

ARSITEKTUR STASIUN LASEM DITINJAU DARI PENDEKATAN ARKEOLOGI KESEJARAHAN

Candrika Ilham Wijaya

¹Program Studi Arkeologi, Departemen Arkeologi, Fakultas Ilmu Budaya,
Universitas Gadjah Mada Jln. Sosio Humaniora, Bulaksumur, Caturtunggal,
Yogyakarta 55281, Indonesia
Candrikailham77@mail.ugm.ac.id

Abstract. *Lasem Station Architecture Viewed from Historical Archaeological Approach.* At the end of the 19th century, Lasem Station was built by the Semarang-Joana Stoomtram Maatschappij (SJS) as a railway line connecting Semarang and Lasem. Despite existing studies pertaining to Lasem, research on the specific architecture of the Lasem Station remains limited. Through a historical archaeological approach, this investigation seeks to dissect fundamental elements such as the physical form, architectural style, and the social and cultural background of the construction of Lasem Station during the colonial era. Data were procured through field observations, archival document analysis (including historical documents, old maps, and photographs from that era), interviews, and relevant secondary references. The research findings indicate that the Lasem Station played a vital role in connecting the production sector with the trading center, facilitating the conveyance of commodities such as teak wood, tobacco, and sugar from inland regions to the coastal area, thereby establishing the station as a centre of distribution and economic activity within the city of Lasem. This research also sheds light on the relocation of the station's position westward of Lasem City, which improved the distribution of goods and railway maintenance. The Lasem Station, as a historical legacy of SJS, boasts a grand colonial architectural style, characterized by curved ornamentation above Romanesque-style doors, the use of wide windows and doors, and a gabled roof design. Despite experiencing modifications primarily in the canopy, the original elements, such as floors, walls, and roofs, have been preserved, maintaining their authenticity. Overall, this study unveils the role of the railway route and spatial arrangement of the Lasem Station in reshaping the economic dynamics and urban structure, while the architecture of Lasem Station reflects a rich cultural and historical heritage. These architectural elements can reflect the colonial influence and the socio-economic dynamics of the era.

Keyword: *Lasem Station, Historical Archaeology, Semarang Joana Stoomtram Maatschappij*

Abstrak, Pada akhir abad 19, Stasiun Lasem dibangun oleh Semarang-Joana Stoomtram Maatschappij (SJS) sebagai jalur yang menghubungkan antara Semarang dan Lasem. Kajian tentang Lasem sudah banyak dilakukan, akan tetapi penelitian arsitektur khusus Stasiun Lasem masih terbatas. Melalui pendekatan arkeologi kesejarahan, penelitian ini berupaya mengurai elemen-elemen fundamental, seperti bentuk fisik, gaya arsitektur, serta latar belakang sosial dan budaya dalam pembangunan Stasiun Lasem pada era kolonial. Data diperoleh melalui observasi lapangan, analisis dokumen arsip (termasuk dokumen sejarah, peta lama, dan fotografi era tersebut), wawancara, dan referensi sekunder yang relevan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Stasiun Lasem memainkan peran vital dalam menghubungkan sektor produksi dengan pusat perdagangan, memudahkan komoditas, seperti kayu jati, tembakau, dan gula dipindahkan dari pedalaman menuju pesisir, dan menjadikan stasiun tersebut sebagai pusat distribusi dan aktivitas ekonomi di Kota Lasem. Penelitian ini juga menyoroti perpindahan posisi stasiun ke barat Kota Lasem yang memperlancar distribusi barang dan pemeliharaan rel kereta api. Stasiun Lasem, sebagai peninggalan sejarah SJS memiliki gaya arsitektur kolonial yang megah dengan ornamentasi lengkung di atas pintu berlanggam romawi, penggunaan jendela dan pintu yang lebar, serta gaya atap dengan tipe *gables*. Meskipun mengalami modifikasi terutama kanopi, elemen-elemen asli seperti lantai, dinding, dan atap tetap terjaga, sehingga masih terlihat keasliannya. Secara keseluruhan, penelitian ini mengungkapkan peran jalur kereta api dan tata letak Stasiun Lasem dalam mengubah dinamika ekonomi



dan struktur kota, sementara arsitektur Stasiun Lasem merefleksikan warisan budaya dan sejarah yang kaya. Elemen-elemen arsitektural tersebut dapat mencerminkan pengaruh kolonial dan dinamika sosial-ekonomi pada periode tersebut.

Kata kunci: Stasiun Lasem, Arkeologi Kesejarahan, Semarang Joana Stoomtram Maatschappij

1. Pendahuluan

Perkembangan transportasi pada masa kolonial Belanda tidak dapat dilepaskan dari adanya industri perkebunan, termasuk pengolahan hasil perkebunan yang menjadi industri menggiurkan kala itu. Adanya kebijakan *Cultuurstelsel* atau Tanam Paksa yang dicetuskan oleh Johannes van den Bosch setelah masa berakhirnya Perang Jawa (1825–1830) membuat usaha perkebunan menjadi salah satu tulang punggung ekonomi Belanda dalam melunasi hutang dan membangun negerinya (Ricklefs 2007, 260–266). Meskipun terkenal menyengsarakan rakyat, kebijakan ini ternyata berhasil mendorong Hindia Belanda menjadi wilayah eksportir penting bagi Eropa dan membuat masyarakat Nusantara juga dapat mengetahui jenis-jenis tanaman ekspor yang laku di pasaran dunia.

Pada awalnya praktik Tanam Paksa ini memang memberikan keuntungan besar, tetapi hasil panen yang besar-besaran tanpa didukung infrastruktur transportasi yang memadai seringkali membuat kerugian, pasalnya banyak komoditas yang membusuk sebelum berhasil diangkut ke Eropa. Misalnya, pada awal budidaya komoditas ekspor seperti kopi dan teh sukses meraup hasil yang memuaskan, akan tetapi karena kondisi jalan sangat buruk ditambah angkutan yang dipakai masih angkutan tradisional membuat pengangkutan tidak bisa berjalan sesuai jadwal sehingga mengakibatkan mutu komoditas yang ada di gudang-gudang penampungan menjadi rendah karena harus menunggu lebih lama untuk diangkut (Lasmiyati 2017, 201). Pada perkembangannya, kebutuhan angkutan transportasi hasil perkebunan semakin meningkat dengan diberlakukannya Sistem Ekonomi Liberal pada tahun 1870 yang membuat modal swasta masuk ke Hindia Belanda. Sistem ekonomi ini mulai berjalan dengan ditetapkannya *De Agrarische Wet* sesuai dengan *Staatsbl.* No. 71 pada tanggal 9 April 1870 (van Hoëvell 1871, 172). Kebijakan ini maka berdampak pada

masifnya pendirian pabrik-pabrik pengolah tanaman perkebunan dan budidaya besar-besaran tanaman perkebunan misalnya tebu, teh, dan karet sebagai tanaman industri yang bernilai ekonomis tinggi di pasaran dunia (Inagurasi 2011, 17). Oleh karena itu, untuk mengatasi permasalahan dalam hal pengangkutan hasil perkebunan dibutuhkan alat transportasi yang memadai.

Permasalahan tersebut kemudian secara perlahan dituntaskan dengan dibangunnya transportasi kereta api sebagai angkutan massal untuk mendukung pengiriman barang komoditas secara lebih cepat dan efisien. Usulan mengenai pembangunan jaringan kereta api sendiri dilontarkan oleh Kolonel Van Der Wijk yang mendapat dukungan dari J. Trom, seorang insinyur kepala bagian pengairan dan bangunan (Ratnawati 2015, 66). Pembangunan jalur kereta api pertama kemudian diprakarsai oleh perusahaan kereta api swasta yang bernama *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NIS) dari Desa Kemijen menuju Desa Tanggung dengan jarak 26 km pada tahun 1864 (Purwanto 2008, 98). Perusahaan kereta api swasta pertama tersebut berdiri pada tanggal 27 Agustus 1863 atau setahun berselang pasca memperoleh konsesi pembangunan kereta api pertama oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda tanggal 28 Agustus 1862 (Andamarati 2022, 25). Pembangunan jalur NIS dari Semarang—Tanggung kemudian dilanjutkan hingga *Vorstenlanden* dengan tujuan untuk mengangkut hasil industri, terutama angkutan gula dari daerah tersebut. Bahkan, karena potensi keuntungan yang besar, pemerintah akhirnya juga mendirikan perusahaan kereta api *Staatsspoorwegen* (SS) yang membangun jalur pertama kalinya pada lintas Surabaya—Pasuruan—Malang tahun 1879 (Santoso 1988, 3). Berbagai angkutan yang berkembang pesat, juga dirasakan di wilayah pantai utara Jawa Tengah bagian timur. Wilayah ini sendiri dikenal sebagai sumber-sumber alam yang melimpah dan terdapat industri gula sehingga membuat

perusahaan kereta api swasta, yakni *Semarang Joana Stoomtram Maatschappij* (SJS) membuka jaringan kereta api di wilayah ini (Kusuma, Purnomo, & Romadi 2018, 57). Salah satu rute kereta api yang dibangun oleh *Semarang Joana Stoomtram Maatschappij* (SJS) adalah Lasem, yang pada waktu itu masuk ke dalam *Afdeeling* Rembang.

Lasem merupakan kota yang secara administratif menjadi sebuah kecamatan yang terletak di Kabupaten Rembang, Provinsi Jawa Tengah. Meskipun tergolong sebagai kota kecil setingkat kecamatan, Lasem yang berusia ratusan tahun dan menyimpan potensi sumber daya arkeologi yang begitu banyak dan mulai tumbuh sebagai kota penting sejak masa Hindu-Buddha hingga kemudian puncaknya di masa kolonial. Pada masa kolonial ini, Lasem memang telah turun hanya sebagai kota kecamatan, tetapi Lasem tetap menjadi pusat industri dan perdagangan (Unjiya 2014, 115). Alhasil tidaklah mengherankan jika Pemerintah Hindia Belanda membangun berbagai sarana pelengkap transportasi laut seperti pelabuhan (pabean, dermaga, hingga galangan kapal) maupun transportasi darat seperti jalan Daendels dan jalan kereta api.

Penelitian mengenai Lasem telah banyak dilakukan, akan tetapi belum ada penelitian yang secara khusus membahas tentang arsitektur Stasiun Lasem. Beberapa peneliti, seperti Handinoto (2015) dalam bukunya "*Lasem Kota tua Bernuansa Cina di Jawa Tengah,*" telah membahas perkembangan Kota Lasem dari sebelum kedatangan Belanda hingga masa Orde Baru, tetapi tidak secara spesifik membahas arsitektur Stasiun Lasem. Haryati (2019) dalam penelitian "*Asilimasi Arsitektur di Lasem Jawa Tengah*" telah mengkaji arsitektur hunian di Lasem dengan mempertimbangkan perpaduan gaya arsitektur Tionghoa, Timur Tengah, Kolonial, dan Jawa. Namun, tulisannya juga tidak menyentuh tentang Stasiun Lasem. Dalam buku "*Lasem dalam Rona Sejarah Nusantara*" yang ditulis oleh Riyanto, dkk (2020) dari Balai Arkeologi Yogyakarta, memuat informasi mengenai tinggalan arkeologis di Lasem, termasuk Stasiun Lasem. Namun, buku tersebut tidak membahas secara rinci tentang aspek arsitektur stasiun

tersebut. Di sisi lain, Kurniawan (2017) telah mengkaji "*Latar belakang pembangunan dan perkembangan kereta api di Kabupaten Rembang oleh Semarang-Joana Stoomtram Maatschappij tahun 1883—1942*". Penelitian ini menyentuh sejarah kereta api di wilayah tersebut, akan tetapi tidak ada pembahasan mengenai arsitektur Stasiun Lasem. Penelitian lainnya oleh Kusuma, Purnomo, & Romadi (2018) mengenai "*Sejarah Kereta Api Semarang—Rembang tahun 1967—1988*" menunjukkan bahwa perkembangan jalur tersebut tidak berjalan dengan baik dan akhirnya ditutup. Namun, tidak ada keterkaitan arsitektur Stasiun Lasem dalam penelitian tersebut. Oleh karena itu, berdasarkan penelitian terdahulu yang belum banyak membahas arsitektur Stasiun Lasem, tulisan ini akan menguraikan bentuk dan gaya arsitektur dari Stasiun Lasem, serta melihat latar belakang sosial budaya yang mempengaruhinya. Top of Form

2. Metode

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif kualitatif dengan menggunakan pendekatan Arkeologi Kesejarahan (*Historical Archaeology*). Metode deskriptif kualitatif merupakan metode penelitian yang berupaya memberikan gambaran atau deskripsi secara runtut dan sistematis terhadap suatu gejala tertentu atau fakta melalui data yang dikumpulkan (Sugiyono 2009, 29). Penelitian ini terdiri dari lima tahapan yang meliputi perumusan masalah, pengumpulan data, analisis data, serta interpretasi dan penarikan kesimpulan. Latar belakang penelitian diperoleh dari belum adanya kajian terkait arsitektur Stasiun Lasem secara komprehensif. Kemudian, dilakukan pengumpulan data yang diperoleh dari observasi langsung di lapangan, studi arsip (meliputi dokumen sezaman, koran lama, peta lama, dan foto lama), wawancara, serta sumber-sumber sekunder yang relevan. Data yang telah dikumpulkan kemudian dianalisis menggunakan pendekatan Arkeologi Kesejarahan (*Historical Archaeology*). Ada banyak definisi terkait dengan *Historical Archaeology* sendiri, di antaranya yang dikemukakan oleh (Orser 2010, 112) yang mendefinisikan *Historical Archaeology* sebagai

disiplin ilmu yang mengkombinasikan ekskavasi sebagai cara kerja arkeologi dengan data sejarah yang saling melengkapi. Meskipun demikian, *Historical Archaeology* semakin berkembang dengan munculnya definisi yang menekankan bahwa *Historical Archaeology* merupakan multidisiplin ilmu antara arkeologi, sejarah, dan antropologi yang berusaha memahami sifat kehidupan global modern dengan melihat unit analisis terkecil sehingga dapat melihat proses *socialization* setiap data arkeologi (Orser 2010, 117). Dengan memadukan antara data sejarah dan antropologi dalam melihat fenomena arkeologi, maka peran penting masyarakat lokal yang selama ini tidak terlihat di catatan sejarah bisa dimunculkan sehingga interpretasi terhadap data arkeologis dapat menjadi lebih reflektif dan kritis.

3. Hasil Penelitian dan Pembahasan

3.1 Lasem pada Masa Kolonial

Dalam rona sejarah, perkembangan Lasem sebagai sebuah kota telah ada jauh sebelum bercokolnya kekuasaan kolonial Belanda. Pada Masa Klasik atau Hindu-Buddha, Lasem disebutkan dalam *Negarakertagama* sebagai daerah vasal yang dipimpin oleh Rajasaduhitadudewi, adik sepupu Hayam Wuruk dari Majapahit (Nurhajarini, Purwaningsih, & Fibiona 2015, 24; Riyanto dkk 2020, 28). Setelah kekuasaan Majapahit memudar, Lasem kemudian masuk pada Masa Islam dan secara silih berganti menjadi bagian dari kekuasaan Kesultanan Demak, Pajang, hingga Mataram. Menginjak pada masa pergolakan politik di Mataram dengan adanya berbagai macam pemberontakan, seperti Trunajaya dari Madura maupun Untung Suropati dan perseteruan antarbangsawan Mataram, maka VOC mulai melakukan intervensi dengan motif untuk menguasai daerah pesisir Pulau Jawa (Lombard 2005, 62—63). Sebelum benar-benar jatuh ke tangan VOC, telah terjadi berbagai macam pemberontakan di Lasem pada kurun waktu 1740-an dari Laskar Tionghoa-Jawa dengan dipimpin oleh Bupati Lasem, Tumenggung Widyadiningrat (Oei Ing Kiat), Raden Panji Margono, dan Tan Ke Wie (Unjiya 2014, 171—172). Karena terlalu sering terjadi pemberontakan, status Lasem yang semula kadipaten diturunkan

menjadi hanya sebuah kecamatan, lalu ibukota kadipaten pun dipindahkan ke Rembang pada tahun 1750 (Purbasari 2018, 22). Praktis setelah VOC menguasai Lasem dan berlanjut hingga masa Pemerintahan Kolonial Belanda, kota ini tetap berkembang menjadi kota perdagangan yang ramai. Industri semakin bermunculan, seperti pabrik gula, pembuatan galangan kapal serta perdagangan semakin gencar dengan Lasem sebagai daerah suplai komoditas kayu jati dan perdagangan opium.

Kondisi sosial masyarakat Lasem pada masa Kolonial memang didominasi oleh orang-orang Tionghoa kaya sehingga banyak bangunan yang didirikan terpengaruh oleh arsitektur kolonial. Masyarakat Tionghoa sendiri telah banyak bermukim di Lasem, dan pada sensus 1815 etnis Tionghoa di Kabupaten Rembang menjadi yang tertinggi kedua selepas Batavia (Handinoto 2015, 33). Kemudian, kebijakan *Wijkenstelsel* tahun 1841 membuat banyak penduduk Tionghoa yang sebelumnya tinggal di desa-desa dipaksa untuk pindah di Kota Lasem, salah satunya menuju sisi utara *Grote Post-weg* atau kemudian menjadi pecinan baru dengan nama Gedong Mulyo (Pratiwo 2010, 150). Jumlah orang Tionghoa ini pun terus meningkat, terlebih lagi Lasem menjadi daerah corong penyelundupan opium di Jawa pada sekitar tahun 1870 hingga 1880-an (Handinoto 2015, 32). Dengan banyaknya keuntungan ekonomi tersebut, banyak masyarakat Tionghoa yang membangun rumah megah seperti bergaya kolonial sehingga dapat memiliki kesan status sosial yang setara dengan orang-orang Belanda. Perkembangan gaya arsitektur kolonial di Lasem kemudian juga dapat dilihat dari ciri atapnya yang termasuk tipologi *gables*. *Gables* merupakan gaya arsitektur Renaissance dengan atap pelana yang menyebar dari Eropa Utara dan mulai dikenal di Inggris, salah satunya digunakan sebagai rumah bangsawan tingkat menengah pada akhir abad 16 dan 17 M (Lowell Cummings 1971, 5). Di Nusantara sendiri, gaya arsitektur ini mulai dominan digunakan pada kurun waktu 1900—1920-an dan memiliki beberapa bentuk variasi seperti *curvilinear gable*, *stepped gable*, *gambrel gable*, *pediment* (Sahmura & Wahyiningrum 2017, 64).

Pada awal abad 19 M, terjadi perubahan birokrasi di pemerintahan kolonial sehingga membuat administratif wilayah Lasem juga sering berganti pula. Berdasarkan data arsip “*Algemeen Verslag der Residentie Rembang 1824—1843*”, wilayah Kabupaten Lasem telah dihapuskan dan masuk menjadi bagian Kabupaten Rembang, bersama-sama dengan Tuban, Blora, Rejekwesi (nama lain Bojonegoro) dalam satu kesatuan wilayah Karesidenan Rembang (Warto 1993, 23). Secara geografis, Lasem terletak di kawasan pesisir utara Jawa Tengah, dengan sebelah timur terdapat rangkaian pegunungan kapur utara dengan Gunung Argopuro (806 mdpl) sebagai puncak tertinggi. Dengan adanya kondisi lingkungan yang memadai, wilayah Lasem menjadi salah satu sentra tambak garam dan perkebunan tebu di wilayah Rembang. Seperti yang telah disinggung sebelumnya, akibat adanya kebijakan Tanam Paksa, maka perkebunan-perkebunan tebu juga mulai merambah di wilayah Rembang sehingga tidak mengherankan jika di kawasan Lasem kemudian berdiri sebuah pabrik gula. Pabrik Gula Toelies merupakan pabrik gula satu-satunya yang berdiri di *afdeeling* Rembang dengan kepemilikan Tuan Nering Bögel dan Dunlop serta *administrateur* van Cassan yang mulai didirikan sejak 1839 (van Hoëvell 1871, 122). Catatan mengenai hasil panen (*oogst jaren*) *Suikerfabriek Toelies* pertama kali tercatat pada tahun 1840 dengan hasil panen rata-rata 11 per *bouw* (satu *bouw* 0,8 ha) (Commissie voor de Opname der Verschillende Suikerfabrieken op Java, 1857). Pertumbuhan industri gula yang pesat di kawasan Lasem membuat kebutuhan angkutan massal juga meningkat. Kebutuhan distribusi darat ini kemudian mendorong pembangunan kereta api di Rembang sehingga berdampak pula pada keletakkan stasiun kereta api di Lasem.

3.2 Berdirinya Semarang-Joana Stoomtram Maatschappij (SJS) dan Pembangunan Jalur Kereta Api di Kabupaten Rembang

Kemunculan perusahaan kereta api *Semarang—Joana Stoomtram Maatschappij* (SJS) sebagai perusahaan dengan rute dalam Kota Semarang dan ke arah timur (Karesidenan Rembang) tidak dapat dilepaskan dari adanya *Nederlandsch Indische*

Spoorweg Maatschappij (NIS) sebagai pelopor perusahaan kereta api di Hindia Belanda. Babak baru perkembangan kereta api di Hindia Belanda mulai mendapat angin segar ketika Raja Willem III memerintahkan menteri urusan jajahan, T. J. Stillejens melakukan penelitian pembangunan jalur kereta api di Pulau Jawa sehingga kemudian NIS mendapatkan konsensi berdasarkan *Consessie Gouvernement Besluit* No.1 Tanggal 28 Agustus 1862 (Ratnawati 2015, 66-67). Berbagai keuntungan dari pembukaan jalur kereta api oleh NIS kemudian menarik kehadiran perusahaan kereta api swasta lain, salah satunya yang dikenal *vier zustermaatschappijen* atau empat bersaudara perusahaan kereta api swasta, yaitu *Semarang-Joana Stoomtram Maatschappij* (SJS), *Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschappij* (SCS), *Serajoedal Stoomtram Maatschappij* (SDS), dan *Oost Java Stoomtram Maatschappij* (OJS) (Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij 1907, 71). Pendirian SJS sendiri diprakarsai oleh Baron van der Goes dan C.L.J. Martens SJS pada 28 September 1881 setelah memperoleh konsesi berdasarkan keputusan gubernur jenderal 18 Maret 1881 No. 5 yang diserahkan oleh J. F. Djikman (sekretaris Gubernur Jenderal Hindia Belanda) untuk pembangunan dan pengoperasian rute kereta api dari Semarang, Demak, Kudus, Pati dan Juwana (Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij 1907, 17; Syhabuddin 2019, 214).

Pembangunan pun mulai dilakukan secara bertahap dari Semarang ke arah Juwana untuk mengakomodir kebutuhan transportasi hasil perkebunan sekaligus mengambil potensi yang menguntungkan dari wilayah ini. *Afdeeling* Demak merupakan daerah penghasil randu, beras, dan kelapa; *Afdeeling* Kudus dan *Afdeeling* Pati terdapat beberapa pabrik gula seperti Pabrik Gula Rendeng, Tanjungmojo, Langse; *Afdeeling* Pati juga penghasil tanaman perkebunan sebagaimana *Afdeeling* Jepara seperti kopi, kapuk, karet serta hasil tambang tras (Kusuma, Purnomo, & Romadi 2018, 58). Di tahun 1884, akhirnya lintas Semarang—Juwana tersambung sepenuhnya. Lalu, setelah berhasil membangun jalur kereta api hingga Juwana, maka SJS kemudian memperpanjang rutenya hingga memasuki Kabupaten Rembang. Tujuan utama pembangunan kereta api adalah untuk

mendukung pengangkutan hasil industri seperti hasil perkebunan tebu, tembakau, kayu jati dari wilayah pedalaman ke kawasan pesisir, sekaligus untukantisipasi daerah yang rawan konflik dan terisolir (Warto 2017, 194).



Gambar 1. Pembukaan jalur kereta api lintas Lasem – Jatirogo (1914)

(Sumber: Leiden University)

Ada tiga tahap pembangunan rute kereta api di wilayah kabupaten Rembang, yang dipisah antara Juwana–Rembang–Lasem, Rembang–Blora–Cepu, dan Lasem–Pamotan–Jatirogo. Berdasarkan *Gouvernement Besluit* No. 25 tanggal 10 November 1896, rute Juwana–Rembang–Lasem dibuka pada tanggal 1 Mei 1900 dengan panjang rute 34 km, Rembang–Blora dibuka 15 Juni 1902 dengan panjang rute 37 km, Blora–Cepu SJS dibuka 1 November 1901 dengan panjang rute 33 km (Santoso 1988, 62; Kurniawan 2017, 33). Lalu, pada awal tahun 1912 tercapai kesepakatan antara Pemerintah, NIS dan SJS tentang penyusunan konsesi Lasem–Djatirogo dan Bodjonegoro–Jatirogo yang kemudian konsesi tersebut diberikan dengan keputusan Gubernur Jenderal (*Gouvernement Besluit*) Nomor 40 tanggal 17 Juli 1912 dan Tanggal 28 Oktober 1913 Nomor 13 dengan waktu pembangunan ditetapkan 2 tahun setelah penerimaan dan bisa diperpanjang dua kali (pertama selama 2 tahun, kemudian diperpanjang lagi selama 3 tahun) sehingga jalur trem harus diselesaikan sepenuhnya dan dioperasikan sebelum atau pada tanggal 9 September 1919 (De Locomotief 1919, 43). Pada akhirnya rute Lasem – Pamotan pun dibuka 1 Juni 1914 dengan panjang rute 10 km dan Pamotan – Jatirogo dibuka 20 Februari 1919 dengan panjang rute 24 km (De Locomotief 1919, 43).

Untuk mendukung secara optimal rute-rute Semarang–Rembang, maka dibangun pula sarana prasarana pendukung seperti stasiun dan halte sebagai tempat media naik turunnya penumpang dan barang. Di wilayah *Afdeeling* Rembang memiliki tiga stasiun besar, yaitu Stasiun Rembang, Stasiun Lasem, dan Stasiun Pamotan. Di antara stasiun tersebut juga terdapat halte yang tersebar di berbagai rute sehingga memudahkan distribusi. Berdasarkan *dutch colonial maps* dari Leiden University (1943) terlihat bahwa halte-halte yang ada dalam jalur Juwana – Rembang – Lasem terdiri dari 7 buah (meliputi Halte Delok, Dresi, Tambakomben, Rembangpasar, Kabongan, Bangi), untuk Lasem – Pamotan – Jatirogo terdiri dari 9 buah (meliputi Halte Jebruk, Pandan, Sambonggaleng, Bedog, Ngandang, Tuder, Terongan, Sale, Kebonharjo), serta jalur Rembang – Blora terdiri dari 9 buah (meliputi Halte Besi, Landoh, Sulang, Kemadu, Djukung, Mantingan, Ngampel, Medang, Basari).

3.3 Sejarah dan Tata Letak Stasiun Lasem

Stasiun Lasem merupakan stasiun yang berada pada jalur kereta api yang menghubungkan antara Stasiun Rembang dan Stasiun Pamotan. Secara administratif sekarang, stasiun berkode LS ini berada di Dusun Karangpelem, RT 10, RW 03, Desa Dorokandang, Kecamatan Lasem, Kabupaten Rembang, Provinsi Jawa Tengah. Pada awal pembangunannya Stasiun Lasem menjadi stasiun terminus atau stasiun ujung dari arah Semarang – Rembang hingga tahun 1914 atau sebelum dibukanya rute Lasem – Pamotan.

Secara keletakan awal, stasiun ini bukan berada pada lokasi Stasiun Lasem sekarang, melainkan didirikan tidak jauh dari Pabrik Gula Toelis (*Suikerfabriek Toelis*) dan cenderung berada di pusat Kota Lasem (lihat gambar 3). Penempatan stasiun ini dikarenakan untuk menunjang pengangkutan angkutan gula yang ada di Lasem pada waktu itu. Bahkan, dalam peta lama B.O.W, (1905) (lihat gambar 3) terlihat bahwa sebelum pembangunan jalur dari Lasem ke Jatirogo, jalur kereta api lebih mengarah ke timur atau arah langsung ke Pabrik Gula Toelis (*Suikerfabriek Toelis*) daripada ke arah tenggara (rute Pamotan – Bojonegoro). Stasiun ini mulai

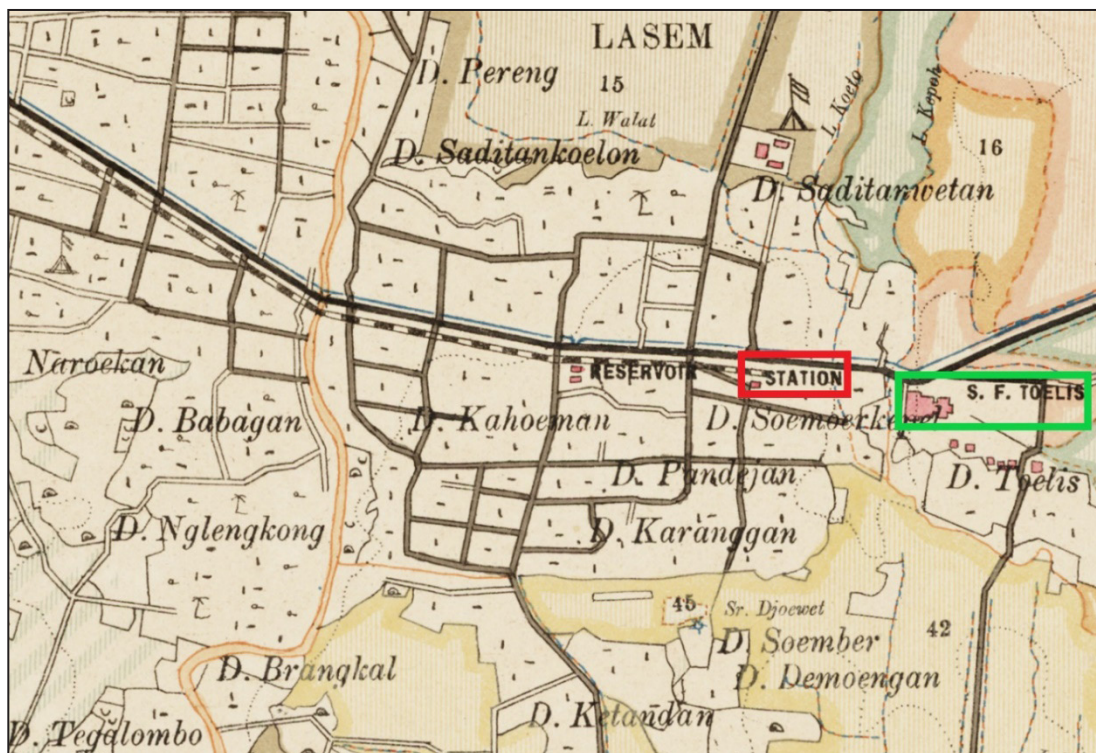
dibangun bersamaan dengan dikeluarkannya Keputusan (*besluit*) 10 November 1896 No. 25 mengenai jalur Joana–Rembang–Lasem dan diresmikan pada tahun 1900 (Departement van Gouvernementsbedrijven 1914, 24). Dengan keletakan stasiun ini tentu semakin memudahkan

distribusi gula dari satu-satunya pabrik yang pernah berdiri di Rembang pada masa kolonial.

Kehadiran Stasiun Lasem pada tahun 1900 memang memberikan dampak distribusi perdagangan yang semakin mudah dan ekonomi Lasem menjadi semakin lebih bergeliat. Meski-



Gambar 2. Lokasi Stasiun Lasem (baru) atau stasiun sekarang dilihat dari Citra Satelit
(Sumber: Diolah Candrika Ilham Wijaya dari Google Earth 2023)



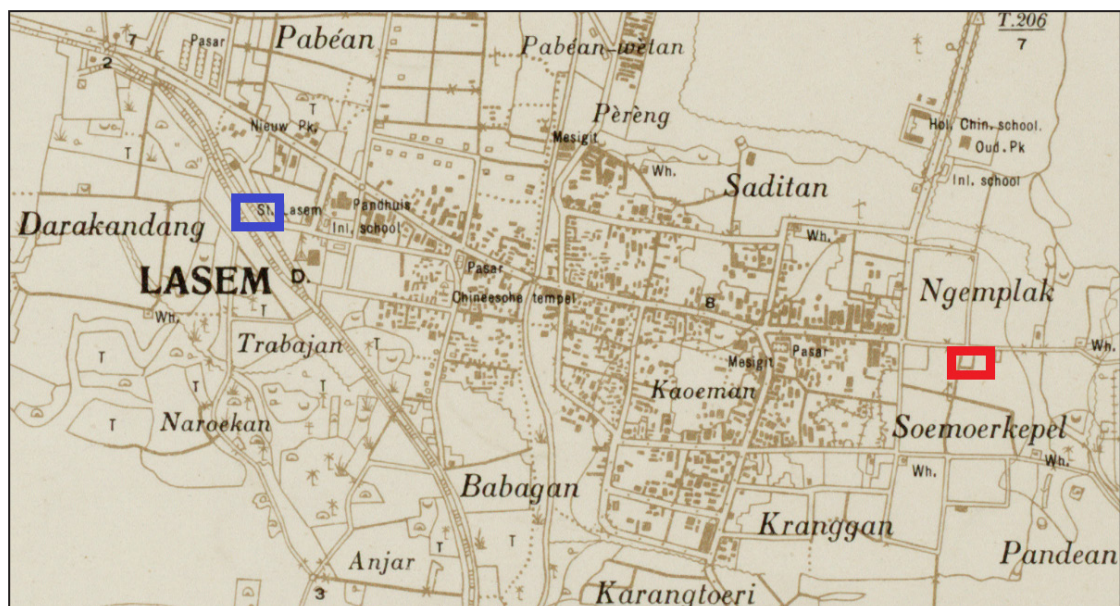
Gambar 3. Stasiun Lasem lama (warna merah) yang berada tidak jauh dari *Suikerfabriek Toelis* (warna hijau)
(Sumber: Dimodifikasi dari [Batavia] : B.O.W, (1905) dalam Leiden University)

pun demikian, dalam catatan Residen Rembang, Gonggrijp menyebutkan bahwa bagi daerah distrik pedalaman Rembang belum terjangkau jaringan kereta api sampai tahun 1907 sehingga banyak hasil pertanian yang tidak bisa dibawa ke pasar karena ongkos yang masih mahal (Warto 2017, 194). Padahal daerah pedalaman Rembang dikenal sebagai daerah penghasil kayu jati, tembakau, dan gula (Buddingh 1859, 267). Oleh karena itu, *Semarang-Joana Stoomtram Maatschappij* (SJS) pun kemudian memperpanjang rute dari Lasem menuju Pamotan dan nantinya tersambung dengan jaringan kereta api *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NIS) di Jatirogo sehingga dapat menuju Bojonegoro dan Surabaya.

Pada masa awal abad ke-20, Stasiun Lasem (lama) dipindahkan dari pusat kota ke daerah barat Kota Lasem. Bersamaan dengan dibukanya jalur Lasem–Pamotan pada 4 Juni 1914, Stasiun Lasem (baru) kemudian diresmikan dan dihadiri oleh Residen Rembang, asisten residen, *controleur*, bupati, direktur pekerjaan daerah, beberapa anggota Dewan, Kepala Pertanahan, Tuan Volkersma dan Broese dari N.I.S.E.K (perusahaan galangan kapal Dasun, Lasem), serta pejabat S.J.S (Bataviaasch nieuwsblad, 1914). Setelah pembangunan rute kereta api Lasem – Pamotan – Jatirogo yang berlangsung

dari tahun 1914 hingga 1919, posisi keletakkan Stasiun Lasem mengalami perubahan signifikan. Data pada peta kolonial Belanda (*dutch colonial maps*) yang diterbitkan pada tahun 1919 dan 1922 menunjukkan bahwa stasiun ini kini berlokasi di tempat yang sekarang dikenal sebagai Desa Dorokandang. Pemindahan ini dilakukan karena lokasi Stasiun Lasem yang sebelumnya berada dekat dengan pusat kota ternyata memiliki kendala yang merugikan. Hal ini disebabkan oleh kesulitan dalam membangun rute Pamotan – Jatirogo melalui sisi timur, karena harus mengambil alih lahan di daerah Pecinan yang telah padat penduduk (De Locomotief 1919, 43). Selain itu, jalur menuju Stasiun Lasem yang awalnya berada di pusat kota menyebabkan perawatan jalur kereta api sepanjang Jalan Raya Pos melalui Kota Lasem menjadi semakin sulit dijaga, karena jalan tersebut semakin sempit. Oleh karena itu, akhirnya diputuskan untuk membangun stasiun baru di sisi barat kota dan menutup jalur menuju stasiun lama (De Locomotief 1919, 43).

Alasan pembangunan Stasiun Lasem (baru) adalah untuk memperlancar distribusi barang-barang dari pedalaman seperti kayu jati, minyak bumi, *trassie*, kacang, beras, kapuk dan produk asli lainnya untuk kemudian diangkut menggunakan kapal (Reitsma 1915, 2). Pada lokasi yang baru tersebut, Stasiun Lasem menjadi simpul per-



Gambar 4. Letak Stasiun Lasem Baru tahun 1919 (warna biru), letak Stasiun Lasem Lama (warna merah)
(Sumber: Dimodifikasi dari Peta Lasem (1922) dalam Leiden University)

dagangan penting di Lasem. Stasiun tersebut dibangun berdekatan dengan pasar sehingga kawasan Dorokandang juga tumbuh sebagai pusat ekonomi baru di Kota Lasem. Bahkan, terdapat rencana dari SJS untuk memperpanjang jalur trem dari Lasem ke arah dermaga di Leran. Namun, karena biaya pembangunan jalur yang akan dibangun sepanjang sekitar 7,5 km tersebut berpotensi sangat tinggi, konsesi jalur yang sudah didapatkan oleh SJS tersebut urung dilaksanakan (Algemeen Handelsblad 1914). Stasiun ini kemudian tetap eksis dan menjadi penghubung penting wilayah pedalaman Rembang dengan pesisir hingga pada masa Orde Baru sebelum akhirnya dinyatakan nonaktif pada dekade 90-an.

3. 4 Arsitektur Stasiun Lasem



Gambar 5. Stasiun Lasem Pasca non aktif 1990
(Sumber: Dok. De Jong. Spoorwegstation op Java 1990 & Dok. Candrika Ilham Wijaya 2020)



Gambar 6. Stasiun Lasem Sekarang (Sumber: Dok. De Jong. Spoorwegstation op Java 1990 & Dok. Candrika Ilham Wijaya 2020)

Stasiun Kereta Api Lasem yang merupakan peninggalan perusahaan kereta api SJS saat ini masuk ke dalam aset PT Kereta Api Daerah Operasional (DAOP) IV Semarang dan telah ditetapkan sebagai bangunan cagar budaya

peringkat kabupaten pada tahun 2018. Pada masa awal pembangunannya, Stasiun Lasem (baru) berfungsi untuk menyalurkan komoditas dari daerah pedalaman ke arah pesisir. Penetapan Stasiun Lasem sebagai cagar budaya tidak bisa dilepaskan dari adanya nilai penting stasiun ini bagi sejarah, ilmu pengetahuan, pendidikan, dan kebudayaan (TACB Rembang, 2018). Luas lahan dari stasiun ini terbagi menjadi dua, yaitu luas bangunan sebesar 1.120 m² dan luas tanah 29.930 m² (TACB Rembang, 2018). Sementara itu, kondisi lingkungan bangunan Stasiun Lasem dikelilingi oleh permukiman kemudian pada bekas emplasemen yang sekarang berupa lahan kosong banyak digunakan sebagai lahan parkir bagi truk besar. Mengingat jalurnya yang mengarah tenggara, maka stasiun ini memiliki orientasi arah tidak menghadap ke arah utara selatan, akan tetapi sedikit condong menghadap timur laut dan barat daya.

Kondisi material pembentuk bangunan Stasiun Lasem sebagian besar masih asli, dari mulai lantai, dinding, hingga atap. Namun, untuk bagian kanopi ternyata telah berubah pada masa Orde Lama. Dahulu kanopi Stasiun Lasem terbuat dari besi, akan tetapi setelah bagian sebelah timur terbakar, maka kemudian direhabilitasi dengan membawa bangunan stasiun dari Purwodadi (Riyanto dkk 2020, 52-53). Adanya perubahan kanopi ini juga diungkapkan oleh Bapak Sunari (80 tahun), mantan wakil kepala Stasiun era PJKA dan bapak Aris Suropto (63 tahun), warga lokal sekitar stasiun yang mengungkapkan bahwa kanopi Stasiun Lasem sebenarnya bukan kanopi asli dari Stasiun Lasem, melainkan kanopi pertukaran dari Stasiun Purwodadi yang dilakukan sekitar tahun 1964-an (Wawancara 2022). Dalam foto masa kolonial (lihat gambar 7) ternyata kanopi Stasiun Lasem beratap besi mirip dengan stasiun besar lain buatan SJS, seperti Stasiun Rembang, Stasiun Juwana, dan Stasiun Blora. Sementara itu, Stasiun Purwodadi dalam foto masa kolonial justru memiliki atap kayu seperti yang ada di Stasiun Lasem sekarang sehingga adanya perubahan kanopi Stasiun Lasem tahun 1964 dapat tervalidasi secara akurat. Meskipun demikian, selain perubahan kanopi tahun 1964 (lihat gambar 7), keaslian bangunan stasiun masih terjaga.



Gambar 7. Potret Stasiun Lasem sewaktu kanopinya masih seng (sekitar tahun 1920-1930). Terlihat pula emplasemen dengan banyak jalur dan gudang sebagai tempat bongkar muat barang (Sumber: Potongan foto diambil dari video Youtube/Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij)

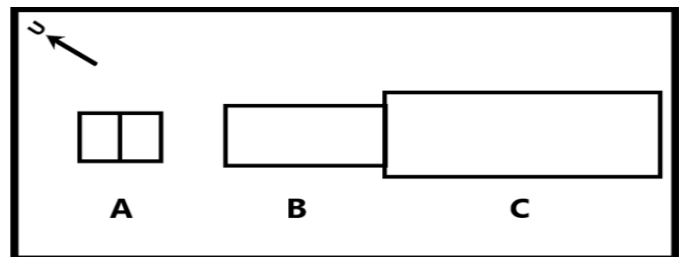


Gambar 8. Stasiun Purwodadi dengan kanopi kayunya (1907)

(Sumber: De Tramwegen op Java: Gedenboek Semengesteled Ter Gelegheld Van Het Vrij en Twintig-Jarig Bestaan Der Semarang-Joana Stoomtram Maatschappij)

3.4.1 Bentuk Bangunan dan Ornametasi Stasiun

Bangunan Stasiun Lasem berbentuk persegi panjang yang terbagi menjadi beberapa ruang sesuai dengan peruntukan kebutuhannya. Bagian utama stasiun yang masih bisa diamati terdiri dari kantor stasiun (B) yang terdiri dari ruang PPKA (Pengatur Perjalanan Kereta Api), loket atau ruang pembelian tiket pada bagian fasad, peron (C) yang diperuntukkan untuk ruang tunggu. Lalu, pada sisi barat daya ruang kepala stasiun



Gambar 9. Denah Stasiun Lasem (Ket. A. Kamar Mandi B. Kantor Stasiun C. Peron (Ruang Tunggu terbuka)

(Sumber: *Diolah Candrika Ilham Wijaya*)

terdapat toilet umum (A), dan sekitar 200 m dari bangunan stasiun terdapat gudang. Sebagai stasiun terbesar kedua setelah Stasiun Rembang yang ada di Kabupaten Rembang, di stasiun ini tidak terdapat menara air atau *watertoren* dan depo lokomotif, hal ini terjadi karena Stasiun Lasem hanya berjarak sekitar 13 km dari Stasiun Rembang sehingga keperluan pengisian air dan depo lokomotif dilakukan di Stasiun Rembang.

Pasca nonaktif tahun 1992, beberapa fasilitas stasiun seperti rel, wesel, dan perlengkapan pendukung kereta api lainnya masih bisa ditemukan, akan tetapi ketika krisis 1998 banyak sarana dan prasarana kereta api dijarah oleh massa

(Wawancara Bapak Aris Suropto 2022). Bahkan, bukti ini dapat ditemukan dengan usuk kayu sisi samping yang menyangga atap terlihat dipotong secara sengaja di beberapa sisi sehingga membuat atap menjadi rawan runtuh. Sejak masa kolonial Stasiun Lasem diapit oleh jalur pada sisi utara dan selatan stasiun sehingga dapat dikategorikan sebagai stasiun bertipe stasiun pulau. Lalu, pada masa Orde Baru, terdapat total tujuh jalur sepur di emplasemen Stasiun Lasem dengan rincian tiga jalur sepur, satu berada di sisi utara stasiun dan dua berada pada sisi selatan stasiun serta empat jalur yang berada di arah gudang (Wawancara Bapak Aris Suropto 2022).



Gambar 9. Lantai stasiun dari tampak belakang
(Sumber: Dok. Candrika Ilham Wijaya 2020)



Gambar 10. Tampak fasad depan stasiun
(Sumber: Dok. Candrika Ilham Wijaya 2020)

Terdapat 3 elemen pembentuk yang dapat digunakan untuk melihat wujud arsitektur terutama bangunan, yaitu lantai dasar sebagai bagian bawah bangunan, dinding sebagai pembentuk bidang arsitektural, bidang puncak

seperti atap untuk menaungi komponen interior (Nadya & Ikaputra 2020, 135). Pada bagian lantai bangunan stasiun secara keseluruhan menggunakan ubin dengan bentuk belah ketupat. Lantai tersebut berbahan tegel dengan memiliki motif geometris berwarna abu-abu (sebagian besar ruang tunggu atau peron) dan kuning tua (kantor stasiun). Lantai dengan ukuran 20 x 20 cm ini merupakan buatan asli dari Pabrik LZ (Lasem), sebuah pabrik tegel yang mensuplai kebutuhan tegel di Lasem sejak masa kolonial.



Gambar 11. Tampak samping ruang PPKA
(Sumber: Dok. Candrika Ilham Wijaya 2020)



Gambar 12. Tampak kanopi Stasiun Lasem
(Sumber: Dok. Candrika Ilham Wijaya 2020)

Pada struktur bangunan Stasiun Lasem juga terdapat dinding yang berfungsi menopang atap. Dinding tersebut menggunakan dua jenis material, yaitu dinding dengan berbahan batu dan juga berbahan bata yang keduanya sama-sama direkatkan oleh semen. Terlihat dinding tersebut dahulunya dilapisi dengan cat, namun sekarang telah memudar. Bagian dinding bangunan stasiun juga memiliki banyak bukaan yang berfungsi sebagai akses keluar masuknya aliran udara

maupun pencahayaan. Secara keseluruhan terdapat 4 pintu dan 9 jendela di bangunan utama Stasiun Lasem. Adapun jenis pintu tersebut terbagi menjadi dua jenis, yaitu jenis pintu utama yang berbahan kayu dan kaca (1 buah) serta jenis pintu samping dengan bahan kayu (3 buah). Dari 4 pintu tersebut ada satu pintu dengan ventilasi kaca di atasnya, tetapi daun pintu tersebut sekarang telah hilang. Lalu, untuk bagian jendela terdapat dua model jendela, yaitu jendela dengan berbahan kaca di bagian fasad depan (dua buah jendela) dan tujuh buah jendela dengan model jalusi di bagian samping. Jendela berbahan kayu dengan model jalusi berukuran 110 x 90 cm. Di atas jendela ini sendiri disertai dengan lubang ventilasi berbahan kaca. Mengingat Lasem daerah pesisir yang cukup panas, maka tak heran jika jendela dibuat dengan ukuran yang lebar agar sirkulasi udara mampu berjalan dengan baik dan ruangan menjadi lebih sejuk.

Bagian atap bangunan utama Stasiun Lasem memiliki atap berbahan genteng tanah liat dengan corak arsitektur kolonial. Corak kolonial tersebut dapat dilihat dari ujung kanan dan kiri atap dengan gaya arsitektur bertipe *gables*. *Curvilinear gable* (ujung gable melengkung) atau biasanya disebut atap pelana Belanda atau Flemish, telah menjadi populer di Inggris sejak abad 16 M (Lowell Cummings 1971, 5). Gaya ini kemudian banyak dijumpai di beberapa tinggalan kolonial di Indonesia yang salah satunya ternyata juga mempengaruhi gaya arsitektur Stasiun Lasem.

Apabila dikomparasikan dengan beberapa bangunan kolonial lain yang ada di Lasem,

Rembang, bahkan Blora, menunjukkan bahwa bagian samping kanan dan kiri atap dari Stasiun Lasem sama-sama bergaya *gables*. Meskipun bagian ujung atap Stasiun Lasem sekilas mirip dengan gaya arsitektur Tionghoa, yaitu *Ngang Shan*. Namun, setelah ditelisik lebih jauh lengkungannya cukup berbeda dengan atap *Ngang Shan*. Perbedaan itu terlihat jelas dari ujung bagian atas (lihat gambar 17 lingkaran warna biru) yang berarsitektur *gables* khas kolonial, berbeda gaya lingkungannya dengan rumah *Ngang Shan* (lihat gambar 18 lingkaran merah dan gambar 19). Handinoto (2008) yang mengkaji “*Perkembangan Bangunan Etnis Tionghoa di Indonesia (Akhir Abad ke 19 sampai tahun 1960 an)*” menjelaskan bahwa *Ngang Shan* merupakan jenis atap pelana dengan ujung melengkung ke atas yang seringkali ditemukan di arsitektur Tionghoa di Indonesia (Handinoto 2008, 3). Perbedaan mendasar mengenai *Gables* dan *Ngang Shan* adalah pada bagian ujung atas arsitektur *Gables* berbentuk gevel segitiga dengan sudut lancip, sedangkan *Ngang Shan* memiliki bagian ujung yang setengah membulat dan tumpul. Kajian Nadya dan Ikaputra (2020) mengenai “*Karakteristik Wujud Bangunan Arsitektur Stasiun Kereta Api Lama (Heritage) di Jalur Cibatu-Cikajang*” menemukan bahwa bentuk atap gevel yang membentuk segitiga terbalik dengan ujung lancip dan kemiringan 30–45 derajat ini banyak ditemukan di stasiun-stasiun era Kolonial seperti misalnya Stasiun Pasirjengkol dan Stasiun Wanaraja sebagai respon iklim tropis alam Nusantara (Nadya &



Gambar. 13 dan Gambar. 14 Beberapa tipe-tipe gables
(Sumber: James Walton, 1911-1999 Stellenbosch University)

Ikaputra 2020, 140). Oleh karena itu, berdasarkan komparasi tersebut dapat dikatakan bahwa atap Stasiun Lasem terpengaruh oleh arsitektur kolonial.



Gambar 16. Atap arsitektur gables di Ngawen, Blora.
(Sumber: Dok. Candrika Ilham Wijaya 2021 dan 2023)



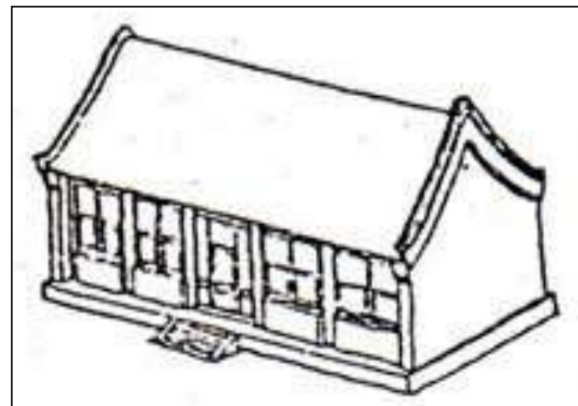
Gambar 15. Salah satu atap gables di Lasem
(Sumber: Dok. Candrika Ilham Wijaya 2021 dan 2023)



Gambar 17. Atap Stasiun Lasem
(Sumber: Dok. Candrika Ilham Wijaya 2020 dan 2023)



Gambar 18. Atap bergaya *Ngang Shan* pada salah satu rumah di Lasem
(Sumber: Dok. Candrika Ilham Wijaya 2020 dan 2023)



Gambar 19. Atap bergaya *Ngang Shan*
(Sumber: Handinoto 2008)

Kemudian, untuk bangunan peron Stasiun Lasem berupa ruang semi terbuka atau terbuka penuh yang berfungsi sebagai tempat naik turunnya penumpang. Bangunan ini memiliki lantai tegel geometris dengan tiang berbahan kayu jati sebagai penyangga atap. Atap dari peron atau kanopi Stasiun Lasem berbentuk pelana kampung dengan atap genteng berbahan tanah liat. Akibat penjarahan pada masa reformasi tahun 1998, beberapa bagian atap kanopi hampir roboh. Sebelum dipertukarkan dengan kanopi Stasiun Purwodadi pada era Orde Lama, dahulunya atap dari kanopi Stasiun Lasem berbahan seng seperti Stasiun Juwana sehingga kanopi tersebut juga dapat menjadi penutup ketika kereta berhenti di Stasiun Lasem. Sementara itu, untuk bagian toilet atau kamar mandi stasiun sendiri memiliki lantai tegel geometris dengan dinding berbahan bata. Pada bagian toilet, dahulu terdapat pintu

berbahan kayu dengan ventilasi kaca di atasnya serta empat ventilasi lain di samping kanan dan kiri bangunan. Bangunan toilet ini juga memiliki atap dengan gaya kolonial berupa *gables*. Lalu, untuk bagian gudang stasiun memiliki lantai tegel dengan dinding batu bata dan beratapkan seng. Kondisi gudang ini ternyata masih sesuai dengan foto lama dalam emplasemen Stasiun Lasem.



Gambar 20. Gudang Stasiun Lasem
(Sumber: Dok. Candrika Ilham Wijaya 2023)



Gambar 21. Bagian dalam gudang stasiun
(Sumber: Dok. Candrika Ilham Wijaya 2023)

Arsitektur Stasiun Lasem mewakili keberadaan gaya arsitektur kolonial yang kuat. Pengaruh kolonial tersebut tercermin dalam ornamen yang terdapat pada elemen lengkung di bagian atas pintu dan jendela pada fasad bangunan. Elemen ini mencerminkan estetika arsitektur kolonial dan memiliki bentuk yang simetris. Pintu berbentuk lengkung (*arch*) ini dikenal sebagai langgam arsitektur pengaruh Romawi (Susanto & Roosandriantini 2020, 48). Elemen pelengkung ini merupakan ciri khas arsitektur Romawi yang biasanya digunakan pada gerbang, atap, serta bagian interior bangunan, termasuk pintu dan jendela (Yuniastuti & Wibowo 2009, 86).

Lebih lanjut, bentuk pintu dan jendela yang lebar juga merupakan hasil adaptasi dengan iklim tropis yang panas di Lasem, selain menjadi unsur pengaruh kolonial. Gaya atap juga mengungkapkan ciri-ciri arsitektur kolonial. Detail ornamen pada atap *gables* tidak hanya memperhatikan fungsi praktis sebagai pelindung dari panas dan hujan, tetapi juga memberikan nilai estetika yang signifikan. Hal ini diperkuat oleh keseragaman model atap pada bangunan utama stasiun dan toilet, yang semakin menguatkan kesan arsitektur kolonial yang khas. Terkait elemen arsitektur tambahan yang memiliki sentuhan Jawa pada Stasiun Lasem, dapat dilihat bahwa peron yang menggunakan atap pelana kampung dengan struktur utama dari kayu jati dan genteng tanah liat. Walaupun ada sentuhan Jawa, perlu ditegaskan bahwa pengaruh Jawa diabaikan dalam konteks ini, karena atap kanopi asli Stasiun Lasem (era SJS) menggunakan bahan seng dan didukung oleh pilar besi dengan tampilan megah yang merupakan ciri khas arsitektur kolonial.

3.4.2 Faktor yang Berpengaruh terhadap Arsitektur Bangunan Stasiun Lasem

Berdirinya Stasiun Lasem menunjukkan adanya berbagai macam faktor pengaruh sehingga wujud dari bangunan bisa memunculkan gaya arsitektur yang khas. Kehadiran arsitektur sendiri sebenarnya tidak bisa dilepaskan dari konteks sosial budaya manusia dan latar lingkungan pendukungnya (Wihardyanto & Sudaryono 2020, 55). Oleh karena itu, Stasiun Lasem sebagai sebuah bangunan sudah seyogyanya dilihat juga dari latar belakang yang mempengaruhi pendiriannya. Di antara faktor-faktor yang mempengaruhi arsitektur Stasiun Lasem adalah faktor sosial dan ekonomi.

Faktor sosial dan ekonomi yang dapat mempengaruhi arsitektur Stasiun Lasem dapat terlihat dari elemen-elemen yang masih bisa diamati hingga sekarang. Berdasarkan aspek sosial, pengaruh kolonial juga amat jelas terlihat dari penggunaan lengkung pada atas pintu, penggunaan jendela dan pintu yang lebar, serta arsitektur atap bergaya *gables*. Fenomena ini tentu tidak bisa dilepaskan karena pada waktu itu Lasem menjadi wilayah pendudukan Belanda, bahkan menjadi wilayah penting perdagangan

era kolonial. Dengan banyaknya industri seperti industri gula, industri galangan kapal, dan industri-industri lain membuat ekonomi Lasem semakin membaik. Alhasil, banyak rumah berarsitektur kolonial, seperti arsitektur *Indis Empire* dengan adaptasi dari arsitektur Yunani dan Romawi yang dipadukan dengan corak lokal banyak ditemukan pula di kota ini. Karakteristik arsitektur Indis sendiri berusaha menyesuaikan diri dengan alam Pulau Jawa, seperti misalnya jendela yang besar (luas dan tinggi), dinding-dinding tembok tebal, lantai ubin agar dapat melindungi diri panas (Soekiman 2011, 75). Faktor ekonomi berupa kejayaan perdagangan yang ada di kota pesisir ini membuat banyak orang Lasem membuat bangunan megah sehingga tidak jarang ditemukan pula arsitektur kolonial bergaya *gables* pada permukiman sekitar stasiun.

Pada pertengahan antara tahun 1870-an dan 1880-an, Lasem menjadi pusat penyelundupan opium di Jawa (Handinoto 2015, 32). Dengan keuntungan ekonomi yang besar ini, banyak orang Tionghoa yang membangun rumah dengan gaya megah yang mirip dengan arsitektur Kolonial maupun campuran Tionghoa-Kolonial, sehingga mereka dapat menunjukkan kesan status sosial yang setara dengan orang Belanda. Harus ditekankan juga bahwa Stasiun Lasem adalah bangunan publik yang dibangun oleh perusahaan swasta kolonial, sehingga pengaruh dominasi arsitektur kolonial sangat terlihat. Pola ini juga mencakup pembangunan rumah dinas pegawai yang memiliki keseragaman dalam gaya arsitektur kolonial. Oleh karena itu, ciri khas arsitektur kolonial sangat mencolok di Stasiun Lasem, terutama jika kita melihat atap kanopi asli Stasiun Lasem yang memancarkan kesan megah yang kuat.

Aspek lain dari faktor ekonomi bisa terlihat dari tata letak Stasiun Lasem yang dahulunya berada di pusat kota kemudian berpindah ke pinggiran kota sebelah barat. Pemindahan ini berkaitan dengan SJS yang melihat lokasi pinggiran kota sebelah barat lebih menguntungkan karena tidak perlu membebaskan lahan pecinan ketika akan memperpanjang jalur ke Pamotan–Jatirogo sekaligus stasiun baru ini juga berada pada pusat ekonomi. Pusat ekonomi

yang dimaksud disini adalah adanya pasar yang berada di sisi utara stasiun atau Desa Gedong Mulyo. Pada akhir abad ke-19, Gedung Mulyo tumbuh menjadi daerah utama kota dengan kantor kecamatan, kantor pos, dan fasilitas modern lainnya dibangun di daerah ini (Handinoto 2015, 77). Kemudian, untuk mengakomodir kebutuhan lalu lintas barang dan jasa yang besar, arsitektur Stasiun Lasem dibuat berkanopi untuk melayani naik turunnya penumpang, sedangkan banyaknya jalur sepur yang menuju gudang digunakan untuk mendukung bongkar muat. Meskipun Lasem hanya sebuah kecamatan, akan tetapi karena faktor ekonomi yang menguntungkan, membuat SJS membuat arsitektur Stasiun Lasem dengan cukup megah. Perbedaan stasiun ini cukup mencolok apabila dibandingkan dengan Stasiun Pamotan yang notabene juga bagian merupakan sebuah kecamatan dan kota terbesar nomor tiga di Kabupaten Rembang, akan tetapi Pamotan justru memiliki stasiun dengan bentuk lebih kecil dan tanpa kanopi. Oleh karena itu, faktor sosial dan ekonomi disini berpengaruh terhadap bentuk arsitektur bangunan dari Stasiun Lasem buatan *Semarang Joana Stoomtram Maatschappij* (SJS).

4. Kesimpulan

Pembangunan jalur kereta api oleh perusahaan *Semarang-Joana Stoomtram Maatschappij* (SJS) yang menghubungkan Semarang, Juwana, Rembang, Lasem, dan Jatigoro memungkinkan komoditas seperti kayu jati, tembakau, gula, dan hasil pertanian lainnya dapat diangkut dari pedalaman menuju pesisir. Sebagai akibatnya, Stasiun Lasem tumbuh menjadi pusat distribusi dan pusat ekonomi di Kota Lasem. Pemindahan lokasi stasiun dari pusat kota (tidak jauh dengan *Suikerfabriek Toelis*) ke bagian barat Kota Lasem, juga membawa dampak positif dalam memperlancar distribusi barang dan perawatan jalur kereta api. Sebagai peninggalan perusahaan kereta api SJS, Stasiun Lasem memiliki gaya arsitektur kolonial yang megah dengan ornamentasi lengkung di atas pintu berlanggam romawi, penggunaan jendela dan pintu yang lebar, serta gaya atap dengan tipe *gables*. Meskipun ada beberapa perubahan pada kanopi stasiun selama masa Orde Lama, bangunan utama Stasiun

Lasem mempertahankan sebagian besar bahan asli, termasuk lantai, dinding, dan atap sehingga autentisitas bangunan tetap terjaga. Stasiun Lasem yang dinyatakan sebagai cagar budaya, memiliki nilai penting dalam konteks sejarah, ilmu pengetahuan, pendidikan, dan kebudayaan. Pada akhirnya, hasil dan analisis dari penelitian ini membawa wawasan mendalam terhadap perjalanan sejarah Lasem pada masa kolonial, terutama dalam konteks peran penting jalur kereta api dalam mengubah dinamika ekonomi dan perubahan tata kota, serta arsitektur Stasiun Lasem yang merefleksikan warisan budaya dan sejarahnya. Dengan demikian, arsitektur Stasiun Lasem mewakili bukti visual yang kuat tentang pengaruh kolonial dan dinamika sosial-ekonomi pada periode tersebut.

Ucapan terima kasih

Terima kasih penulis haturkan kepada guru dalam bidang Arkeologi Kolonial sekaligus Dosen Arkeologi UGM, Drs. Musadad, M.Hum. yang telah memberikan masukan terhadap beberapa permasalahan terkait artikel ini. Ucapan terima kasih juga penulis sampaikan kepada (Alm) Bapak Sunari dan Bapak Aris Suropto yang telah berkenan menjadi narasumber dan saksi perkembangan Stasiun Lasem sebelum nonaktif.

Daftar Pustaka

- Algemeen Handelsblad. (1914). Afscheepsgebied Voor Rembang. *Algemeen Handelsblad*.
- Andamarati, L. (2022). Stasiun Kereta Api Tuntang Salatiga Berdasarkan Kajian Arkeologi Sosial dan Ekonomi. *Skripsi*. Yogyakarta: Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Gadjah Mada.
- Bataviaasch nieuwsblad. (1914). De opening van de S.J.S.-lijn Lasem-Pamotan. *Bataviaasch nieuwsblad*.
- Buddingh, S. A. (1859). *NEËRLANDS - OOST-INDIË*. Rotterdam: M. Wijt & Zonen.
- Commissie voor de Opname der Verschillende Suikerfabrieken op Java. (1857). *Stukken Betreffende Het Onderzoek*. KONINKL BIBLIOTHEEK TE SHAGE.

- De Locomotief. (1919). De nieuwe lijn Lasem-Pamotan-Djatirogo van de S. J. S. *De Locomotief*.
- Departement van Gouvernementsbedrijven. (1914). *Vervolg op de Verzameling van Concessievoorwaarden der Particuliere Spoorwegen en Tramwegen met Machinale Beweegkracht*. Batavia – Weltevreden: G. Kolff & Co.
- Handinoto. (2008). *Perkembangan Bangunan Etnis Tionghoa di Indonesia (Akhir Abad ke 19 sampai tahun 1960 an)*. 1–17. *Prosiding Simposium Nasional Arsitektur Vernakular 2*. Surabaya: Petra Christian University.
- Handinoto. (2015). *Lasem Kota Tua bernuasa Cina di Jawa Tengah*. Yogyakarta: Ombak.
- Haryati, RR. S. R. (2019). ASIMILASI ARSITEKTUR DI LASEM JAWA TENGAH. *Jurnal SPACE*, 1(1). Hal. 1-9.
- Inagurasi, L. H. (2011). Prospek Penelitian Arkeologi Industri di Indonesia. *AMERTA, Jurnal Penelitian Dan Pengembangan Arkeologi*, Vol. 29, No.1, 15–26. <https://doi.org/https://doi.org/10.24832/amt.v29i1.403>.
- Kurniawan, K. A. (2017). Latar Belakang Pembangunan dan Perkembangan Kereta Api di Kabupaten Rembang oleh Semarang-Joana Stoomtram Maatschappij Tahun 1883-1942 (Kajian Ekonomi, Politik, dan Geografis). *Skripsi*. Yogyakarta: Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Gadjah Mada.
- Kusuma Rosa, Purnomo, A., & Romadi. (2018). Sejarah Kereta Api Rute Semarang-Rembang Tahun 1967-1988. *Journal of Indonesian History*, Vol. 7, No. 1, 56–61.
- Lasmiyati. (2017). Transportasi Kereta Api di Jawa Barat Abad ke-19 (Bogor-Sukabumi-Bandung). *Patanjala*, Vol. 9, No. 2, 197–212. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.30959/patanjala.v9i2.21>
- Lombard, D. (2005). *Nusa Jawa: Silang Budaya, Bagian 1: Batas-Batas Pembaratan*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Lowell Cummings, A. (1971). The Domestic Architecture of Boston, 1660-1725. *American Art Journal*, Vol. 9, No. 4, 1–16. <https://doi.org/doi/abs/10.1086/aaa.9.4.1556857>
- Nadya, J., & Ikaputra, I. (2020). Karakter Wujud Bangunan Arsitektur Stasiun Kereta Api

- Lama (Heritage) di Jalur Cibatucikajang. *MODUL*, 20(2), 134–144. <https://doi.org/10.14710/mdl.20.2.2020.134-144>
- Nurhajarini, D. R., Purwaningsih, E., & Fibiona, I. (2015). *AKULTURASI LINTAS ZAMAN DILASEM: Perspektif Sejarah dan Budaya (Kurun Niaga-Sekarang)*. Yogyakarta: Balai Pelestarian Nilai Budaya (BNPB).
- Orser, C. E. (2010). Twenty-First-Century Historical Archaeology. *Journal of Archaeological Research*, 18(2), 111–150. <https://doi.org/10.1007/s10814-009-9035-9>
- Pratiwo. (2010). *Arsitektur Tradisional Tionghoa dan Perkembangan Kota*. Yogyakarta: Ombak.
- Purbasari, R. (2018). Strategi Pengelolaan Warisan Budaya Berbasis Peran Masyarakat di Kecamatan Lasem Kabupaten Rembang. *Jurnal Planologi*, Vol. 15, No. 2., 115–133. <https://doi.org/DOI: 10.30659/jpsa.v15i2.3522>
- Purwanto, E. (2008). Kajian Arsitektural Stasiun NIS. *Jurnal Ilmiah Perancangan Kota Dan Permukiman*, Vol., 7 No. 2., 98–105.
- Ratnawati, Y. (2015). Perkembangan Perkotaan pada Masa Kolonial di Semarang Tahun 1867-1901. *Journal of Indonesian History*, Vol. 3, No. 2., 65–69. <http://lib.unnes.ac.id/id/eprint/22622>
- Reitsma, S. A. (1915). *Eenige Bladzijden Indische Spoorwegpolitiek (De Lijn Goendih-Soerabaia en Hare Zijtakken)*. Tegal: J.D De Boer.
- Ricklefs, M. C. (2007). *Sejarah Indonesia Modern 1200-2004*. Serambi Ilmu Semesta.
- Riyanto, S. (2020). *Lasem dalam Rona Sejarah Nusantara: Sebuah Kajian Arkeologis*. Balai Arkeologi Yogyakarta.
- Sahmura, Y., & Wahyiningrum, H. (2017). IDENTIFIKASI LANGGAM DAN PERIODISASI ARSITEKTUR KOLONIAL NUSANTARA PADA BANGUNAN CAGAR BUDAYA (STUDI KASUS : POLIKLINIK BETHESDA, SEMARANG). *MODUL*, Vol 17 No 2, 63–72. <https://doi.org/https://doi.org/10.14710/mdl.18.2.2018.60-69>
- Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij. (1907). *De tramwegen op Java. Gedenkboek samengesteld ter gelegenheid van het vijfen twintig-jarig bestaan der Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij*. Gravenhage: M. M. Couvee .
- Santoso, R. (1988). *Kereta Api dari Masa ke Masa*. S.n. Semarang.
- Soekiman, D. (2011). *Kebudayaan Indis: Dari Zaman Kompeni sampai Revolusi*. Depok: Komunitas Bambu.
- Sugiyono. (2009). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Susanto, M. D., & Roosandriantini, J. (2020). Akulturasi Arsitektur Rumah Adat Kebaya Pada Museum Sumpah Pemuda. *Jurnal Malige Arsitektur*, Vol. 2. No. 2, 44–49. <http://repositori.ukdc.ac.id/id/eprint/838>
- Syhabuddin, A. (2019). Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij (SJS): Jalur Semarang-Juwana Tahun 1881-1910. *Jurnal Prodi Ilmu Sejarah*, Vol. 4 No. 2, 206–220. <https://journal.student.uny.ac.id/index.php/ilmu-sejarah/article/view/15119>
- TACB Rembang. (2018). *Naskah Rekomendasi Penetapan Bangunan Cagar Budaya Eks. Stasiun Lasem Sebagai Cagar Budaya*. Artikel tidak diterbitkan
- Unjiya, M. A. (2014). *Lasem Negeri Dampoawang: Sejarah yang Terlupakan*. Temanggung: Desa Pustaka Indonesia.
- van Hoëvell, B. (1871). *Tijdschrift voor Nederlandsh Indie* (Serie 3). Zalt-Boemel: Joh. Noman en Zoon.
- Warto. (1993). *Kerja Wajib Blandong: Eksploitasi Hutan di Karesidenan Rembang 1808 – 1865*. Depok: Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Indonesia.
- Warto. (2017). Hutan Jati Berkalung Besi: Pengangkutan Kayu Jati di Jawa pada Akhir Abad ke-19 dan Awal Abad ke-20. *Source : SASDAYA, Gadjah Mada Journal of Humanities*, 1(2), 184–198. <https://doi.org/https://doi.org/10.22146/sasdayajournal.27781>
- Wihardiyanto, D., & Sudaryono. (2020). Arsitektur Kolonial Belanda di Indonesia dalam Konteks Sejarah Filsafat dan Filsafat Ilmu. *LANGKAU BETANG: JURNAL ARSITEKTUR*, 7(1), 42. <https://doi.org/10.26418/lantang.v7i1.35500>

Yuniastuti, T., & Wibowo, S. H. (2009). Gaya Arsitektur Klasik Eropa: Yunani dan Romawi pada Bangunan Keraton Kasultanan Yogyakarta. *Padma Sri Kreshna*, , *Vol. 1, No. 13*, 81–98.