

Menyaksikan Sisa Stasiun Semut

Ditoelis oleh Kuncarsono Prasetyo
 Jumat, 13 Maret 2009

Jangan melihat wujud Stasiun Semut sekarang. Bangunan stasiun itu telah mati setelah percobaan pembongkaran yang gagal 2003 silam. Sekarang tidak ada yang mampu lagi menghidupkannya. Padahal Bangunan ini begitu gagah dan kisahnya sungguh fenomenal, menjadi saksi sejarah lahirnya peradaban transportasi keretaapi di negeri jajahan. mari membuka kesaksinya di catatan saya berikut ini.

Kesan kuno karena kusam sangat tampak pada wajah depan dari stasiun yang juga dikenal sebagai Stasiun Surabaya Kota. Berita penjarahan bagian dalam stasiun kuno ini memperlihatkan. Pembongkaran itu hanya menyisakan bongkahan sisa dinding batu yang belum dirobohkan bagian depan. Sejumlah pintu dan kusen berwarna abu-abu kusam di bagian depan dan belakang stasiun masih tersisa. Atap peron hilang, ornamen besinya banyak yang raib. Marmer-marmer yang menghiasi separuh dinding sepanjang hampir 150 meter di bagian belakang stasiun dicungkili sehingga menampakkan plesteran semennya saja. Hanya tertinggal satu buah gagang pintu di salah satu pintu belakang stasiun. Ketika lokomotif hitam tiba di Hindia Belanda 130 tahun silam, saat suaranya mendengus-dengus, deritanya, dan uap yang menyembur-nyembur dari cerobong, sejak saat itulah stasiun Semut mulai setia menemani perjalanan warga kota, selama hampir 130 tahun. Bangunan ini adalah stasiun yang dibangun pertama di Jawa Timur dan stasiun keretaapi ketiga di Hindia Belanda. Semula bernama dinamakan Station Spoorwegen en Stoomtram Soerabaja Kota. namun sejak awal dibangun sampai saat ini lidah pribumi lebih akrab menyebut Stasiun Semut karena lokasinya di Kampung Semut. Gagasan pembangunnya muncul sejak Belanda mulai memikirkan modernisasi transportasi menyusul kebijakan politik pintu terbuka pada akhir abad XIX. Undang-undang tertanggal 6 April 1875 dalam Staatsblad No 141. Di dalamnya memutuskan untuk membangun jaringan jalur kereta di trans Jawa dengan biaya pemerintah dengan nama perusahaan Staats Spoorweg (SS). Pulau Jawa memiliki sejarah yang panjang perkereta apian dan merupakan salah satu jaringan terlengkap dan tertua di Asia. Jaringan jalan kereta api di Jawa dibangun antara tahun 1870 sampai dengan tahun 1920. Di Surabaya, pemerintah memilih sebuah lahan kosong di pinggir selatan kota untuk dibangun sebagai stasiun dengan jalur rel yang berlapis lapis. Kawasan merupakan jalan baru di pinggiran kota yang dibangun di lahan bekas tembok kota yang diruntuhkan pada tahun 1871. Pada 1875 dimulailah pembangunan stasiun ini sekaligus rel yang memanjang Surabaya-Pasuruan. Jangka berikutnya melanjutkan rel ke Malang dan membangun rel tembus ke Tanjung Perak. Tujuannya untuk memudahkan angkutan hasil bumi dan perkebunan dari daerah pedalaman Jatim. Butuh tiga tahun untuk membangun gedung stasiun plus alat navigasi yang canggih. Bangunan pertama stasiun itu belum seperti saat ini. Menggunakan langgam arsitektur indisch imperial hanya ada satu pintu utama. Bagian depannya masih jalan tanah, dengan halaman luas. belum ada listrik sehingga menerangannya menggunakan lampu minyak. Namun saat itu begitu monumentalnya stasiun semut, peresminanya dilakukan oleh Yang Mulia Gubernur Jenderal JW Van Lasberge tahun 1878, bertepatan dengan dibukanya jalur Surabaya-Pasuruan. Saat itu jalur Surabaya-Pasuruan dianggap sangat penting lantaran di Umbulan terdapat sumber air yang sangat besar. Ini adalah jalur ketiga di Hindia, yang pertama 1871 jalur kereta api pertama yang diresmikan adalah jalur Semarang-Kedung Jati, kemudian pada tahun 1873 disusul jalur kedua yaitu jalur Batavia-Buitenzorg (Jakarta-Bogor). Tiga Kali Renovasi Perkembangan penumpang di Stasiun Semut ternyata sungguh pesat. Foto yang saya miliki tentang bangunan pertama stasiun Semut itu terlihat bangunan dengan pintu utama berada simetris di bagian tengah. jalan di depannya masih belum beraspal karena masih jalan tanah. Namun perkembangannya begitu pesat 10 tahun kemudian, butuh ruangan yang lebih lapang sehingga dibangun dua ruangan baru di kedua sayapnya. Stasiun ini menjadi lebih lapang. foto renovasi itu bisa dilihat di koleksi saya. Namun bangunan ini ternyata semakin tidak bisa menampung penumpang akibat pintu masuk dan keluarnya menjadi satu. Bangunan yang berdiri awal dinilai terlalu sempit. Pada 1910, pemerintah mulai memperluas stasiun ini. Tidak membongkarnya dan membangun baru, namun menambah satu pintu lagi sehingga pintu masuk dan pintu keluar terpisah. Dipoles oleh arsitek C.W. Koch, insinyur utama dari maskapai kereta api negeri SS. dibangun oleh maskapai pembangunan HBM dari Belanda. Langgam arsitekturnya tetap sama, bahkan menjadi lebih anggun selain semakin lapang. dibangun atap untuk peron keretaapi. Pada 11 November 1911, bangunan renovasi stasiun ini diresmikan. foto perluasan ketiga itu juga bisa disaksikan Kenyatannya stasiun ini mampu memacu banyak daerah di jatim berkembang. Rel selanjutnya yang dibuka yaitu jalur Bangil-Malang tahun 1879, Sidoarjo-Mojokerto (1880-1882), Kediri-Blitar-Madiun (1884), Probolinggo-Klakah (1885). Pada 1886 jalur KA dilanjutkan sampai ke Lumajang, dan diteruskan sampai ke Pasiran-Jember-Bondowoso yang berakhir sampai pada Pelabuhan Panarukan, yang selesai dibangun tahun 1897. Sejarah panjang pembangunan rangkaian jalur jalan kereta api dari Kota Surabaya sampai ke ujung timur Pulau Jawa butuh 19 tahun dan semua dimulai dari Stasiun Semut.