

.....
“ZAMAN BAHARI” DI SUNGAI BENGAWAN SOLO
FENOMENA TRANSFORMASI PELAYARAN SUNGAI DI SURAKARTA

Oleh
Deria Adi Wijaya
Universitas Sebelas Maret
Email: DeriaAdiWijaya@gmail.com

Abstrak

Aktivitas kehidupan yang dominan dilakukan di perairan menjadikan nenek moyang bangsa Indonesia memiliki kebudayaan bahari yang tinggi. Budaya yang mencerminkan kemajuan dalam teknologi pelayaran, keahlian navigasi, serta tumbuhnya *enterprising spirit* yang untuk melakukan penjelajahan tidak hanya dalam mengarungi lautan namun juga melakukan pelayaran sungai menyusuri aliran sungai di daerah pedalaman.

Fenomena pelayaran sungai tersebut juga pernah terjadi di sepanjang aliran Sungai Bengawan Solo semenjak jaman Majapahit hingga awal abad XX (Noorduyn, 1968; Soeratman, 1989: 20-21). Budaya bahari yang terjadi di aliran Sungai Bengawan Solo tersebut dibuktikan dengan berkembangnya empat puluh empat pelabuhan pedalaman (bandar) termasuk salah satu bandar paling sibuk yang berada di wilayah kota Surakarta dengan nama Bandar Wulayu (Semanggi) (Soeratman, 1989:21). Bandar Semanggi merupakan salah satu bandar yang dianggap cukup penting bagi perkembangan perekonomian di sekitar wilayah kota Solo. Bandar Semanggi berfungsi sebagai tempat untuk menarik pajak para pelintas, bandar ini juga sering digunakan untuk kegiatan bongkar muat barang-barang dagangan dari kapal-kapal besar untuk kemudian didistribusikan ke daerah-daerah di pedalaman. Selain itu Bandar Semanggi juga sering dijadikan sebagai tempat untuk ‘penambangan’, yaitu suatu kegiatan penyediaan jasa penyeberangan dengan menggunakan perahu atau rakit.

Namun semenjak dicanangkannya Undang-undang Agraria pada tahun 1870, membuka kesempatan bagi pihak swasta (*partikelir*) untuk mengembangkan perusahaan perkebunan *partikelir* dalam jumlah besar di Jawa. Maraknya pembukaan lahan di area perhutanan membuat tingginya endapan tanah di dasar sungai sehingga membuat kapal-kapal besar menjadi sulit untuk berlayar. Munculnya permasalahan dalam sistem pengangkutan sungai tersebut memicu transformasi moda transportasi menjadi kereta api termasuk menyurutkan budaya bahari di sepanjang aliran Sungai Bengawan Solo (Martin, 2010:40).

Kata Kunci: Zaman Bahari, Budaya Bahari, Transformasi, Transportasi, Pelayaran Pedalaman, Sungai Bengawan Solo

PENDAHULUAN

Berabad-abad lamanya kerajaan-kerajaan yang tersebar letaknya di kepulauan Indonesia secara ekonomis, kultural, dan politis tergabung dalam suatu budaya yang disebut ‘budaya bahari’ yaitu suatu budaya yang mencerminkan kemajuan dalam teknologi pelayaran, keahlian navigasi, serta tumbuhnya *enterprising spirit* yang besar. Aktivitas kehidupan yang dominan

dilakukan di perairan menjadikan nenek moyang bangsa Indonesia dikenal sebagai bangsa bahari yang pernah berjaya di ‘zaman bahari’. Zaman yang sarat akan unsur penjelajahan, mengarungi lautan luas, maupun menyisir aliran-aliran sungai yang berhulu di pedalaman pulau-pulau Nusantara. Kehandalan bahari para mualim bangsa Indonesia dimasa lalu memang tidak diragukan lagi, hal itu

terbukti ketika datangnya bangsa Belanda pertama kali di kepulauan Nusantara pada tahun 1596 yang dipimpin oleh Cornelis de Houtman. Pada peristiwa tersebut dikisahkan bahwa para pelaut Belanda harus membayar sebanyak lima *real* kepada pelaut pribumi sebagai biaya jasa navigasi pelayaran dari Selat Sunda menuju pelabuhan Banten (Rouffaer&Ijzerman, 1915; Lopian, 2008:8). Selain itu fakta yang menunjukkan para pelaut Nusantara memiliki budaya bahari yang kuat, tercermin dalam keahlian mereka membuat kapal, dimana setiap daerah memiliki perbedaan serta keunikannya tersendiri. Misalnya Kapal Lancang Kuning (Riau), Kapal Juanga, Lakufumu, Kora-kora, Kalulus (Maluku), Kapal Phinisi (Bugis), Perahu Jukung (Kalimantan), Perahu Borobudur dan Kapal Jung (Jawa) dan lain sebagainya. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa masing-masing daerah di kepulauan Nusantara telah mengembangkan budaya baharinya sesuai dengan arah, selera, kebutuhan, maupun daya ciptanya sendiri (Lopian, 2008:18-40)

Selain melakukan pelayaran mengarungi samudera, para mualim pribumi yang berasal dari daerah pedalaman juga memiliki keahlian dalam melakukan pelayaran pedalaman atau pelayaran sungai. Adapun kegiatan pelayaran sungai berperan sebagai media transportasi yang menghubungkan daerah pedalaman dengan daerah pesisir maupun menghubungkan antar daerah pedalaman lainnya, tentunya dengan memanfaatkan aliran sungai sebagai jalur transportasinya. Pelayaran pedalaman dapat dimanfaatkan untuk berbagai tujuan, namun umumnya sering dipergunakan sebagai angkutan manusia dan barang, seperti yang dilakukan oleh masyarakat Jawa sejak jaman dahulu disepanjang aliran Sungai Bengawan Solo. Berdasarkan pemaparan singkat tersebut, maka penggambaran tentang budaya bahari yang pernah ada di sepanjang Sungai

Bengawan Solo, khususnya di Kota Surakarta menjadi pembahasan pada bab selanjutnya.

METODE PENELITIAN

Secara garis besar penelitian mengenai fenomena budaya bahari yang terjadi di daerah aliran sungai Bengawan Solo khususnya di seputaran kota Surakarta ini menggunakan metode penelitian historis. Metode penelitian historis adalah suatu proses mengumpulkan, menguji, dan menganalisa secara kritis rekaman, peninggalan masa lampau, serta usaha melakukan sintesa data-data masa lampau tersebut menjadi sebuah cerita berdasarkan fakta-fakta yang dapat dipercaya¹. Adapun teknik pengumpulan data yang dipergunakan antara lain: a).Studi Dokumen (Arsip Hindia-Belanda, Arsip Pemerintah Kota Surakarta, Arsip Rekso Pustaka Mangkunegaran, dan Surat Kabar Lama Kota Solo); b).Studi Kepustakaan; c).Observasi; dan d).Wawancara.

Metode analisis data yang digunakan adalah dengan analisis “struktural - hermeneutik” (Ahimsa-Putra, 2012:253). Analisis struktural-hermeneutik mencoba mengungkapkan struktur dibalik yang nampak sekaligus mencoba memberikan tafsir lebih lanjut atas struktur tersebut serta hubungannya dengan nilai-nilai yang ada dalam masyarakat (Ahimsa-Putra, 2012:296). Lewat analisis struktural kita memang terasa mampu menemukan ‘tulang-tulang’ atau ‘kerangka’ di balik fenomena yang kita teliti, namun di lain pihak kita juga merasa kehilangan ‘dagingnya’. Kelemahan semacam itu tentunya akan dapat diatasi jika kita berhasil menggabungkannya dengan analisis hermeneutik, karena melalui telaah hermeneutiklah kita akan dapat memperoleh kembali ‘daging’ dari fenomena yang kita pelajari (Ahimsa-Putra, 2009a: 255).

HASIL DAN PEMBAHASAN

a. Pelayaran Sungai

¹ Samsi Haryanto, *Metode Penelitian Sejarah Studi Dokumenter* (UNS Press, Surakarta, 1991:39).

Pelayaran sungai adalah satu bentuk sistem angkutan yang digunakan untuk transportasi barang dan penumpang melalui perairan pedalaman. Menurut Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran. Pada pasal 1, dijelaskan bahwa pelayaran perairan daratan yang juga dikenal sebagai pelayaran sungai dan danau adalah meliputi angkutan di waduk, rawa, anjir, kanal, dan terusan. Dalam pelayaran sungai berbagai macam barang diangkut dari daerah pedalaman ke pelabuhan. Sebaliknya, melalui sungai pula barang-barang dari pelabuhan didistribusikan ke daerah-daerah di pedalaman. Pelayaran sungai dan danau mempunyai peran penting dalam pengangkutan barang perdagangan, seperti hasil pertanian, peternakan, perikanan, hasil hutan, hasil tambang dan hasil kerajinan penduduk (Susilowati, 2010:5).

Sejarah pelayaran sungai di Jawa telah dimulai dari waktu yang cukup lama. Pada awal mula perahu yang digunakan berupa rakit bambu atau batang kayu besar yang dibentuk dengan membuat lubang ditengah. Bentuk transportasi sungai pada masyarakat Jawa kuno ada beberapa jenis, yaitu *lancang* (sampan), *parahu* (perahu), *tambangan* (gethek), *benawa* (perahu besar), *jong* (jung), dan *bahitra* (bahtera) (Suryo, 1996:37). Ketika transportasi darat belum berkembang seperti sekarang ini, jenis transportasi pelayaran sungai menjadi jalur utama dalam proses pengangkutan penumpang dan barang, oleh sebab itu pada jaman dahulu sudah mulai terbentuk pelabuhan pedalaman yang berada di sekitar aliran sungai. Pelabuhan pedalaman adalah pelabuhan yang berada di perairan pedalaman sungai besar yang bisa dilayari, kanal ataupun di danau. Pelabuhan pedalaman atau sering disebut “*bandar*” biasanya berfungsi sebagai pelabuhan untuk kegiatan bongkar muat barang dan penumpang (Susilowati, 2010:6).

Semenjak jaman Majapahit sudah terdapat empat puluh empat bandar pelabuhan pedalaman disepanjang aliran Sungai Bengawan Solo, dimulai dari area muara sungai

yang terletak di Pelabuhan Ujung Galuh, Gresik Jawa Timur hingga ke daerah hilir di Bandar Wulayu yang terletak di desa Semanggi, Solo (Noorduyn, 1968; Soeratman, 1989: 20-21). Keberadaan bandar-bandar pelabuhan pedalaman di pinggir Sungai Bengawan Solo membuktikan bahwa wilayah ini merupakan wilayah yang maju dengan ditandai dari tingginya mobilitas masyarakatnya dalam melakukan aktivitas sehari-hari.

b. Riwayat Sungai Bengawan Solo

Sungai Bengawan Solo ialah sungai dengan panjang ±600 kilometer, berhulu di Kabupaten Wonogiri, Jawa Tengah dan bermuara di Laut Jawa dekat dengan kota Gresik, Jawa Timur. Sungai terpanjang di Jawa ini memiliki 2.200 anak sungai dengan melewati 20 kota dan kabupaten di provinsi Jawa Tengah dan Jawa Timur (Data Pemkot Solo, 2014).

Pada zaman kuno Sungai Bengawan Solo memiliki arti penting sebagai penghubung antara Jawa Tengah dan Jawa Timur. Fungsi tersebut dimanfaatkan untuk berbagai kepentingan, antara lain: ekonomi, sosial, politik dan militer (Soeratman, 1989:19). Hal itulah yang mendasari budaya berpergian oleh masyarakat Jawa di masa lalu, dengan memanfaatkan aliran Sungai Bengawan Solo sebagai media transportasi yang efektif dan efisien. Pernyataan tersebut diperkuat dengan bukti-bukti berupa prasasti atau naskah-naskah kuno, yang menyebutkan berbagai peranan Sungai Bengawan Solo dimasa lampau.

Seperti yang tertulis dalam Prasasti Wonogiri pada masa Kerajaan Mataram Kuno (903M), dimana Raja Balitung memerintahkan pada rakyatnya untuk membangun pusat-pusat perdagangan serta pemukiman penduduk di sekitar kanan-kiri sungai, dengan tujuan untuk menjamin keamanan serta kelancaran arus lalu-lintas transportasi dan perdagangan di sepanjang aliran Sungai Bengawan Solo. Sebagai imbalannya, Raja Balitung membebaskan pajak bagi rakyat yang ikut

membangun dan merawat daerah-daerah di sekitar aliran Sungai Bengawan Solo (Nurhidayati, 2014:8).

Keberadaan Sungai Bengawan Solo pada masa kerajaan Majapahit di abad XIV, terekam pada prasasti Canggal tahun 1280 Çaka (1358 M). Dalam prasasti itu, disebutkan keberadaan beberapa *naditra paradeça* yaitu ‘desa-desa pelabuhan’ yang berada di daerah aliran Sungai Bengawan Solo dan Sungai Brantas (Pigeaud, 1960). Keberadaan desa-desa pelabuhan tersebut juga muncul dalam ‘*Ferry Charter*’ di abad XIV, sebuah piagam berisi keterangan bahwa Sungai Bengawan Solo memiliki 44 buah ‘bandar’ (desa pelabuhan), dimana Surabaya merupakan bandar yang pertama sedangkan Wulayu (Semanggi) sebagai bandar yang terakhir dengan nomor 44 (Soeratman, 1989:21).

Nama ‘wulayu’ juga ditemukan dalam naskah Sunda-Hindu yang menceritakan perjalanan seorang pengembara yang bernama Bujangga Manik melakukan perjalanan dari Jawa Barat menuju Jawa Timur. Beberapa bait dalam naskah tersebut, disebutkan bahwa Bujangga Manik juga menyeberangi sungai besar Ciwuluyu (Sungai Wuluyu) yang terletak diantara Gunung Lawu dan Gunung Merapi. Menurut Noorduyn dalam Soeratman (1989) satu-satunya sungai besar yang terletak diantara dua gunung itu adalah Sungai Bengawan Solo, maka desa pelabuhan yang terdekat disana sering disebut Bandar Wulayu (Bandar Semanggi) (Soeratman, 1989).

Ketika memasuki masa Kesultanan Mataram Islam hingga beberapa dekade sebelum desa Sala (Solo) menjadi ibukota pemerintahan Kasunanan Surakarta, nama Semanggi menjadi terkenal sebagai salah satu bandar terpenting dari serangkaian bandar di sepanjang Sungai Bengawan Solo. Semanggi menjadi tempat penyeberangan sungai sekaligus sebagai bandar niaga besar bagi kapal-kapal dagang yang hilir-mudik dari Solo ke daerah-daerah lain di sepanjang aliran Sungai Bengawan Solo hingga ke muaranya di

Gresik. Di tempat ini pula biasanya dilakukan kegiatan menarik pajak bagi para pedagang atau ‘*Orang Kalang*’ (tukang pedati) yang melakukan ekspedisi (pengiriman komoditas) (Noorduyn & Teeuw, 2009).

Pada saat Surabaya direbut oleh VOC dari kekuasaan Mataram di akhir abad XVII, Surabaya dibangun sebagai kota pelabuhan niaga yang besar, mengalahkan pelabuhan besar sebelumnya yang berada di Gresik. Ketika VOC mulai memiliki kepentingan dagang di Jawa, Sungai Bengawan Solo menjadi salah satu sektor penting, khususnya dalam hal pendistribusian barang-barang komoditas yang berasal dari wilayah *Hinterland* Solo (Karanganyar, Sragen, Wonogiri, Klaten, dan Boyolali) untuk dikirim ke Surabaya (Tjahjono, 2008). Seiring dengan kemajuan teknologi perkeretaapian, jenis transportasi ini memainkan peranan penting khususnya dalam pendistribusian hasil-hasil perkebunan. Pada akhir abad XIX ketika usaha perkebunan gula semakin berkembang, tuntutan kebutuhan transportasi semakin meningkat, sehingga moda transportasi kereta api sedikit demi sedikit mulai menggeser peran pengangkutan melalui jalur sungai (Arif, 2012).

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa riwayat Sungai Bengawan Solo telah memainkan peran penting dalam pemenuhan kebutuhan akan transportasi manusia dan barang di masa lampau. Banyak peristiwa baik yang berkenaan dengan aspek ekonomi, politik, religi, sosial-budaya dan pariwisata di daerah aliran Sungai Bengawan Solo ini. Oleh sebab itu pada pembahasan selanjutnya akan digambarkan potret kebaharian di Sungai Bengawan Solo.

c. Zaman Bahari di Sungai Bengawan Solo

Kota Solo (Surakarta) sering disebut sebagai kota “Bengawan” tidak lain disebabkan oleh adanya aliran sungai yang terpanjang di pulau Jawa, yaitu Sungai Bengawan Solo. Keberadaan Sungai Bengawan Solo di masa lampau memiliki peranan yang cukup *vital*, karena selain digunakan sebagai sumber

pengairan untuk kebutuhan sehari-hari, aliran sungai ini juga dimanfaatkan sebagai sarana transportasi. Perlu diketahui sebelum ditemukannya sistem pengangkutan dengan jalur kereta api (1884), jalur pelayaran sungai dianggap sebagai sistem transportasi yang aman dan efisien di Pulau Jawa. Oleh sebab itu, keberadaan sungai-sungai besar pulau Jawa pada saat itu selalu ramai oleh kapal-kapal perniagaan. Begitupula dengan Sungai Bengawan Solo yang dianggap sebagai jalur pelayaran sungai yang paling layak untuk dilalui dari wilayah pesisir di utara Jawa Tengah hingga daerah-daerah pedalaman di pulau Jawa. Dengan demikian selain berfungsi sebagai jalur perdagangan, Sungai Bengawan Solo juga berfungsi sebagai jalur pertukaran budaya antara wilayah pesisir dengan daerah-daerah pedalaman di Pulau Jawa (Arif, 2012).

Sebagai jalur utama pelayaran sungai, Bengawan Solo memiliki sejumlah desa pelabuhan (*bandar*) penting di sepanjang alirannya, salah satunya ialah bandar Semanggi. Selain berfungsi sebagai tempat untuk menarik pajak para pelintas, bandar ini juga sering digunakan untuk kegiatan bongkar muat barang-barang dagangan dari kapal-kapal besar untuk kemudian didistribusikan ke daerah-daerah di pedalaman dengan menggunakan jasa pengangkutan '*wong Kalang*' (Lombard, 2008). Bandar Semanggi merupakan salah satu bandar yang dianggap cukup penting bagi perkembangan perekonomian di sekitar wilayah kota Solo, khususnya di kampung Laweyan. Keberadaan bandar Semanggi hanya yang berjarak \pm 4 kilometer dari kampung Laweyan membuat daerah tersebut berkembang menjadi pusat perdagangan tekstil di Surakarta. Selain dikenal sebagai pusat kegiatan perdagangan, bandar Semanggi juga sering dijadikan sebagai tempat untuk 'penambangan', yaitu suatu kegiatan penyediaan jasa penyeberangan dengan menggunakan perahu atau rakit.

Dalam melakukan pelayaran di aliran Sungai Bengawan Solo ini, banyak barang-

barang komoditas perdagangan yang dibawa sesuai dengan arah pelayarannya. Misalnya kapal yang berangkat dari bandar Gresik, Jawa Timur menuju Jawa Tengah biasanya mengangkut barang-barang impor seperti rempah-rempah, peralatan rumah tangga, tembikar, kain sutera, dan garam. Kemudian ketika kapal tersebut hendak kembali ke pesisir biasanya membawa hasil-hasil pertanian seperti beras, kelapa, gula, bawang, produk hutan (rotan, damar, lilin, madu, dll) dengan tujuan diekspor (Arif, 2012). Kapal-kapal pedagang tersebut biasanya akan singgah di setiap bandar persinggahan yang dilaluinya untuk menjual atau menukar barang-barang dagangannya, hingga sampai pada tempat yang dituju. Dengan demikian keberadaan Sungai Bengawan Solo di masa lampau, jelas telah menorehkan suatu prestasi gemilang dalam meningkatkan perekonomian lokal yang berlandaskan budaya bahari.

Namun semenjak dicanangkannya Undang-undang Agraria pada tahun 1870, menandai berakhirnya masa sistem tanam paksa (*cultuurstelsel*) di Hindia Belanda termasuk di pulau Jawa. Penetapan peraturan baru tersebut memberikan kesempatan bagi pihak swasta (*partikelir*) untuk mengembangkan usaha perkebunan melalui sistem sewa lahan dari bumi putra. Maka sejak saat itu banyak berdiri perusahaan perkebunan *partikelir* dalam jumlah besar di Jawa.

Maraknya pembukaan lahan di area perhutanan untuk dijadikan area perkebunan, termasuk di bantaran Sungai Bengawan Solo, membuat endapan tanah di dasar sungai semakin tinggi. Lambat laun endapan tersebut menyebabkan pendangkalan sungai, akibatnya banyak kapal-kapal besar yang membawa barang-barang perdagangan menjadi sulit untuk berlayar dari pesisir menuju pedalaman begitu pula sebaliknya. Munculnya permasalahan dalam sistem pengangkutan sungai tersebut memicu transformasi penggunaan moda transportasi alternatif yaitu kereta api (Martin, 2010).

PENUTUP

Kesimpulan

Sungai Bengawan Solo sebagai salah satu sungai terpanjang di Jawa ternyata pernah menjadi jalur transportasi pelayaran sungai yang menghubungkan daerah pesisir dengan daerah pedalaman, maupun dengan daerah pedalaman lainnya khususnya di kota Surakarta. Semenjak jaman Mataram Kuno hingga masa pemerintahan Hindia-Belanda, Sungai Bengawan Solo memegang peranan penting dalam menunjang berbagai aktivitas perniagaan. Masa-masa tersebut dapat dikatakan sebagai kejayaan zaman bahari yang ditandai dengan tumbuhnya budaya bahari disepanjang daerah aliran Sungai Bengawan Solo khususnya di sekitar Kota Surakarta. Namun semenjak diberlakukannya UU Agraria tahun 1870 sehingga banyak bermunculan perusahaan swasta yang membuka lahan di area sepanjang sungai. Hal tersebut menyebabkan pendangkalan di sebagian besar jalur pelayaran, sehingga membuat kapal-kapal besar tidak dapat melintas. Ditambah lagi munculnya alternatif transportasi kereta api yang menyebabkan surutnya “budaya bahari” di sepanjang aliran Sungai Bengawan Solo.

Melalui penelitian ini setidaknya didapatkan gambaran fenomena historis di bidang kepariwisataan khususnya kajian mengenai aspek “aksesibilitas”, yaitu salah satu aspek yang cukup vital kaitannya dengan penyelenggaraan sarana-prasarana transportasi penunjang kepariwisataan. Fenomena “budaya bahari” di sepanjang aliran Sungai Bengawan Solo di jaman dahulu diharapkan dapat dijadikan dasar dalam upaya mengembangkan beragam potensi pariwisata bahari di aliran Sungai Bengawan Solo.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Adrian B. Lopian. 2008. Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16 dan 17. Depok: Komunitas Bambu.

- [2] Arif Yusticia. 2012. Mengenang Kejayaan Sungai Bengawan Solo. Jakarta: Kompasiana.
- [3] Auditya Martin. 2010. Transportasi Kereta Api Dalam Pembangunan Kota Solo Tahun 1900-1940. Surakarta: Fakultas Sastra dan Seni Rupa, UNS.
- [4] Darsiti Soeratman. 1989. Kehidupan Dunia Keraton Surakarta, 1830-1939. Yogyakarta: Yayasan Untuk Indonesia.
- [5] Endang Susilowati. 2010. Peranan Jaringan Sungai Sebagai Jalur Perdagangan di Kalimantan Selatan Pada Pertengahan Kedua Abad XIX. Semarang: Fakultas Humaniora, UNDIP.
- [6] J. Noorduyn, A. Teeuw. 2009. Tiga Pesona Sunda Kuna. Jakarta: Pustaka Jaya.
- [7] Pigeud G.T. 1960. Java in the Fourteenth Century : A Study in Cultural History: The Negarakertagama by. Prapanca of Majapahit 1365 A.D. Vol. I The Hague: Martinus Nijhoff.
- [8] Shofia Nurhidayati. 2014. Epigrafi Indonesia Kuno “Perdagangan Masa Mataram Jawa Tengah Abad 8-10 M”. Depok: Fakultas Ilmu Pengetahuan dan Budaya, UI.
- [9] Subur Tjahjono. 2008. Ekspedisi Bengawan Solo Laporan Jurnalistik Kompas Kehancuran Peradaban Sungai Besar. Jakarta: PT. Kompas Media Nusantara.
- [10] Suryo. D, dkk. 1996. Dinamika Sosial Budaya Masyarakat di Pulau Jawa Abad VIII-XX. Yogyakarta: Kerjasama Dinas Pariwisata Daerah Provinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur dengan Fakultas Sastra UGM.