penentu dalam perkembangan sosial budaya dalam masyarakat.<sup>57</sup> Semarang ialah urat nadi penyuplai kebutuhan pangan. Kota Semarang didirikan untuk menjadi kota pelabuhan yang menguasai lalu lintas niaga utara Jawa.<sup>58</sup> Bersama Malaka, Johor-Siak, Batavia, Makasar, Cirebon, Juwana, dan Jepara, Semarang memainkan peran dalam pusaran niaga abad XV-XVI. Dalam jalur rempah, sederet kota pelabuhan itu terhubung ke dalam jaringan perdagangan internasional hingga ke Cina.<sup>59</sup>

---

<sup>55</sup> Soemerdjo Nitinegoro, *Berdirinya Ngayogyakarta Hadiningrat*, (Yogyakarta: Yayasan Pendidikan Tinggi Putra Jaya, 1982), hlm. 24.

<sup>56</sup> T. G. Th. Pigeaud, *Java in the 14th Century: A Study in Cultural History*, (London: springer, 1962), hlm. 503.

<sup>57</sup> L. Alwyn D'Souza Stanislaus (ed), *Prophetic Dialogue, Challenges and Prospects in India*. (Delhi: ISPCK, 2003), hlm. 76.

<sup>58</sup> Slamet Muljana, *Runtuhnya Kerajaan Hindu-Jawa*, (Yogyakarta: Lkis Pelangi Aksara, 2005), hlm. 195.

<sup>59</sup> N. Hussin, *Trade and Society in the Straits of Melaka: Dutch Melaka and English Penang, 1780-1830*, (Copenhagen: NIAS Press, 2007), hlm. 10.

Permulaan abad XVI, Tomé Pires mampir ke Semarang. Menurut laporannya, tatkala ia tiba Semarang, kegiatan bisnis di pelabuhan terbilang kecil.<sup>60</sup> Kekuasaan VOC terhadap pelabuhan Semarang baru membengkok pada abad XVII. Tahun 1678, Semarang diserahkan penggede Mataram Islam kepada VOC. Lalu, VOC mendirikan benteng dan melebarkan sayap politik dengan kekuatan militernya.<sup>61</sup> Sewaktu pelabuhan Semarang dicengkeram VOC, warga setempat masih melakoni aktivitas pelayaran. Buktinya, tahun 1730 ada dua perahu kecil dengan 4 awak kapal melayari pelabuhan Ryukyu. Petugas pelabuhan Ryukyu tidak dapat berkomunikasi dengan awak kapal, lantas mengirim juru bahasa ke Ryukyu. Empat pelaut berkomunikasi memakai bahasa Jawa. Mereka bertolak dari pelabuhan Semarang ke Fuzhou dan Macau menaiki kapal Eropa hingga kembali ke Jawa. Tahun 1791, di pelabuhan Semarang jumlah warga Tionghoa bertambah. Etnis tersebut dipimpin Kapitan Cina yang ditunjuk oleh VOC melalui serangkaian upacara khusus.<sup>62</sup>

Sumber Belanda abad XVIII merekam, walau lokasi pelabuhan Semarang strategis, tapi detik itu pelabuhannya belum representatif sebagai pusat perdagangan. Keberadaan pelabuhan bertemali dengan aliran Kali Semarang yang membelah Semarang mengalir ke utara Jawa. Sungai ini membawa aliran lumpur yang menghambat lalu-lintas perahu untuk merapat ke daratan.<sup>63</sup> Walau begitu, pelabuhan Semarang tetap dikelola untuk melayani perdagangan regional maupun internasional. Waktu terus menggelinding, pada abad XIX pelabuhan Semarang mengalami revitalisasi. Pelabuhan dikeruk dan dilebarkan menjadi tiga kali lipat dari sebelumnya.<sup>64</sup> Pengendapan lumpur di pantai yang berasal dari sungai yang lambat laun kian tebal dikeruk. Harapannya, endapan lumpur tak mengganggu aktivitas bongkar-muat. Endapan di pantai menebal disebabkan oleh meningkatnya populasi manusia dan penebangan pohon.<sup>65</sup>

---

<sup>60</sup> B. Brommer, *Beeld van Een Stadt*, (Nederland: Asia Major, 1995), hlm 7.

<sup>61</sup> C. Dobbin, *Asian Entrepreneurial Minorities Conjoint Communities in the Making of the World-Economy 1570-1940*, (London: Routledge, 1996), hlm. 56.

<sup>62</sup> G. C. Gunn, *History Without Borders the Making of an Asian World Region, 1000–1800*. (Hing Way: Hong Kong University Press, 2011), hlm. 120.

<sup>63</sup> A. E. Booth, *Colonial Legacies Economic and Social Development in East and Southeast Asia*, (Honolulu: University of Hawaii Press, 2007), hlm. 112.

<sup>64</sup> H. J. Walker, *Artificial Structures and Shorelines*. (Pasir Panjang: Springer Science & Business Media, 2012), hlm 339.

<sup>65</sup> H. J. Walker, *Artificial Structures and Shorelines...* hlm 395.

#### D. KOMODITAS DI PELABUHAN SEMARANG

Sebelum abad XIX, dikabarkan jalur rempah di Semarang dinikmati pula oleh pedagang Inggris yang hendak memasuki pintu kawasan Laut Sulawesi. Menurut AB Lopian,<sup>66</sup> mereka menyangangi daerah Kalimantan Timur dari sisi selatan lewat Selat Makassar dengan menyinggahi pelabuhan Semarang, Surabaya, dan Makassar yang dikuasai Belanda, serta Bali dan Lombok masih menjadi kerajaan merdeka. Dari pelabuhan Semarang, bahan makanan beras diangkut oleh kapal Inggris menuju Kalimantan Timur untuk dibarter dengan hasil hutan yang diekspor ke Singapura. Selain beras, garam, dan tembakau, komoditas yang ngetop hingga pasaran Malaka tahun 1775 adalah batik. Kain batik dijajakan melalui pelabuhan Semarang rata-rata dipasok dari sekitar Semarang, Surakarta, dan Yogyakarta.<sup>67</sup> Di samping itu, kapal dari pelabuhan Semarang mengangkut komoditas gula, arak, kopi, dan cengkeh.<sup>68</sup>

Informasi yang tersurat dalam *Zondervan* tahun 1922, beberapa tempat di Semarang terdapat batu bara yang belum ditambang, juga dijumpai sumber garam. Dalam dunia agraris, mayoritas warga lokal Semarang menanam padi, jagung, dan kapas. Tanah pribadi ditanami padi dan kelapa, sedangkan tanah yang disewakan lazim ditanami kopi, kina, kakao, nila, kapuk, lada, dan rempah-rempah. Hasil komoditas tahun 1915 berupa 90,99 pikul padi, 77.240 pikul jagung, 55.959 pikul singkong, 5.526 pikul karet, 3.455 pikul kopi, dan 4.351 campuran kopi, serta tanaman lain, 3.676 pikul kakao, 6.071 pikul kapuk, dan gula sebanyak 1.290.000 pikul. Saat itu Semarang terdiri atas 8 afdeling, 15 kelurahan, 7 kabupaten, 35 kecamatan, 3.433 desa pemerintah, dan 227 desa swasta, dengan ibu kota berada di Semarang.

Sumber lain berjudul *Geschiedenis van Indie als productie-en hande Island* memberitakan, kepulauan Hindia Belanda di pesisir utara Jawa menjadi lokasi dagang. Tempat ini adalah arena interaksi banyak bakul antarpulau. Sementara, Maluku yang berada di sisi timur Hindia Belanda tanah dan iklimnya bagus, juga menghasilkan rempah-rempah berupa pala dan cengkeh sebagai komoditas mewah. Bagian barat Hindia Belanda merupakan penghasil bahan makanan beras. Daerah pantai utara Jawa berada di antara 2 iklim, yaitu di Hindia Belanda timur dan barat. Daerah di tengah beriklim kering, didukung dataran tinggi sehingga posisinya strategis dalam jalur

---

<sup>66</sup> A.B. Lopian, *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16 dan 17...* hlm. 194.

<sup>67</sup> E. Tagliacozzo and Wen-Chin Chang, *Chinese Circulations Capital, Commodities, and Networks in Southeast Asia*, (Durham: Duke University Press, 2011), hlm. 293.

<sup>68</sup> N. Hussin, *Trade and Society in the Straits of Melaka: Dutch Melaka and English Penang, 1780-1830*, (Copenhagen: NIAS Press, 2007), hlm. 50.

rempah. Pantai utara Jawa menjadi tempat bongkar muat berbagai komoditas yang dijajakan, salah satunya rempah-rempah. Terus bertumbuh, *Tudschrift voor Economische Geographie* menginformasikan tahun 1912 di Jawa terdapat 53 perusahaan mengelola budi daya lada. Selain Pasuruan, Besuki, dan Kediri, daerah utama budi daya lada adalah Semarang.<sup>69</sup>

Surat kabar *De Indische Mercur* edisi 7 Desember 1923 memberitakan bahwa lada diambil dari Semarang. Tiap awal bulan, harga lada dari Semarang jauh lebih tinggi. Hal ini menegaskan, Semarang tetap menjadi kantong penghasil rempah meski periode jalur rempah telah terlewati. Kenyataan ini didukung pula dengan fakta toponim beberapa titik di Semarang yang berlatar rempah, antara lain Semarang dan Karangasem dari kata “asem”; Kampung Jetis terinspirasi dari bawang siung; daerah Mrican bermula dari merica; daerah Cabean yang masih terpacak dalam peta pertengahan abad XIX.

## PENUTUP

Dari paparan fakta-fakta di atas, kita memahami betul “kekonyolan” bangsa asing rela menyabung nyawa membelah birunya samudra selama berbulan-bulan demi mendatangi pelabuhan Jepara dan Semarang. Anugerah Gusti Allah kepada bumi Nusantara lewat kekayaan rempah-rempah beserta posisi bandar yang gampang dijangkau, memberi kesempatan masyarakat lokal berkiperah dalam pentas sejarah perdagangan internasional, bukan sebagai penonton di rumah sendiri. Pelabuhan Jepara dan Semarang turut menghidupkan jalur rempah dan memberi kelir berbeda dalam arus globalisasi abad XVI-XVIII. Seiring bergesernya pusat pertahanan VOC dari Jepara ke Semarang akhir abad XVII, sejatinya tidak menyebabkan pelabuhan Jepara mati suri. Terbukti bandar Jepara masih menjalankan fungsinya dalam sirkuit perdagangan yang melibatkan pedagang dari luar Jawa dan bangsa asing.

Sebagai wilayah *Pasisiran Wetan*, di “Abad Rempah” ekologi Jepara dan Semarang menjadi arena kontestasi politik yang diperebutkan dari waktu ke waktu. Jaraknya membentang jauh dari *kutharaja* Mataram Islam, tapi tak membuat penguasa lokal mengendorkan tatapan mata elangnya. Pengawasan dua pelabuhan yang menjadi pemasok utama kas kerajaan itu melalui wedana bupati, terkadang juga petinggi istana melakukan sidak. Basahnya tepian pelabuhan bukan hanya lantaran hempasan air laut tawar terkena goyangan perahu jung dan kapal besar bangsa asing

---

<sup>69</sup> H. Blink, *Tudschrift voor Economische Geographie*, (Deen Hag: Mouton & Co., Herderstraat 5, 's-Gravenhage, 1912), hlm. 280.

yang mengangkut rempah bersama beras, tetapi “lahan basah” pelabuhan tercipta karena ketersediaan aneka komoditas ekspor dan faktor aksesibilitas yang memadai. Dalam arsip kolonial terakui, rempah-rempah juga dijajakan dan didatangkan dari telatah Jepara dan Semarang, selain komoditas beras beserta kayu yang jadi primadona.

Tidak mengherankan rempah-rempah dipandang sebagai “harta karun” oleh rombongan pelayar asing lantaran harganya melangit dan di belahan Eropa tak dirimbuni tumbuhan penghasil rempah. Kondisi inilah yang selanjutnya mendorong lahirnya eksploitasi dan pertumpahan darah, menambahi amisnya aroma air laut. Sementara di mata warga setempat, rempah dianggap seperti *sedulur* (saudara) karena ia selalu mengawani dalam kehidupan sehari-hari. Ketersediaan rupa-rupa rempah yang melimpah membuat rempah bukanlah “emas” bagi orang Jawa. Akan tetapi, realitas ini sesungguhnya mengajarkan kepada publik bahwa kesinambungan pasokan rempah merupakan potret keberhasilan kakek moyang melestarikan rempah. Komoditas ini juga membawa pelabuhan Jepara dan Semarang dalam percaturan perdagangan internasional pada “Abad Rempah”.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku:

- Blink, H. (1912), *Tudschrift voor Economischa Geographie*, Deen Hag: Mouton & Co., Herderstraat 5, 's-Gravenhage.
- Booth, A.E. (2007), *Colonial Legacies Economic and Social Development in East and Southeast Asia*, Honolulu: University of Hawaii Press.
- Brommer, B. (1995), *Beeld van Een Stadt*, Nederland: Asia Major.
- Broomer, et al. ed. (1995) *Semarang Beeld van en Stad*. Voorburg: Asia Maior,
- Dobbin, C. (1996), *Asian Entrepreneurial Minorities Conjoint Communities in the Making of the World-Economy 1570-1940*, London: Routledge.
- De Graaf dan D. G. Stibbe. (1918), *Encyclopedie van Nederlands-Indië*, Tweede deel, S Gravenhe: Martinus Nijhoff, Leiden, N. V. v/h E. J. Brill.
- De Graaf, H.J. (1949), *Geschiedenis van Indonesie's*, Bandung: Gravenhage.
- De Graaf, H.J. (1956), *De vijfgezantschaps reizen van Rijckloff van Goen naar het hof van Mataram 1648-1654*, (dalam W.L.V. jilid. LIX,) Den Haag.
- De Graaf. (1974), *Tomé Pires: Suma Oriental en het tijdperk van Godsdienst Overgang*, BKI.
- De Jonge, J. K. J. (1869), *de Opkomst van het Nederlandsch Gezag in oost-Indie*, jilid IV dan jilid V s'Gravenhage: Martinus Nijhoff.
- Gonggrijp, G. (1928). *Schets eener economische geschiedenis van Nederland-Indië*. Haarlem: De Erven F. Bohn.
- Gunn, G. C. (2011), *History Without Borders: the Making of an Asian World Region, 1000–1800*. Hing Way: Hong Kong University Press.
- Hamid, A. (2013), *Sejarah Maritim Indonesia*, Yogyakarta: Ombak.
- Hayati, Chusnul dkk., (2007), *Ratu Kalinyamat*, Semarang: Puslit Sosbud Lemlit Undip.
- Heeres, J. E dan W. F. Stapel. (1935), *Corpus Diplomaticum 1595-1799*, Leiden: Instituut voor Taal, Lanad-en Volkenkunde.
- Heeres, J.E. (1934), *Corpus Diplomaticum Neerlandico Indicum*, jilid III (dalam B.K.I jilid XCI).
- Hussin, N. (2007). *Trade and Society in the Straits of Melaka: Dutch Melaka and English Penang, 1780-1830*, Copenhagen: NIAS Press.
- Joe, Liem Thian. (1957). *Riwayat Semarang 1416-1931: Dari Zamannya Sam Po Sampai terhapoesnya Kong Koan*, Semarang: Boekhandel Hou Kim Jou.
- Keijzer, S. (ed.). (1862). *François Valentijn's Oud en Nieuw Oost-Indiën*, Amsterdam: Wed. J.C. Van Kesteren & Zoon.
- Kuntowijoyo. (1995). *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Bentang Budaya.
- Lapian, AB. (2008), *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad Ke-16 dan 17*, Jakarta: Komunitas Bambu.
- Leur Van, J.C. *Perdagangan dan Masyarakat Indonesia: Esai-Esai tentang Sejarah Sosial dan Ekonomi Asia*, (Yogyakarta: Ombak, 2015).
- Lombard, Denys. (2005), *Nusa Jawa: Silang Budaya 2*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Muljana, Slamet. (2005). *Runtuhnya Kerajaan Hindu-Jawa*, Yogyakarta: Lkis Pelangi Aksara.
- Nagtegaal, Luc. (1996). *Riding The Dutch Tiger, The Dutch East Indies and The Northeast Coast of Jawa, 1680-1743*, Leiden: KITLV Press.
- Nitinegoro, Soemerdjo. (1982). *Berdirinya Ngayogyakarta Hadiningrat*, Yogyakarta: Yayasan Pendidikan Tinggi Putra Jaya.
- Pigeaud, T. G. Th. (1962). *Java in the 14th Century: A Study in Cultural History*, London: springer.

- Rouffaer, G.P. & Dr. H.H. Juynboll. (1914). *De Batik-Kunst in Nederlandsch Indië en haar geschiedenis*, Jilid. I. Utrecht: Kleinmann.
- Stanislaus, L. Alwyn D'Souza (ed). (2003), *Prophetic Dialogue, Challanges and Prospects in India*. Delhi: ISPCK.
- Stapel, F. W. (1939), *Geschiedenis van Nederlandsch Indie, deel II*. N. V. Uitgeversmaatschappij: Joost van der Vondel.
- Schrieke, B. (1955), *Indonesian Sociological Studies* jilid I dan II, Bandung: W. van Hoeve.
- Tagliacozzo, E dan Wen-Chin Chang. (2011). *Chinese Circulations Capital, Commodities, and Networks in Southeast Asia*, Durham: Duke University Press.
- Veth, P. J. (1878), *Jawa, Geographisch, Etnologisch, Historisch Jilid II*, Haarlem: De Erven F. Bohn.
- Walker, H. J. (2012), *Artificial Structures and Shorelines*. Pasir Panjang: Springer Science & Business Media.

#### **Jurnal:**

- Supriyono, Agustinus. (2013). Tinjauan Historis Jepara Sebagai Kerajaan Maritim dan Kota Pelabuhan, dalam *Paramita* Vol 23, No. 1, Januari 2013, (Semarang: Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial UNNES).

#### **Majalah:**

- Sutjipto, F.A. (1967). Perdagangan Pala Di Banda ca. 1600. *Basis*.
- Sutjipto, F.A. (1968, Mei). Tamasya ke Kota Bandar Jepara. *Basis* No. XVII hlm. 225-234.
- Nas, J. M. Peter. (1986). The Indonesian City Studies Urban Development and Planning. *Terbitan Berkala KITLV*, Dordrecht-Holland: Foris Publications

#### **Koleksi Perpustakaan Leiden:**

- Kaarte Van de Nieuw Ontworpen Pagger op de Qual of Cawala, Gelegen aan de Rievier van Damak, Gemeeten den 12 Mey 1708. Dor G.V. Broekhuysen dan Kaarte van de Oude en Nieuwe Ontworpen Pagger Tot Japara, Gemeeten den Jten Maart 1708. Dor G.V. Broekhuysen.*
- Plattegrond Der Stad Samarang 1886. *Uitgave van De Groot Kolff en Co Samarang.*
- D'Rheede Japara 1806*
- Dagh Register 1664*
- Dagh Register 21 Februari 1670*
- Dagh Register 1670*
- Dagh Register 1675*
- Opkomst. jilid, V, Extract uit het Journael van de voyage gedaen door Jan Vos met het schip zierikzee gaende door last van den Ed heer Generael nae den Matharan, over Damack & c. 9 Augustus-27 October 1624.*

#### **Arsip dan Dokumen Lainnya:**

- Arsip Gemeene Brieven naar Japara 12 Januari 1802-December 1803. Koleksi ANRI Jakarta*
- Mees, W. Fruin. *Waarom Batavia en Mataram*, dalam T.B.G jilid LXVI (1926)
- Mees, W. Fruin. *Pieter Franssen's journaal van zijn reis naar Mataram in 1630 on eenige wegen naar de hofplaats*, dalam T.B.G. jilid LXVI (1926), hlm. 395-422.
- Peta Semarang Mei 1917. Technisch Reproductiebureau Broek-Gravemeyer, Rijswijk Z.

*Serat Pustaka Raja Puwara*  
Wales, Van. Jepara. dalam *T.v.N.I*, 1874 II.