

KARAKTER WUJUD BANGUNAN ARSITEKTUR STASIUN KERETA API LAMA (*HERITAGE*) DI JALUR CIBATU-CIKAJANG

Janne Nadya*, Ikaputra

*) Corresponding author email : janne.nadya@gmail.com

Departemen Arsitektur dan Perencanaan, Fakultas Teknik, Universitas Gadjah Mada,
Jl. Grafika No. 2, Senolowo, Sinduadi, Kec. Mlati, Kab. Sleman, Daerah Istimewa Yogyakarta, Indonesia

Article info

MODUL vol 20 no 2, issues period 2020

Doi : 10.14710/mdl.20.2.2020.134-144

Received : 11 Oktober 2020

Revised : 30 Oktober 2020

Accepted : 9 November 2020

Abstrak

Karakter arsitektur menjadi salah satu aspek penting dalam perwujudan kebudayaan yang membentuk sebuah identitas. Stasiun jalur Cibatu-Cikajang merupakan salah satu wujud arsitektur yang dibangun kolonial Belanda yang menggambarkan identitas dari kota Garut. Belum adanya temuan karakter stasiun lama pada jalur Cibatu-Cikajang sehingga menarik untuk dikaji terkait beberapa aspek wujud arsitektur dari bangunan stasiun lama. Sehingga karakteristik stasiun tempo dulu menjadi penting untuk dibahas, penelitian ini bertujuan untuk menemukan karakter wujud arsitektur bangunan stasiun lama pada jalur Cibatu-Cikajang. Penelitian dilakukan pada 10 bangunan stasiun yang masih ada dengan fokus amatan yaitu wujud arsitektur bangunan. Metode penelitian dilakukan dengan metode deskriptif kualitatif yang mendeskripsikan, menganalisis kemudian menemukan karakteristik wujud arsitektur Stasiun jalur Cibatu-Cikajang yang dinaungi oleh 2 perusahaan swasta dan pemerintah kereta api Belanda. Penelitian ini memerlukan data dalam mengungkap fakta dengan studi literatur, observasi lapangan, wawancara, dokumentasi sejarah stasiun pada media pendukung. Dari hasil penelitian diketahui arsitektur bangunan stasiun kereta api di jalur Cibatu-Cikajang terdiri dari dua segmen. Segmen pertama diawali oleh Nedherlands Indische Staatspoorwegen (N.I.S) dan dilanjutkan oleh perusahaan Staatspoorwegen (S.S) dan segmen kedua sepenuhnya dibangun oleh perusahaan S.S. Melalui hasil analisis ditemukan adanya karakter persamaan dan perbedaan wujud bangunan arsitektur dari segi proporsi, pola bangunan, keseimbangan/ balance, dan

elemen angunan yang ditunjukkan dari masing-masing stasiun yang dinaungi oleh perusahaan NISxSS dan perusahaan SS.

Kata kunci: Karakteristik; Wujud Bangunan; Stasiun Kereta Api; Heritage

PENDAHULUAN

Setiap daerah memiliki suatu identitas di daerahnya yang terbentuk karena adanya karakteristik. Identitas bukan hanya tentang kebudayaan tetapi dapat berupa arsitektur itu sendiri. Arsitektur sebagai wujud kebudayaan yang dapat membentuk sebuah karakter salah satunya adalah arsitektur heritage. Arsitektur stasiun kereta api lama termasuk dalam bangunan heritage yang merupakan sebuah warisan budaya peninggalan Kolonial Belanda. Arsitektur stasiun peninggalan bangsa Belanda yang memiliki karakteristik arsitektur dan menjadi salah satu bukti nyata bagaimana perjalanan sejarah bangsa Indonesia pada masa penjajahan Belanda. (Hernowo, 2015)

Pembangunan jalur kereta api di Garut terdiri dari dua segmen yaitu jalur pada segmen I terdiri dari stasiun Cibatu-Garut yang mulai didirikan pada tahun 1887, kemudian jalur pada segmen II terdiri dari stasiun Garut-Cikajang yang mulai didirikan tahun 1924. Arsitektur stasiun berfungsi menjadi tempat pertemuan yang digunakan untuk mengangkut penumpang dan hasil alam. Stasiun-stasiun yang berada di jalur Cibatu-Cikajang awalnya dibangun oleh perusahaan swasta N.I.S (Nederlandsch-Indische Spoorweg). Ditengah pembangunan, perusahaan N.I.S mengalami defisit sehingga perusahaan N.I.S tidak dapat lagi melanjutkan pembangunan sehingga pembangunan diambil alih oleh perusahaan pemerintah S.S (Staat Spoorwegen) (Reitsma, 1924 dan Mulyana, 2017). Tujuan utama perusahaan melakukan pembangunan karena berorientasi dari segi ekonomi dan sosial. Pembangunan stasiun di jalur Cibatu-Cikajang dianggap memiliki nilai lebih karena dikelilingi oleh pegunungan dan lembah

yang dialiri sungai, menjadikan daerah Garut memiliki kondisi geografis dengan tanah yang subur sehingga menghasilkan hasil bumi seperti pertanian dan perkebunan yang berlimpah.

Penelitian ini mengkaji wujud karakter arsitektur bangunan stasiun lama di jalur Cibatu-Cikajang. Stasiun kereta api merupakan salah satu peninggalan Belanda yang memberikan identitas pada suatu daerah, sehingga karakteristik stasiun tempo dulu menjadi penting untuk dikaji, karena erat kaitannya dengan perkembangan wujud bangunan stasiun di Indonesia.

STUDI LITERATUR

Wujud adalah karakter suatu bangunan. Karakter bangunan dapat terlihat dari wujud bangunan (Nurtantyo, 2018), wujud pada sebuah bangunan juga dapat menentukan kekuatan visual bangunan (Suri dan Sugiri, 2015 dalam Ramli, Antariksa, dan Santosa, 2020). Wujud/ bentuk dapat diartikan sebagai makna yang ditempatkan secara eksternal yang dapat dikenali. Wujud arsitektur memiliki 3 elemen pembentuk, yaitu: 1) bidang kepala seperti atap yang membentang dan yang menaungi elemen interior; 2) bidang dinding, memegang peranan yang penting dalam pembentukan dan penutupan sebuah bidang arsitektural; 3) bidang dasar, berupa sebuah lantai dasar yang berfungsi sebagai pondasi fisik dan dasar bangunan (Ching, 2008). Dengan penekanan terhadap sifat, ciri yang spesifik dan khusus suatu objek yang membuat objek tersebut mudah dikenali. Fasad sangatlah erat kaitannya dengan wujud yang menggambarkan fungsi dan makna. Fasad merupakan salah satu elemen penting bangunan yang dapat menyuarakan fungsi dan memperlihatkan sebuah makna dari bangunan menjadi satu kesatuan dari elemen tunggal sebagai suatu alat perekam sejarah pada masa itu (Marwati dan Ikrama 2018; Kamurahan, Waani dan Rogi, 2014).

Fungsi dan makna dituangkan dalam wujud arsitektur yang terbentuk dari komposisi tampilan. Menurut beberapa peneliti komposisi bangunan yaitu proporsi, unsur vertikal dan horizontal, pola bangunan yang dapat berupa ritme dari elemen bukaan, keseimbangan bangunan (Ching 2008; Berry, 1977 dalam Hilmy, Sardjono, dan Pandelaki 2019), dan elemen bangunan yaitu pintu, jendela, dinding (Krier dalam Nurtantyo, 2018) memiliki indikator pembentuknya seperti material (Askari dan Dola, 2009; Fauziah et al. 2012; Ramli, 2018), warna (Widyanti dan Titisari, 2009; Askari dan Dola, 2009; Fauziah et al., 2012), tekstur (Askari dan Dola 2009; Fauziah et al. 2012), elemen dekoratif. Wujud arsitektur bangunan dengan menggunakan material, pengaplikasian warna dan elemen dekoratif (Krier dalam Kariszta dan Pangarsa, 2008) membentuk suatu karakteristik visual yang mewujudkan kesatuan desain.

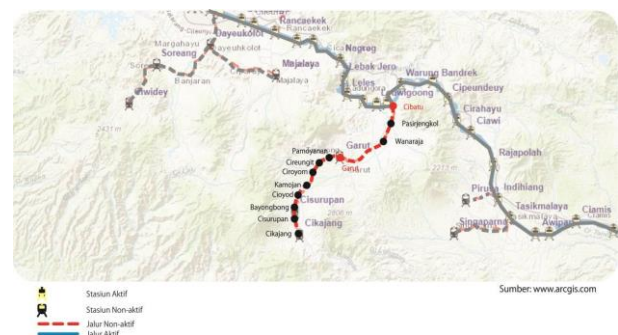
Bangunan stasiun memiliki wujud yang membentuk sebuah karakter. Bangunan arsitektur stasiun membentuk sebuah karakter wujud arsitektur (Meykalinda dan Suryasari, 2017), seperti pembangunan stasiun yang dilakukan pada masa kolonial Belanda, maka stasiun memiliki arsitektur yang dipengaruhi dengan gaya arsitektur kolonial yang dituangkan dalam wujud arsitektur. Fungsi stasiun sebagai tempat pemberhentian untuk menaikan dan menurunkan penumpang dan barang, oleh karena fungsi stasiun yang sama maka stasiun dirancang dengan wujud yang sama tergantung ukuran stasiun. (Solikhah, 2017)



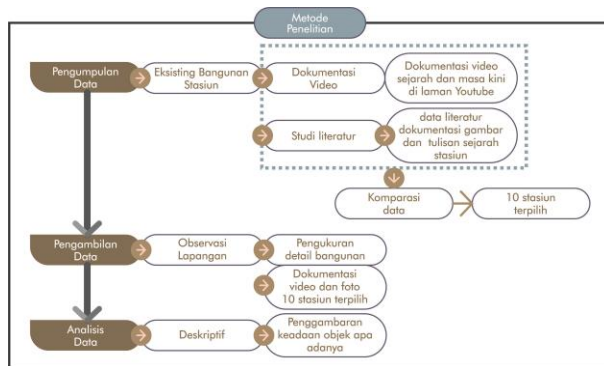
Gambar 1. Bagan Kerangka teori

METODE PENELITIAN

Stasiun kereta api jalur Cibatu-Cikajang berlokasi di kabupaten Garut, Provinsi Jawa Barat. Sebagian besar wilayah kabupaten ini adalah pegunungan, kecuali di sebagian pantai selatan berupa dataran rendah yang sempit. Stasiun pada jalur ini awalnya berjumlah 25 stasiun, tetapi bangunan stasiun yang hilang dan hancur menyebabkan jumlah bangunan tersisa 12 stasiun yaitu Cibatu, Pasirjengkol, Wanaraja, Pamoyanan, Tjirojom, Tjireungit, Kamojan, Cioyod, Bayongbong, Cisurupan, dan Cikajang. (Handinoto, 1999); Mulyana 2017; Wikipedia, 2019)



Gambar 2. Fokus Lokasi Penelitian Jalur Cibatu – Cikajang (www.arcgis.com, 2019)



Gambar 3. Bagan Tahapan Penelitian

Metode pendekatan yang digunakan dalam studi ini yaitu pendekatan kualitatif untuk merekonstruksi dengan menggali dan menemukan karakteristik bangunan stasiun jalur Cibatu-Cikajang sehingga dapat mendeskripsikan karakteristik bangunan stasiun. Metode pengumpulan data dimulai dengan pencarian eksisting stasiun melalui dokumentasi video sejarah di youtube, kemudian penyaringan keaslian bangunan dan observasi lapangan langsung. Komparasi eksisting dengan studi literatur kemudian dilakukan juga untuk mengecek keaslian bangunan.

Pada jalur Cibatu-Cikajang memiliki keunikan tersendiri yaitu didirikan oleh 2 perusahaan berbeda, sehingga tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui masing-masing karakter wujud arsitektur bangunan stasiun lama pada jalur Cibatu-Cikajang. Dari hasil pemilihan objek yang akan dilakukan penelitian sesuai dengan kriteria maka terpilih 10 stasiun kereta dari 12 stasiun yang tersisa pada jalur Cibatu-Cikajang. Setelah pemilihan objek yang akan diteliti, selanjutnya dilakukan observasi lapangan dengan pengukuran dan dokumentasi bangunan stasiun secara detail sesuai variabel yang akan diamati antara lain atap, dinding, pintu, jendela, dan elemen dekoratif. Pada saat melakukan analisis terkait bentuk wujud asli wujud bangunan, maka diperlukan data pendukung seperti dokumentasi ataupun gambar kerja yang menerangkan bagaimana kondisi terdahulu.

Metode analisis data menggunakan metode deskriptif dengan prosedur pemecahan masalah dengan menggambarkan keadaan objek penelitian pada saat sekarang berdasarkan fakta apa adanya.

PEMBAHASAN

Karakter dari wujud/ Bentuk bangunan arsitektur stasiun kereta api di jalur Cibatu-Cikajang dapat diamati dan dilihat dari parameter pembentuknya. Wujud bangunan dan tatanan masa bangunan secara tidak langsung mengkomunikasikan maksud dari visual bangunan tersebut. Wujud bangunan memiliki dua unsur utama yaitu komposisi bangunan dan elemen bangunan. (Ching, 2008)

1. Komposisi Pembentuk Karakter Wujud Fasad Bangunan

Bangunan terdiri dari komposisi yang terbentuk seperti proporsi, pola bangunan, dominasi dan pusat bangunan, dan elemen pembentuk wujud fasad bangunan.

a. Proporsi (Skyline)

Proporsi sebuah bangunan didasarkan pada tinggi keseluruhan masa bangunan yang dapat dilihat dari garis langit (skyline) bangunan. Sehingga dari skyline bangunan tersebut dapat terlihat dengan jelas bagaimana bentuk keseluruhan bangunan stasiun. Proporsi bangunan juga memperlihatkan besaran stasiun sehingga dapat menunjukkan perbandingan bangunan stasiun secara visual. (Pujantara, 2015)

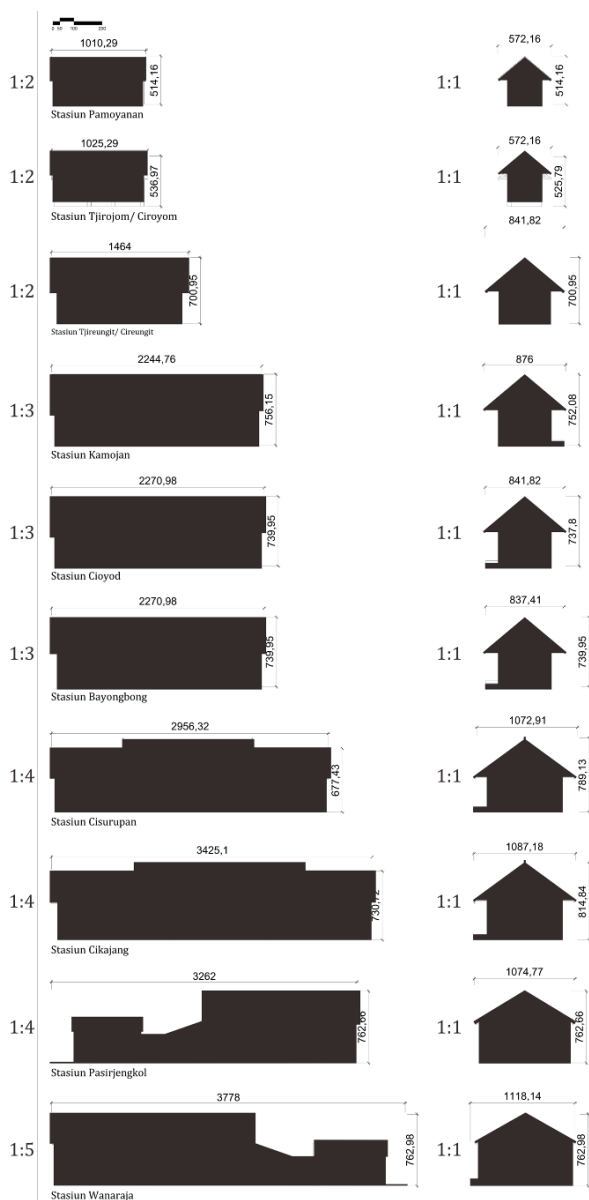
Proporsi stasiun (Gambar 4) jalur Cibatu-Cikajang pada tampak depan ditemukan empat perbandingan bervariasi yaitu 1:2, 1:3, 1:4, 1:5 sedangkan pada sisi bangunan stasiun ditemukan perbandingan 1:1. Secara keseluruhan bentuk bangunan Cibatu-Cikajang merupakan bangunan tunggal dengan pola linier memanjang mengikuti

Stasiun/Halte	Foto	Stasiun/Halte	Foto	Stasiun/Halte	Foto
Cibatu		Paturanci		Boyonghlong	
Cioyang		Subarame		Cipelah	
Pasirjanggal		Garut		Cisurupan	
Cianjur		Pyramnahan		Cisero	
Wanaraja		Ciarengit		Cidatar	
Cimahi		Croyam		Patrol Garang	
Tunggal		Kamujan		Cikajang	
Cibalerang		Croyed			
Cimarah		Dangbeur			

Masih ada
 Masih ada, tidak dapat observasi
 Bangunan Hancur
 Bangunan Tidak Ditemukan

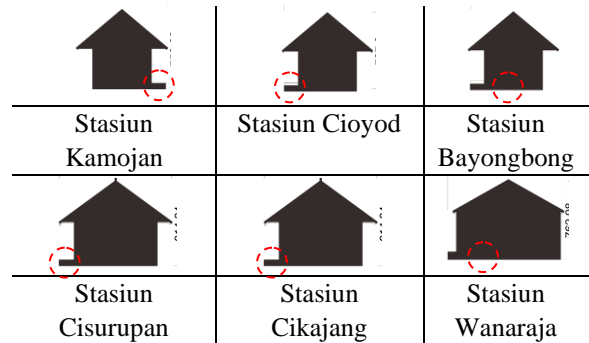
Gambar 3. Kriteria Objek Penelitian Jalur Cibatu – Cikajang (Wikipedia, Youtube dan Ikaputra, 2004)

jalur kereta api. Besaran stasiun yang berbeda tergantung pada ukuran dan kompleksitas fungsi ruang terkait peran dan kapasitas melayani penumpang dan kapasitas dalam pengangkutan logistic. (Ikaputra, 2013) Bentuk bangunan tampak depan stasiun Cisarupan dan Cikajang memiliki atap yang berundak sehingga terdapat focal point pada bagian entrance, menunjukkan objek penting dalam suatu bangunan yang menjadi simbol tempat pertemuan. Fungsi focal point pada stasiun bagian tengah bangunan menandakan bahwa stasiun tersebut merupakan stasiun besar dan memiliki fungsi ruang yang lebih lengkap.



Gambar 4. Skala dan Proporsi Bangunan Stasiun

Kemudian pada sisi bangunan stasiun Kamojan-Cikajang dan Stasiun Wanaraja terdapat penambahan leveling (gambar 5). Penambahan leveling ditujukan untuk akses masuk ke area magazijn (gudang) pada stasiun



Gambar 5. Skala dan Proporsi Bangunan Stasiun

b. Pola Bangunan

Pola bangunan (gambar 6) stasiun Pamoyanan dan Tjirojom memiliki persamaan dan ritme bukaan pada tampak fasad bangunan dan tampak arah kedatangan kereta. Kesamaan ritme bangunan tersebut seimbang dengan bukaan jendela pada kedua sisi dan bukaan gawangan masif yang berada ditengah ruangan. Stasiun Pamoyanan dan Tjirojom dahulu merupakan stooplat yang berarti sebagai tempat pemberhentian saja.

Pola pada bangunan stasiun Tjireungit, Kamojan, Ciyod, dan Bayongbong dengan bukaan gawangan masif dengan posisi berada pada sisi ujung bangunan. bukaan tersebut tidak memiliki daun pintu sehingga akses masuk menerus hingga ke area kedatangan kereta. Bukaan masif tersebut merupakan bagian untuk memasuki area vestibule (hall) dan kaartjes (karcis). Pada stasiun Kamojan, Ciyod dan Bayongbong terdapat penambahan elemen bangunan yang menunjukkan adanya penambahan fungsi ruang.

Pola pada bangunan stasiun Cisarupan dan Stasiun Cikajang terjadi perbedaan pada fasad bangunan yang memiliki perpaduan bukaan dengan jendela. Hal ini disebabkan adanya penambahan dinding pada bagian tengah bangunan yang membentuk doorgang (gang antara pintu masuk). Pada bagian fasad bangunan sisi kanan terdapat jendela dan pada sisi kiri bangunan terdapat jendela serta pintu.

Stasiun Pamoyanan				
		J1 B1 J1	P1 B1 J1	
Stasiun Tjirojom/ Croyom				
		J1 B1 J1	P1 B1 J1	
Stasiun Cireungit				
		J2 B2	B2 P1	
Stasiun Kamojan				
		B2 P1 P2 P3	P3 J2 J2 B2	
Stasiun Ciyod				
		P3 P2 P1 B2	B2 J2 J2 P3	
Stasiun Bayongbong				
		P3 P2 P1 B2	B2 J2 J2 P3	
Stasiun Cisurupan				
		P2 P1 P2 B2 P2 P3	P3 J2 B2 + J2 J2 J2	
Stasiun Cikajang				
		P3 P3 P2 B2 P2 P1 P2	J2 J2 J2 + B2 + J2 P3 P3	
Stasiun Pasirjengkol				
		P4 P4 P1	J3 J3 P4	
Stasiun Wanaraja				
		P1 P1 P4 P3	P3 P4 J3 J3	

Gambar 6. Pola Bangunan Stasiun

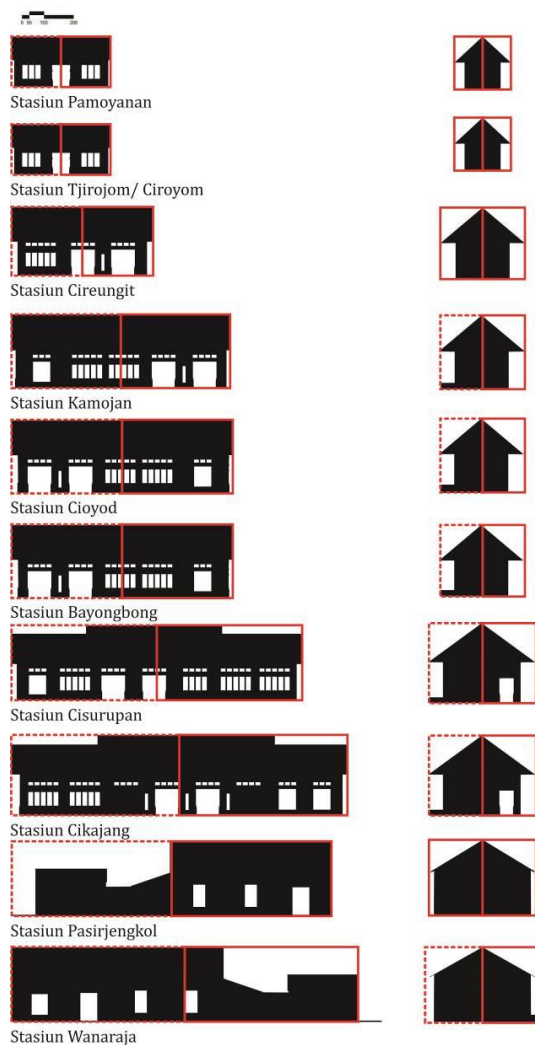
Pola bangunan stasiun Pamoyanan-Cikajang ditemukan persamaan bahwa bukaan gawangan masif secara berulang berada diujung bangunan posisi area vestibule (hall/ lobby) berada. Area vestibule merupakan akses utama yang menghubungkan dengan area kaartjes bureau (ruang karcis) dan menerus hingga area kedatangan kereta. Digunakan sebagai area akses utama, bukaan gawangan masif dapat meminimalisir crowding. Lokasi stasiun Pamoyanan-Cikajang juga berada di area pedalaman dan dikelilingi pegunungan dapat menjadi faktor bukaan gawangan masif digunakan. Bukaan gawangan masif dapat menunjukkan panorama alam pada daerah Garut.

Pola bangunan pada stasiun Pamoyanan-Wanaraja dapat menunjukkan ukuran dan fungsi ruang yang berbeda. Elemen bangunan memiliki ukuran yang masif menunjukkan kemegahan bangunan yang ingin ditunjukkan oleh kolonial Belanda pada masa itu.

c. Keseimbangan/ Balance

Keseimbangan memiliki dua jenis yaitu keseimbangan informal dan formal. Keseimbangan informal adalah keseimbangan asimetri sedangkan pada keseimbangan asimetri memiliki bobot yang tidak sama jika dilihat dari satu titik pusat. Sedangkan keseimbangan formal adalah keseimbangan simetri merupakan keseimbangan yang memiliki bobot visual yang sama ditentukan dari satu titik pusat yang

seimbang dalam bentuk, ukuran, warna, dan tekstur.

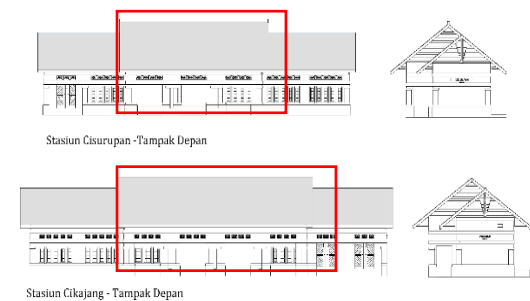


Gambar 7. Keseimbangan/ *Balance* Bangunan Stasiun

Keseimbangan simetris terjadi pada Stasiun Pamoyanan dan Stasiun Tjireungit terdapat masa bangunan memiliki bentuk dan pola bangunan yang sama persis antara sisi kanan dan sisi kiri sehingga bobot yang ditampilkan sama. Sedangkan keseimbangan asimetris terdapat pada stasiun tjireungit, stasiun kamojan, stasiun cioyod, stasiun bayongbong, stasiun cisarupan, stasiun Cikajang, Stasiun Pasirjengkol dan Wanaraja. Bangunan yang asimetris ketika ditarik garis titik pusat seperti elemen bangunan pada sisi kanan dan sisi kiri mempunyai bobot bangunan yang berbeda tetapi jika dilihat secara keseluruhan masih membentuk keseimbangan antar elemen. Kemudian keseimbangan yang terdapat pada sisi bangunan stasiun juga memiliki

keseimbangan simetris dan asimetris. Sisi bangunan stasiun yang mempunyai keseimbangan simetris yaitu stasiun Pamoyanan, Stasiun Tjirojom, Stasiun Tjireungit dan Stasiun Pasirjengkol. Selanjutnya keseimbangan asimetris terdapat pada stasiun Kamojan, Cioyod, Bayongbong, Cisarupan, Cikajang dan Wanaraja. Keseimbangan asimetris yang terjadi karena adanya perbedaan fungsi ruang yaitu adanya magazijn (Gudang).

Stasiun jalur Cibatu-Garut pertama kali dinaungi oleh perusahaan swasta yaitu N.I.S kemudian ditengah pembuatan proyek diambil alih oleh perusahaan pemerintah S.S yang selanjutnya melakukan proyek jalur Garut-Cikajang. Staatspoorwegen merupakan perusahaan formal pemerintah Belanda. (Perusahaan ini mengutamakan fungsi dari bangunan itu sendiri agar dapat digunakan secara maksimal. Orientasi perusahaan membangun stasiun pada jalur Cibatu-Cikajang dikarenakan keuntungan secara ekonomi karena adanya hasil perkebunan yang melimpah. Hal ini menyebabkan bangunan stasiun mempunyai karakter yang berbeda dari segi keseimbangan dan pola bangunan.



Gambar 8. Skala dan Proporsi Bangunan Stasiun

Pada fasad bangunan Stasiun Cisarupan dan Cikajang terdapat vocal point yang dikenal sebagai point of interest yang diandai dengan garis masa bangunan yang berundak yang terletak ditengah bangunan. Hal ini diduga karena stasiun Cisarupan merupakan daerah wisata yang banyak dikunjungi oleh wisatawan luar negeri sehingga menampilkan vocal point pada bangunan dapat terkesan “catchy” yang dapat menarik secara visual.

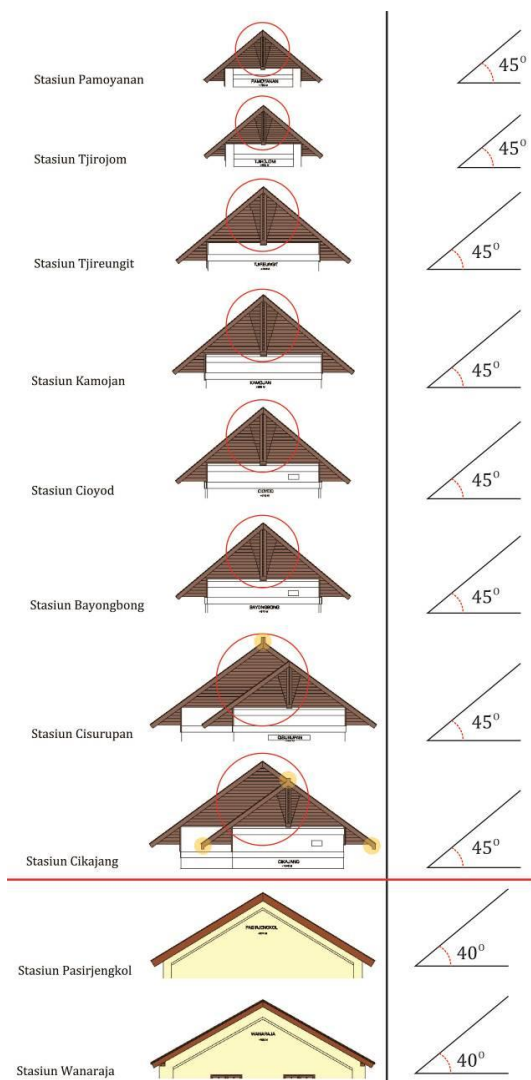
2. Elemen Bangunan

Elemen bangunan dibentuk oleh 3 hal utama yaitu atap, dinding dan elemen dekoratif.

a. Elemen Atap

Bangunan stasiun keseluruhan menggunakan atap pelana. Material yang

menggunakan kayu dan genteng tanah liat pada stasiun Pamoyanan, Tjirojom, Tjireungit, Kamojan, Ciyod, Bayongbong. Sedangkan pada stasiun Cisirupan dan Cikajang atap yang digunakan adalah material genteng seng. Atap secara keseluruhan memiliki kemiringan berkisar 30° - 45° dan gevel pada sisi bangunan khususnya pada stasiun Pamoyanan-Cikajang menjadi elemen dekoratif secara konsistensi berbentuk susunan secara menumpuk yang menggunakan material kayu membentuk segitiga terbalik. Elemen atap merupakan ciri umum yang dapat dijumpai pada bangunan stasiun Kolonial Belanda sebagai respon iklim tropis di Indonesia.

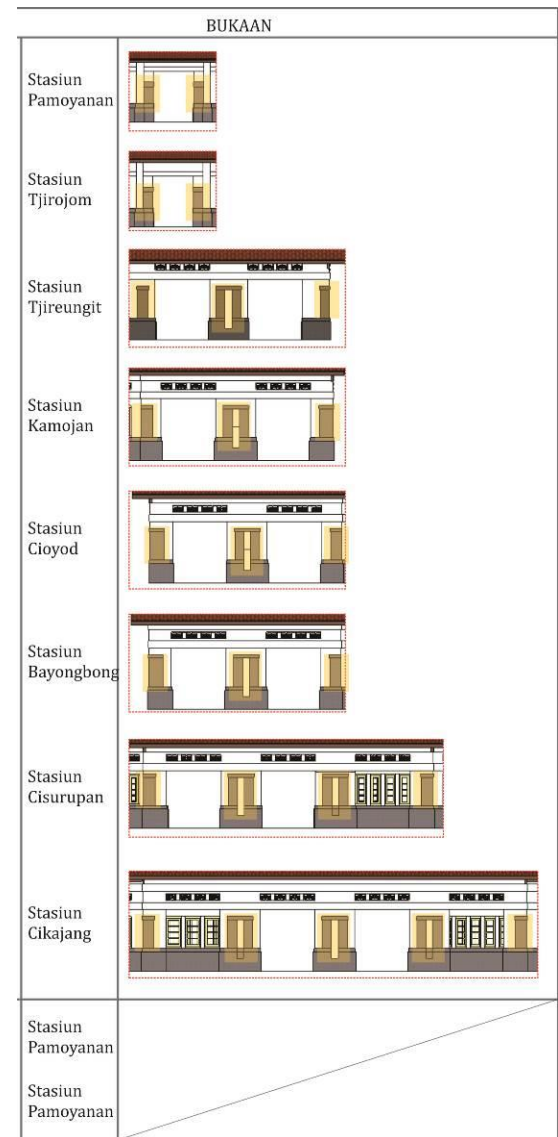


Gambar 9. Atap Bangunan Stasiun

b. Elemen Dinding

Pada elemen dinding Stasiun Pamoyanan-Cikajang (Gambar 8) memiliki persamaan

bukaan masif dengan tiga tipe bukaan yaitu 1 bukaan masif, 2 bukaan masif, 3 bukaan masif kombinasi 1 jendela, dan 4 bukaan masif kombinasi 2 jendela. Bukaan masif tersebut merupakan bukaan yang langsung menghubungkan dengan area *vestibule* (*hall/lobby*). Pada bukaan masif tersebut ditemukan elemen dekoratif secara konsisten terdapat pada bagian dinding secara visual memberikan informasi adanya fungsi ruang *vestibule* yang merupakan pintu masuk utama penumpang ke bangunan stasiun.



Gambar 10. Bukaan Gawangan Masif Bangunan Stasiun

Bukaan gawangan masif terdapat 4 tipe berbeda (gambar 9) yaitu P1, P2, P3, dan P4

dengan masing-masing karakter. karakter pintu P1 memiliki satu daun pintu. Pada pintu 2 (P2) memiliki satu daun pintu yang dikombinasikan dengan jendela. P1 dan P2 dominan digunakan sebagai penghubung ke ruangan kantor (kantor), kaartjes bureau (ruang karcis) dan bestelgoed en baggage (penerimaan barang dan bagasi). Pintu 3 (P3) memiliki dua daun pintu geser digunakan sebagai penghubung ke ruangan magazijn. Kemudian pintu 4 (P4) memiliki karakter 2 daun pintu yang dikombinasikan dengan bouven light. Perbandingan besaran pintu yang terlihat.

PINTU			
Stasiun Pamoyanan			
Stasiun Tjirojom			
Stasiun Tjireungit			
Stasiun Kamojan			
Stasiun Cioyod			
Stasiun Bayongbong			
Stasiun Cisarupan			
Stasiun Cikajang			
Stasiun Pasirjengkol			
Stasiun Wanaraja			

Gambar 11. Bukaan Pintu Bangunan Stasiun

Bukaan jendela memiliki 3 tipe berbeda (gambar 9) dengan masing-masing karakter yang berbeda. Jendela tipe 1 (J1) memiliki karakter dengan 3 daun pintu jendela yang terdapat pada stasiun pamoyanan, tjirojom dan tjireungit. Kemudian jendela tipe 2 (J2) memiliki karakter dengan 5 daun pintu jendela yang terdapat pada stasiun Kamojan, Cioyod, Bayongbong, Cisarupan, dan Cikajang. Selanjutnya jendela

tipe 3 (J3) memiliki kriteria 3 lapis yang terdiri dari krepyak, kayu kombinasi kaca dan besi.

	JENDELA	LUBANG ANGIN
Stasiun Pamoyanan		
Stasiun Tjirojom		
Stasiun Tjireungit		
Stasiun Kamojan		
Stasiun Cioyod		
Stasiun Bayongbong		
Stasiun Cisarupan		
Stasiun Cikajang		
Stasiun Pasirjengkol		
Stasiun Wanaraja		

Gambar 12. Bukaan Jendela Bangunan Stasiun

c. Elemen Dekoratif

Pada dinding stasiun Pamoyanan-Cikajang terdapat elemen dekoratif garis vertical

dan horizontal Bidang-bidang dinding vertikal secara visual yang paling efektif, menentukan dan membatasi ruang. Untuk menampilkan wujud dinding yang lebih menarik biasanya diberi tekstur, warna dan hiasan/ ornamen tertentu. Ornamen dan hiasan ditambahkan pada fasad bangunan untuk memberi arti lebih pada fasad yang membedakan dengan permukaan bangunan lainnya. Pada stasiun Pamoyanan-

Cikajang ditemukan dinding dengan garis vertical dan horizontal yang diletakan sesuai dengan batasan fungsi ruang dalam stasiun sehingga arsitek memberikan informasi secara tersirat terdapat pembatasan dan fungsi ruang yang berbeda yang terlihat pada tampak bangunan sehingga penumpang stasiun lebih mudah mengenali fungsi ruang.

ELEMEN DEKORATIF			WARNA DAN TEKSTUR	
Stasiun Pamoyanan			TEKSTUR & MATERIAL	WARNA
Stasiun Tjirojom			TEKSTUR & MATERIAL	WARNA
Stasiun Tjireungit			TEKSTUR & MATERIAL	WARNA
Stasiun Kamojan			TEKSTUR & MATERIAL	WARNA
Stasiun Goyod			TEKSTUR & MATERIAL	WARNA
Stasiun Bayongbong			TEKSTUR & MATERIAL	WARNA
Stasiun Cisarupan			TEKSTUR & MATERIAL	WARNA
Stasiun Cikajang			TEKSTUR & MATERIAL	WARNA
Stasiun Pasirjengkol			TEKSTUR & MATERIAL	WARNA
Stasiun Wanaraja			TEKSTUR & MATERIAL	WARNA

Gambar 13. Elemen Dekoratif Bangunan Stasiun

KESIMPULAN

Karakter wujud bangunan arsitektur NISxSS dan pada masa SS stasiun jalur Cibatu-Cikajang memiliki persamaan dan perbedaan. Persamaan dan perbedaan karakter dari kedua perusahaan yang menaunginya adalah sebagai berikut: 1) Proporsi bangunan stasiun NISxSS dan SS merupakan bangunan tunggal yang memiliki bentuk masa bangunan linier yang memanjang mengikuti arah rel kereta api. Besaran stasiun SS yaitu stasiun Pamoyanan-Cikajang cenderung memiliki proporsi lebih kecil karena stasiun dibangun di daerah pedalaman Garut yang memiliki kondisi geografis terjal sehingga mobilisasi dalam pengangkutan bahan dasar bangunan lebih sulit. Sedangkan stasiun yang dinaungi oleh perusahaan NISxSS yaitu stasiun Wanaraja dan Pasirjengkol cenderung memiliki proporsi lebih besar karena stasiun tersebut berada didaerah pusat kota Garut dengan mobilisasi tinggi.; 2) Bangunan stasiun memiliki pola bangunan bukaan yang menunjukkan batasan fungsi dan besaran ruang stasiun dengan jelas. 3) Bangunan stasiun memiliki keseimbangan simetris dan asimetris pada stasiun. Simetris dan asimetris masa bangunan karena bobot bangunan seperti bukaan, jendela, dan pintu pada sisi kanan dan sisi kiri berbeda. Hal tersebut juga dapat dipengaruhi oleh fungsi ruang dan besaran ruang yang berbeda pula. 4) Elemen bangunan bidang atap yang dinaungi oleh perusahaan SS secara konsisten memiliki karakter yang sama. Pada bagian sisi atap memiliki gevel berbentuk segitiga berundak dengan mengaplikasikan material kayu. Sedangkan karakter atap perusahaan NISxSS pada bagian sisi atap tidak memiliki gevel. 5) Elemen bangunan dinding stasiun perusahaan SS memiliki elemen dekoratif yang memberikan makna adanya batasan fungsi ruang stasiun. Karakter elemen dekoratif stasiun perusahaan SS cenderung formal yang ditunjukkan oleh garis tegas vertical dan horizontal. Warna dinding yang digunakan cenderung berwarna putih dan abu-abu. Kemudian elemen bangunan dinding perusahaan NISxSS masih terdapat bentuk arch pada bagian pintu masuk. 6) Elemen bukaan gawangan memiliki dimensi masif untuk menanggapi iklim tropis di Indonesia sekaligus menegaskan karakter khas kolonial Belanda. Elemen bangunan stasiun jalur Cibatu-Cikajang menggunakan genting tanah liat dan lempengan besi pada atap, batu alam berukuran kecil yang dikombinasikan dengan pecahan kaca pada tembok. dan kayu dan kaca yang digunakan pada jendela dan pintu.

Hasil temuan penelitian stasiun lama jalur Cibatu-Cikajang tentang karakteristik masing-masing perusahaan dapat memberikan pelajaran dan menambah literasi mengenai karakter wujud arsitektur stasiun lama yang berada didaerah Garut. Selain itu, penulis mengharapkan penelitian ini dapat dikembangkan lebih

lanjut agar memperkaya ilmu pengetahuan dibidang arsitektur stasiun lama.

DAFTAR PUSTAKA

- Askari, A. H., & Dola, K. B. (2009). Influence of Building Façade Visual Elements on Its Historical Image: Case of Kuala Lumpur City, Malaysia. *Journal of Design and Built Environment*, 5(1), 1–11.
- Ching, D. K. (2008). *Arsitektur: Bentuk, Ruang, dan Tatanan*. Erlangga.
- Fauziah, N., Antariksa, & Ernawati, J. (2012). Kualitas Visual Fasade Bangunan Modern Pasca Kolonial di Jalan Kayutangan Malang. *Review of Urbanism and Architectural Studies*, 10(2), 11–18. <https://doi.org/10.21776/ub.ruas.2012.010.02.2>
- Handinoto. (1999). PERLETAKAN STASIUN KERETA API DALAM TATA RUANG KOTA-KOTA DI JAWA (KHUSUSNYA JAWA TIMUR) PADA MASA KOLONIAL. *Dimensi Teknik Arsitektur*, 27(2), 1–9.
- Hernowo, B. (2015). Mengapa Bangunan Heritage Sangat Penting Untuk Kota Kita? Unpublished. <http://rgdoi.net/10.13140/RG.2.1.1653.7762>
- Hilmy, M. F., Sardjono, A. B., & Pandelaki, E. E. (2019). KARAKTERISTIK VISUAL ARSITEKTUR BANDARA DI JAWA TENGAH. *Nature National Academic Journal of Architecture*, 6(2), 1–10. <https://doi.org/DOI:10.24252/nature.v6i2a4>
- Ikaputra. (2013). Insular diversity: Architecture – culture – identity in Indonesia: [based on the International Symposium “Insular Diversity: Architecture – Culture – Identity in Indonesia”, held at the Vienna University of Technology in May 2011] (Institut für Vergleichende Architekturforschung & International Symposium “Insular Diversity: Architecture – Culture – Identity in Indonesia,” Eds.).
- Kamurahan, S. R., Waani, J. O., & Rogi, O. H. A. (2014). STUDI PERSEPSI MASYARAKAT TERHADAP ESTETIKA DESAIN FASADE BANGUNAN DENGAN PENDEKATAN TEORI SUBYEKTIF Studi Kasus di Koridor Boulevard on Business (BoB) Jalan Piere Tendean Manado. *Media Matrasain*, 11(2), 1–15.
- Kariszta, A. D., & Pangarsa, G. W. (2008). “TIPOLOGI FAÇADE RUMAH TINGGAL KOLONIAL BELANDA. 1(2), 1–14.
- Marwati, & Ikrama. (2018). Identifikasi Fungsi dan Fasad Pecinan pada Bangunan di Ruas Jalan Sulawesi Makassar. *Nature National Academic*

- Journal of Architecture*, 5(2), 1–8.
<https://DOI.org/10.24252/nature.v5i2a6>
- Meykalinda, P. D., & Suryasari, N. (2017). KARAKTER VISUAL BANGUNAN STASIUN KERETA API JEMBER.
- Mulyana, A. (2017). Sejarah Kereta Api di Priangan. Ombak.
- Nurtantyo, M. A. F. (2018). Tipologi Pintu Dan Jendela Pada Fasad Rumah Di Kampung Biru Arema Kelurahan Kiduldalem. *Local Wisdom : Jurnal Ilmiah Kajian Kearifan Lokal*, 10(2), 91–110.
<https://doi.org/10.26905/lw.v10i2.2681>
- Pujantara, R. (2015). PENGARUH PRESEDEN ARSITEKTUR DUNIA TERHADAP KARAKTERISTIK BENTUK FASADE BANGUNAN DI KOTA MAKASSAR. *Langkau Betang: Jurnal Arsitektur*, 2(2), 1–26.
<https://doi.org/10.26418/lantang.v2i2.13834>
- Ramli, S. (2018). Tipologi Dan Morfologi Fasade Rumah Tradisional Kampung Ciptagelar. *Local Wisdom : Jurnal Ilmiah Kajian Kearifan Lokal*, 10(2), 75–90.
<https://doi.org/10.26905/lw.v10i2.2680>
- Ramli, S., Antariksa, & Santosa, H. (2020). Assessment of aesthetical quality of architectural elements of Colonial buildings in Jalan Basuki Rahmat, Malang. *ARTEKS: Jurnal Teknik Arsitektur*, 5(1), 87–100.
<https://doi.org/10.30822/arteks.v5i1.250>
- Reitsma, S. A. (1924). Boekoe_Peringatan_dari_Staatsspooren_Tramwegen_di_Hindia-Belanda_1875-1925.
- Solikhah, N. (2017). Tipologi Arsitektural Stasiun Bringin, Kabupaten Semarang, Jawa Tengah. Seminar Ikatan Peneliti Lingkungan Binaan Indonesia, 1, A067–A074.
<https://doi.org/10.32315/sem.1.a067>
- Widyanti, A. T., & Titisari, E. Y. (2009). PELESTARIAN STASIUN KERETA API KOTA BARU MALANG. *arsitektur e-journal*, 2(1), 1–17.