BAB IV
HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Tinjauan Umum Wilayah Penelitian

4.1.1 Sejarah Kota Lawang

Kota Lawang terletak 71 km di sebelah selatan Kota Surabaya atau 18 km di sebelah utara kota Malang. Kota Lawang, yang berada di ketinggian 450 m di atas permukaan laut, adalah kota yang sejuk dan berpanorama indah dengan dikelilingi oleh gunung-gunung seperti gunung Semeru, gunung Panderman dan gunung Arjuna. Kota Lawang terletak di 450meter (dari permukaan air laut) dengan koordinat 7°49'48"S 112°42'0"E, Kota Lawang merupakan pintu gerbang Kerajaan Singosari dan Kota Malang. Kabupaten Malang merupakan wilayah yang strategis, yang didukung dengan mudahnya akses yang menghubungkan daerah sekitarnya, yaitu dengan adanya jalan-jalan arteri yang ditunjang dengan sarana prasarana transportasi yang memadai. Berikut sejarah Lawang dimulai dari masa Kerajaan Singhasari sampai pasca kemerdekaan:

- Masa Kerajaan Singhasari (1222-1767)

Pada masa Kerajaan Singhasari,Kota Lawang masih berupa ruang terbuka hijau,dan belum ditemukan adanya peradaban manusia masih dalam situasi yang kuno, sehingga belum ditemukan adanya penanda kawasan atau *landmark.*

- Masa Penjajahan Belanda (1767-1942)

Kedatangan Belanda membawa dampak positif terhadap perkembangan bangunan. Belanda menetapkan Lawang sebagai kawasan peristirahatan, sejak itulah banyak bermunculan bangunan kolonial yang berfungsi sebagai villa. Pada saat itu di Lawang terdapat 3 buah bangunan yang dapat dijadikan tengeran (landmark), yaitu Hotel Niagara, sebuah bank swasta dan kantor BAPPERKI (Badan Permusyawaratan Kewarganegaraan Indonesia) milik Cina. Pada masa penjajahan Belanda terdapat dua pusat kegiatan, yaitu pasar (Pasar Besar Lawang), hanya berupa pasar tradisional, dan stasiun Lawang. Pasar tersebut terletak di jalan utama, sehingga mudah dijangkau oleh masyarakat disekitarnya.

- Masa Penjajahan Jepang (1942-1945)

Masa penjajahan Jepang tidak membawa perubahan pada keberadaan 3 buah (Hotel Niagara, sebuah bank swasta dan Kantor BAPPERKI) *landmark* pada saat itu. Pada saat Jepang berkuasa di Lawang pada tahun 1942-1945, tidak terjadi perubahan dengan masa sebelumnya. Hanya saja pada masa penjajahan Jepang, kondisi perekonomian kawasan studi tidak stabil, sehingga berdampak pada pasar tradisonal yang dahulunya selalu menjadi pusat kegiatan masyarakat. Pasar yang dahulunya ramai dikunjungi, pada masa itu menjadi sepi.

- Masa Pasca Kemerdekaan (1945-2010)

Setelah masa kemerdekaan, kawasan mulai berkembang pesat, yaitu sejak tahun 1980-an. Sejak itulah terjadi pembangunan besar-besaran pada kawasan studi, yang berdampak pada pemugaran bangunan kuno. Hal ini berdampak pada pengurangan jumlah *landmark*, yang semula terdapat 3 buah (Hotel Niagara, sebuah bank swasta dan kantor BAPPERKI bangunan tertinggi di kawasan kota ini, dan memiliki corak bangunan yang unik dan fenomenal, Hotel Niagara dapat juga disebut sebagai *icon* dari Lawang. Setelah Indonesia merdeka, Indonesia mulai bangkit dari keterpurukan, semua daerah berlomba-lomba membangun daerahnya kembali. Sama halnya dengan kawasan Lawang, seiring dengan pesatnya perkembangan, letak kawasannya yang strategis dan mudahnya pencapaian sehingga kawasan menjadi pusat kegiatan, pusat pemerintahan dan pusat perdagangan. Dengan kawasan yang semakin berkembang pesat memicu adanya *node* baru, yaitu Stadion Lawang, semula Stadion Lawang hanya berfungsi sebagai ruang terbuka hijau, namun saat ini tidak berfungsi sebagai ruang terbuka hijau saja, melainkan sebagai sarana olahraga. Saat ini terdapat 3 buah *node*, yaitu Pasar Besar Lawang, Stasiun Lawang dan Stadion Lawang.

Kota Lawang dikenal sebagai kota peristirahatan sejak zaman penjajahan Belanda. Karena itu tidak mengherankan bila sampai saat ini masih banyak ditemui bangunan kuno bergaya Belanda di kota tersebut, termasuk stasiun kereta api yang merupakan salah satu persinggahan kereta api jalur Selatan dari Surabaya ke Malang. Namun dewasa ini Kota Lawang terbawa modernisasi dengan bermunculannya aneka industri, utamanya industri kimia dan farmasi. Salah satu industri terbesar di Kota Lawang adalah pabrik farmasi Otsuka Indonesia, yang merupakan produsen cairan infus pertama tidak hanya di Indonesia tetapi juga Asia Tenggara dan berdiri sejak

tahun 1975. Tidaklah mengherankan bila saat ini kota Lawang semakin padat dan udaranya tidak sesejuk beberapa dekade yang lalu. Secara geografis Lawang terletak di pegunungan dan dikelilingi Gunung Arjuna dan Gunung Semeru, serta diapit oleh Kota Singosari dan Kota Pandaan. Batas-batas Lawang sebagai berikut :

Dari arah Utara:

1. Daerah Tawangsari:

   Banyak bagunan kuno yg masih di pertahankan oleh penduduk sekitar. Kurang lebih 10 bangunan termasuk juga bangunan kuno yang terdapat di dalam asrama Polisi Militer AD Tawangsari (sebelah kiri jalan arah dari Surabaya-Malang).

2. Di Jalan Dr. Soetomo:

   Di jalan ini terdapat bangunan kuno yang menjadi *icon* dari Kota Lawang sejak penjajahan Belanda dan Hotel Niagara.

3. Sebelah utara Pasar Lawang:

   Disini banyak bangunan kuno yang sudah dirobohkan karena tidak terawat.Untuk di sebelah timur Pasar Lawang terdapat kurang lebih 5 bangunan yang masih dipertahankan. Terdapat juga 2 bangunan kuno yang tidak mengalami perubahan fisik di Jalan Thamrin.

4. Di dalam pusat kota, seperti di Kelurahan Kauman:

   Beberapa bangunan kuno yang sejak bangunan didirikan tidak mengalami perubahan fungsi. Bangunan-bangunan kuno yang dipergunakan untuk sarana umum dan beberapa rumah tinggal. Kondisi kawasan yang semakin berkembang dengan pesat, maka berdampak pada bangunan-bangunan kuno, yaitu beberapa bangunan yang mengalami perubahan fungsi. Namun adanya perubahan fungsi bangunan di kawasan pusat Kota Lawang tidak menyebabkan perubahan fisik bangunan secara total. Di antaranya Gereja Advent, dahulu merupakan tempat tinggal.

5. Di Jalan Argo Tunggal:

   Di daerah ini terdapat Sekolah Dasar Katolik, Santa Fransiskus yang sudah berdiri sejak penjajahan Belanda. Sekolah ini dulunya untuk anak-anak kolonial Belanda dan anak-anak para Pejabat Pemerintah setempat.

6. Di kawasan permukiman yang terletak di Pusat Kota Lawang:

   Tepatnya di belakang Stasiun Kereta Api Lawang, yaitu Kawasan Permukiman Ngamarto tidak lepas dari pengaruh berdirinya Stasiun Kereta

Api. Kondisi beberapa bangunan rumah tinggal Ngamarto kurang terawat dan terpelihara dengan baik.

Kawasan studi merupakan pusat kegiatan masyarakat dengan intensitas tinggi yang didominasi dengan kegiatan perdagangan dan jasa, selain itu terdapat 84 bangunan kuno yang letaknya menyebar dengan gaya bangunan *empire style*, *art deco* dan neo klasik. Kawasan mulai mengalami perubahan pada masa penjajahan Belanda (1767-1942) dan masa pasca kemerdekaan (1945-2008), yang dipengaruhi oleh faktor ekonomi, politik, dan sosial budaya. Berdasarkan dari analisis korelasi, diketahui bahwa perubahan bangunan kuno dipengaruhi faktor usia bangunan, kondisi bangunan, fungsi bangunan dan status bangunan.

Kawasan pusat Kota Lawang memiliki tingkat kegiatan yang meningkat selama beberapa tahun dan dapat dinilai intensif dan teratur. Perkembangan yang mencolok terlihat pada kawasan perdagangan, yang berada di sekitar Pasar Lawang. Selain itu juga pada kawasan jasa dan perkantoran yang beraglomerasi di sepanjang Jalan Thamrin (ruas jalan arteri primer Surabaya-Malang). Sejarah dan perkembangan Lawang tentunya saling berkaitan dengan wilayah sekitarnya, seperti Singosari, Purwosari dan Kota Malang. Semula Lawang merupakan kota kecil yang diperuntukkan sebagai daerah peristirahatan dan perkebunan yang kaya di Lereng Gunung Arjuno. Saat ini banyak sekali ditemukan rumah-rumah berarsitektur kuno yang dulunya dipergunakan sebagai rumah peristirahatan/villa yang diperkirakan berumur lebih dari 50 tahun, dibangun pada tahun 1950-1960. Bangunan-bangunan tersebut sebagian besar terletak di pusat Kota Lawang, tepatnya di Kelurahan Lawang dan Desa Turirejo yang letaknya menyebar.

Balai Pelestarian Peninggalan Purbakala Trowulan menetapkan bahwa Hotel Niagara dan beberapa rumah tinggal di Kelurahan Lawang merupakan cagar budaya di Kabupaten Malang. Salah satu bangunan yang fenomenal, yaitu Hotel Niagara, merupakan bangunan tertinggi pertama di Indonesia yang berdiri sejak tahun 1911. Hotel Niagara memiliki gaya arsitektur yang unik, karena keunikannya pada tanggal 10 Februari 1990 foto-fotonya diikutkan dalam pameran foto di Gemeente Museum Helmond, Belanda. Karena kehadirannya mewakili berbagai gaya arsitektur di wilayah Hindia Belanda (Kompas, 13 September 2001). Hotel Niagara merupakan monumen bisu kejayaan Lawang, yang pada saat itu Lawang menjadi sebuah basis perkebunan yang kaya.

Penggunaan lahan di kawasan pusat Kota Lawang cenderung berkembang lebih pesat terutama kegiatan perdagangan jasa dan permukiman. Selain kegiatan perdagangan jasa dan permukiman, juga terdapat kegiatan, perindustrian, perkantoran, pendidikan, dan ruang terbuka hijau (RTH).

Usia bangunan kuno pada kawasan pusat Kota Lawang berkisar antara 61 tahun hingga di atas 81 tahun. Hal ini menandakan bahwa kawasan Lawang mulai berkembang pada masa penjajahan Belanda pada awal abad ke-19. Bangunan kuno termuda di kawasan, yaitu berusia 63 tahun yang didirikan pada tahun 1945 terletak di Jalan Panglima Sudirman, sedangkan bangunan tertua, yaitu Stasiun Lawang berusia 121 tahun, yang didirikan pada tahun 1887 terletak di Jalan Thamrin. Kota Lawang adalah sebuah kota kecamatan kecil di dekat Malang, Jawa Timur. Berdasarkan sumber al_fawziyyah.

Bangunan-bangunan kuno milik pribadi, sebagian besar diperoleh dari warisan, yang merupakan peninggalan leluhur, bangunan-bangunan milik yayasan, sebagian besar milik yayasan gereja yang di antaranya dipergunakan untuk fasilitas umum, sedangkan bangunan milik pemerintah, di antaranya sarana perkantoran dan beberapa rumah dinas PT. KAI. Hal ini menandakan bahwa kawasan Lawang pernah berjaya pada masa lalu (jaman kolonial/penjajahan Belanda).

4.1.2 Tinjauan Terhadap Bangunan Stasiun KA Masa Kolonial Belanda

Jaringan jalan kereta api di Jawa dibangun antara th. 1870-an sampai th. 1920-an. Sebenarnya gagasan pembangunan jalan kereta api di Jawa sudah muncul sejak th. 1840, tapi gagasan tersebut baru menjadi kenyataan pada th. 1871. Jalur pertama jalan kereta api di Jawa adalah antara Semarang dengan Kedung Jati, yang diresmikan pada th. 1871.

Kemudian disusul dengan jalur Batavia-Buitenzorg (Jakarta-Bogor) yang dibuka pada tahun 1873 dan menyusul jalur Surabaya-Pasuruan pada th. 1878. Pada th. 1884, diselesaikan jalur Buitenzorg-Bandung (Bogor-Bandung), dan kemudian disusul hubungan Surabaya-Solo dan Semarang. Sepuluh tahun kemudian pada th. 1894, jalur jalan kereta api Surabaya-Batavia melalui Maos, Yogyakarta dan Solo berhasil diselesaikan. Dan pada th. 1912 jalur alternative kedua antara Surabaya-Batavia, melalui Cirebon dan Semarang berhasil diselesaikan. Sesudah itu jalur-jalur sekunder juga mulai dibangun. Di sebelah barat, diselesaikan jalur dari Anyer ke Labuan. Sedangkan disebelah timur sampai Panji dan Banyuwangi.

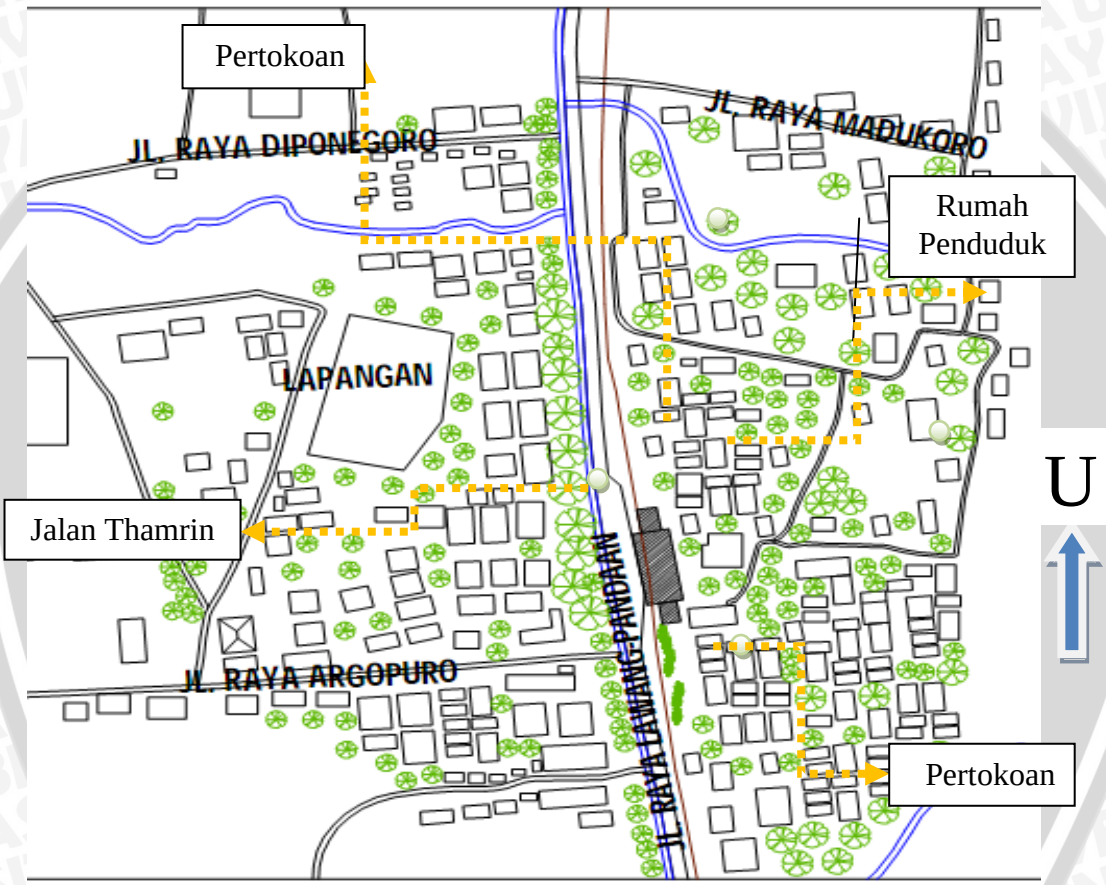
Jaringan kereta api di Jawa merupakan salah satu jaringan yang terlengkap di Asia 1 (Lombard, Jilid 1:139). Langkah selanjutnya dengan adanya jaringan kereta api tersebut adalah penempatan stasiun kereta api pada kota-kota yang di lewatinya. Kecenderungan yang paling mudah untuk perletakan stasiun kereta api adalah di pusat kota, supaya mudah di jangkau oleh penumpang dari berbagai penjuru kota. Tapi peruntukkan tanah dan lalu lintas ditengah kotayang sudah ada kadang-kadang merupakankendala bagi perletakan bangunan stasiun yang belum terpikirkan sebelumnya. Penempatan stasiun kereta api di kota-kota di Jawa masa lalu pada umumnya berhasil dengan baik. Seperti stasiun kota di Bandung, Tegal, Probolinggo, Pasuruan, Malang, Jombang dan sebagainya.

Keberhasilan penempatan ini juga didukung dengan sosok bangunannya sendiri yang berhasil memancarkan pesannya keseluruh penjuru kota sesuai dengan misi stasiun itu sendiri. Sekarang banyak timbul masalah pada perletakan stasiun lama yang menghubungkan antar kota tersebut, karena perkembangan kota yang tak terkontrol. Sehingga kehadiran stasiun kota lama tersebut, sering menjadi masalah perkotaan tersendiri. Tulisan ini membahas tentang perletakan stasiun kereta api pada awal perkembangannya, untuk dijadikan pemikiran bagi perkembangan yang akan datang.

4.1.3 Sejarah Stasiun Kereta Api Lawang

Stasiun Kereta Api Lawang merupakan stasiun KA yang terletak di Mulyoarjo, Lawang, Malang. Stasiun Lawang merupakan stasiun tertinggi di Daops 8 Surabaya, yakni pada ketinggian +484 m. Stasiun ini dibangun melalui perusahaan Staats Spoorwegen (SS), untuk mengangkut hasil bumi dari Malang dan sekitarnya ke Pelabuhan Tanjung Perak. Pembangunan tersebut dimulai pada tahun 1875 untuk jalur Surabaya — Pasuruan dan dilanjutkan untuk jalur Pasuruan — Malang yang diresmikan pada tahun 1879. Akibatnya, jalur antara Bangil-Lawang yang berjarak 31 km tergolong terjal, di mana Stasiun Bangil yang notabene merupakan stasiun percabangan antara jalur Surabaya, Malang, dan Probolinggo terletak pada ketinggian +9 m, sehingga kemiringan jalur adalah 15,3%. Sementara itu, walaupun sempat menanjak setelah lepas Stasiun Lawang, jalur ke selatan relatif menurun.Stasiun Lawang terletak tepat di pinggir jalan utama Malang-Surabaya, dan di seberang pasar. Ke arah utara, jalur KA akan melintas di bawah jembatan layang. Stasiun Lawang didirikan pada tahun 1887, menjadikan stasiun ini bangunan tertua

di Lawang. Sebuah kota memang sebaiknya mempunyai *master plan* tata kota yang baik, selain itu *master plan* tersebut harus dipatuhi. Hal tersebut akan menjadikan bangunan dan gedung-gedung tidak didirikan dengan tanpa mempedulikan aturan dan perencanaan kota yang telah dibuat. Stasiun kereta api Lawang adalah sebuah contoh bagaimana menyikapi sebuah tata kota, karena dengan adanya perencanaan kota dapat memberikan pengaruh besar dalam dunia perkereta apian di Lawang. Stasiun Kereta Api Lawang merupakan stasiun KA yang terletak di Mulyoarjo, Lawang, Malang. Adapun batas-batas site tersebut sebagai berikut (Gambar 4.1)



Gambar 4.1. Batas-batas site Stasiun Lawang

Stasiun lawang ini terletak di jalan Thamrin daerah Mulyorejo kota lawang yang terletak sebelah timur kota malang

Batas-batas untuk objek penelitian ini adalah:

- Utara : Pertokoan;
- Timur : Rumah Penduduk;
- Selatan : Pertokoan; dan
- Barat : Jalan Thamrin.

4.2. Analisis Karakter Spasial Bangunan Stasiun Kereta Api Kota Lawang

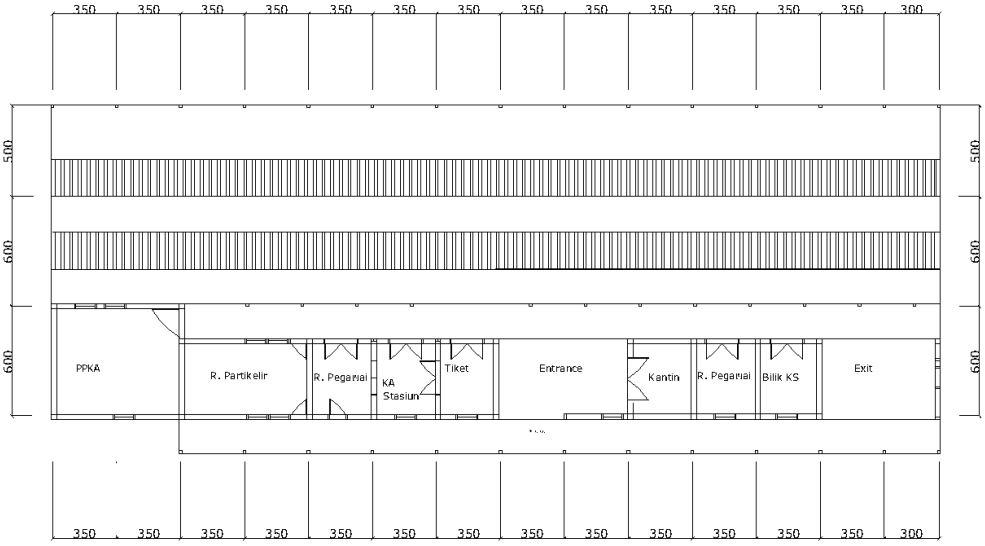
Analisis yang dilakukan pada bangunan stasiun kereta api Kota Lawang ini dilakukan dengan cara mengidentifikasi elemen-elemen yang terdapat pada bangunan dan membandingkan kondisi elemen-elemen tersebut dengan bentukan aslinya. Dengan demikian akan diketahui elemen-elemen yang telah berubah dan yang masih utuh seperti keadaan asli, sehingga dapat menjadi dasar dalam strategi dan upaya pelestarian yang dapat dilakukan pada bangunan tersebut.

Karakter spasial pada massa bangunan stasiun ini berkaitan dengan ruang-ruang yang ada di dalamnya. Sejak awal dibangun massa bangunan ini digunakan sebagai stasiun. Saat ini fungsi bangunan secara keseluruhan tetap dan masih digunakan secara rutin, Perubahan fungsi ruang juga terjadi pada bangunan ini yaitu pada ruang partikelir yang telah beralih fungsi menjadi warung, bilik kepala stasiun yang telah berubah menjadi tempat penitipan sepeda motor dan juga ruang bongkar muat barang yang berubah menjadi kantin stasiun. Selain itu terdapat penambahan massa baru pada sebelah selatan yaitu beberapa ruang pegawai, gudang,mushola dan wc.

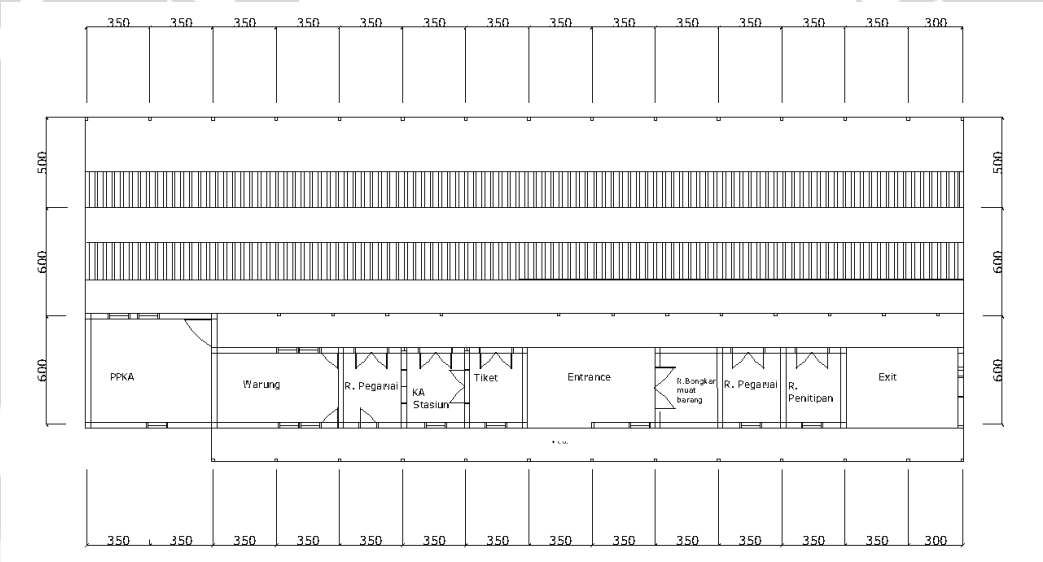
Pola ruang yang tercipta pada banguan ini secara umum berbentuk persegi serta memiliki hubungan ruang dan ruang bersebelahan. Ruang-ruang utama dalam bangunan ini terpusat ke arah ruang tengah. Ini merupakan salah satu ciri bangunan peninggalan kolonial Belanda berlanggam *indische empire* dengan fungsinya sebagai bangunan pemerintahan dan tetap menjaga kekhasan tersebut sampai saat ini. Perubahan yang terjadi telah disesuaikan dengan kebutuhan dan tetap berusaha menjaga nilai keaslian bangunan, sehingga tidak merubah dan merusak pola ruang dalam kaitannya sebagai unsur dari karakter spasial bangunan stasiun kereta api Lawang

Untuk lebih jelas, analisa tersebut akan dijelaskan pada uraian dibawah ini. Analisis ruang pada bangunan Stasiun kereta api Lawang ini dilakukan berdasarkan keadaan bangunan pada masa sekarang apabila terdapat perubahan ataupun keadaan ruang tetap sama seperti asli. Penjelasan mengenai analisis spasial akan dijelaskan pada uraian sebagai berikut:

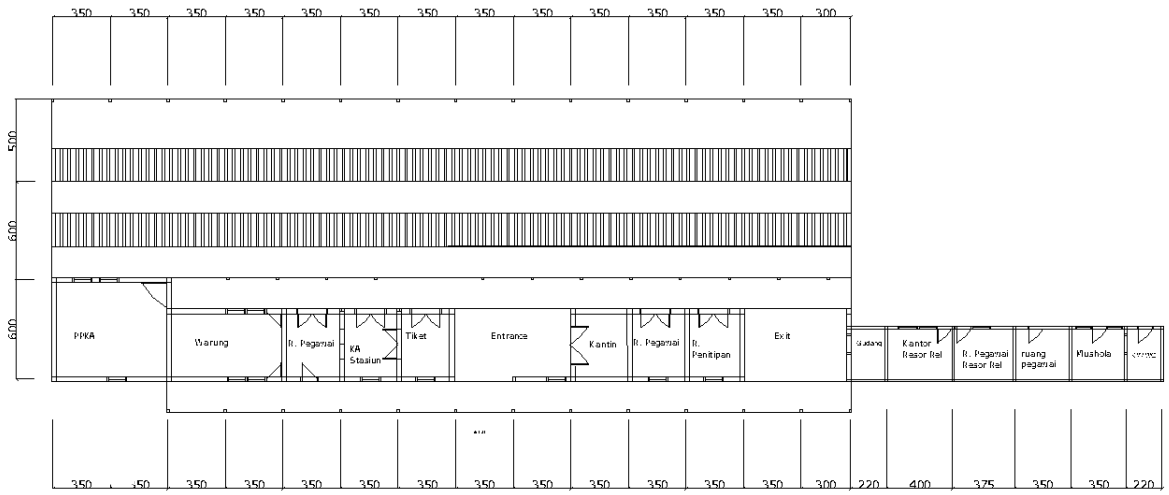
1. Denah



Gambar 4.2. Denah pada tahun 1887-an-1992



Gambar 4.3. Denah tahun 1992-1996

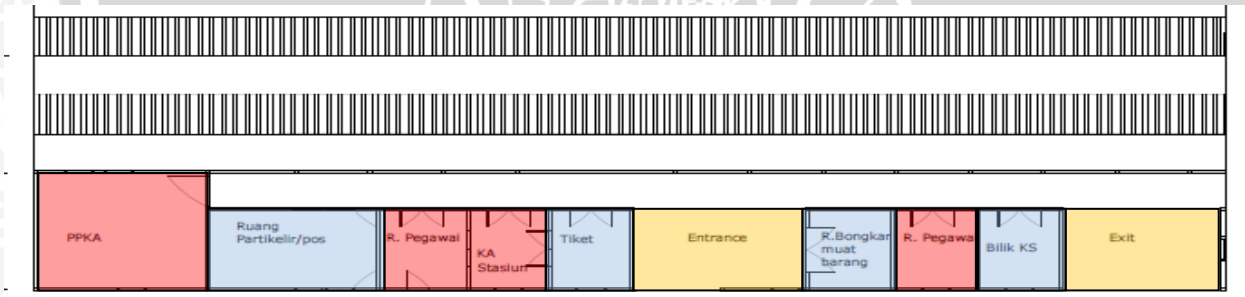


Gambar 4.4. Denah tahun 1996-2012

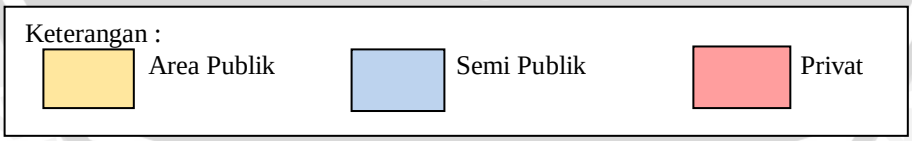
Denah pada Stasiun Lawang memiliki ciri bentuk ruang yang segi empat dan dominan simetris dan dindingnya juga menggunakan ketebalan dinding satu bata, dengan demikian nuansa kolonialnya dapat terasa jika kita memasuki bangunan ini. Bangunan stasiun ini sejak awal dibangun sampai sekarang mengalami beberapa kali perubahan. Akan tetapi perubahan yang terjadi pada bangunan sejarah tersebut bukan karena adanya kerusakan, tetapi karena kebutuhan ruang. Dalam bangunan induk utama tidak ada penambahan ruang namun hanya berganti fungsi saja.

Denah Lama :

Berdasarkan wawancara dengan beberapa pegawai senior stasiun Lawang dan mantan kepala kereta api Lawang dari dahulu denah tidak mengalami penambahan ruang hanya saja beberapa berganti fungsi ruangnya semisal dulunya warung sebelah kanan ruang kepala stasiun sebelumnya adalah ruang untuk kiriman khusus barang-barang pos, sedangkan ruang kepala stasiun besar dan lebar karena untuk mengawasi barang partikelir/pos, namun pada tahun 1990-an ruang kepala ini dibagi menjadi dua yaitu sebagai ruang untuk istirahat pegawai pada waktu itu yang jarak antara rumah dengan stasiun jauh sehingga pegawai dapat menginap di ruang tersebut. Dan pada sayap sebelah kanan dulunya adalah ruang untuk bongkar muat barang dan ruang tunggu.(Gambar 4.7)



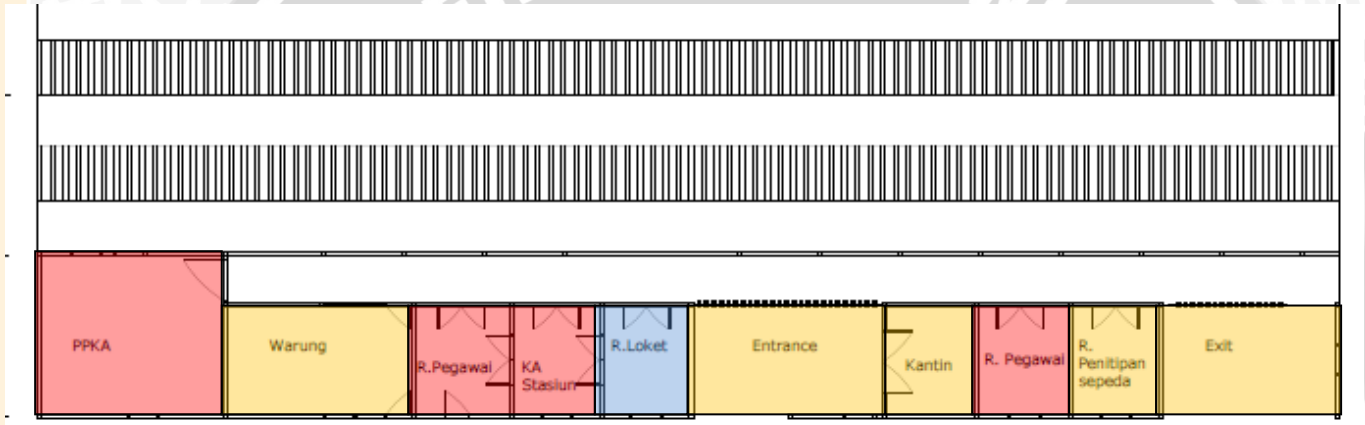
Gambar 4.5. Denah pada tahun 1887-1992



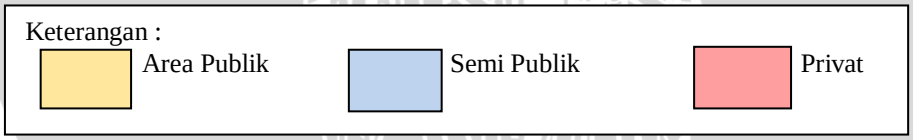
Hirarki disini adalah tingkatan dalam hal ke privasi-an. Semakin tinggi ruang dalam tingkatan ke privasian, semakin terbatas akses bagi orang lain untuk memasukinya.Ruang ruang disusun sedemikian rupa sehingga satu ruang hanya berhubungan dengan ruang lainnya yang tingkat hirarkinya setingkat lebih rendah atau lebih tinggi nilai keprivasi-annya.

Denah Baru periode 1 :

Pada stasiun Lawang ini terdapat dua perubahan fungsi ruang dan untuk denah yang baru ruang yang dulunya untuk kiriman barang pos sekarang sudah beralih fungsi menjadi kantin untuk stasiun dikarenakan stasiun sudah tidak berfungsi lagi sebagai alat angkutan untuk kiriman barang-barang partikelir dan pos. Sedangkan untuk sayap kanan terdapat perubahan pada sebelah *entrance* yang sekarang ruko dulunya adalah ruang untuk bongkar muat barang dan sebelah ruko menjadi ruang pegawai yang berfungsi untuk mengawasi rel dan jalannya kereta. Di sebelah kanan ruang pegawai juga telah beralih fungsi menjadi ruang untuk penitipan sepeda motor dan ruang tunggu juga berubah menjadi pintu untuk keluar penumpang dari stasiun.(Gambar 4.8)

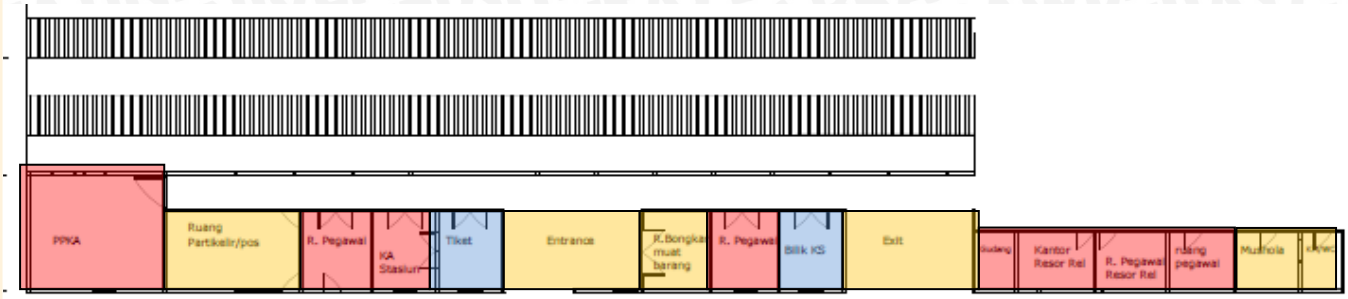


Gambar 4.6. Denah tahun 1992-1996



Denah Baru periode 2 :

Dan pada tahun 1996 stasiun Lawang ini mengalami penambahan ruang yaitu ruang kantor resor rel, mushola, toilet dan gudang pada sayap kanan bangunan induk penambahan ruang ini disebabkan karena pada stasiun ini sebelumnya belum ada bagian yang mengawasi kerusakan rel sehingga dibangunlah kantor ini oleh pihak PT KAI. Sampai saat ini tidak ada perubahan denah lagi ataupun penambahan ruang pada stasiun Lawang ini. Ruang kantor resor rel ini diperbaiki pada tahun 2011 yaitu pemakaian keramik pada lantai yang sebelumnya hanya berupa lantai tegel halus tanpa adanya ornamen (Gambar 4.6)



Gambar 4.7. Denah tahun 1996-2011

Keterangan :
Area Publik
Semi Publik
Privat

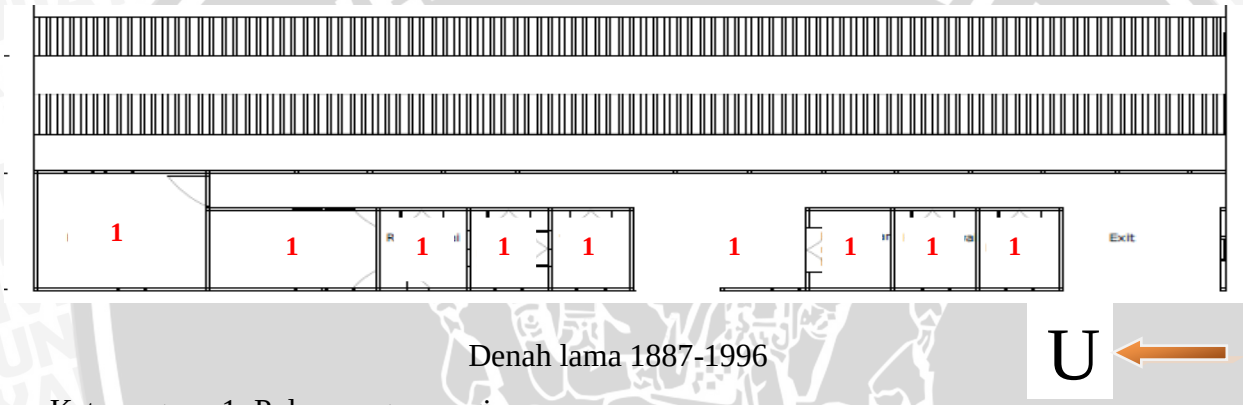
Pada denah baru ini ruang tidak mengalami perubahan fungsi sejak tahun 1996 hanya saja terdapat penambahan ruang baru untuk kantor resor rel yang bertugas untuk mengawasi kualitas rel dan memperbaiki jika rel mengalami kerusakan.(Gambar 4.7) Adapun ruang penambahannya yaitu tiga ruang pegawai, satu gudang, mushola, kamar mandi dan WC.

2. Organisasi ruang

Penentuan karakter spasial terkait secara langsung dengan organisasi ruang. Sistem spasial bangunan pada organisasi ruang terdiri atas:

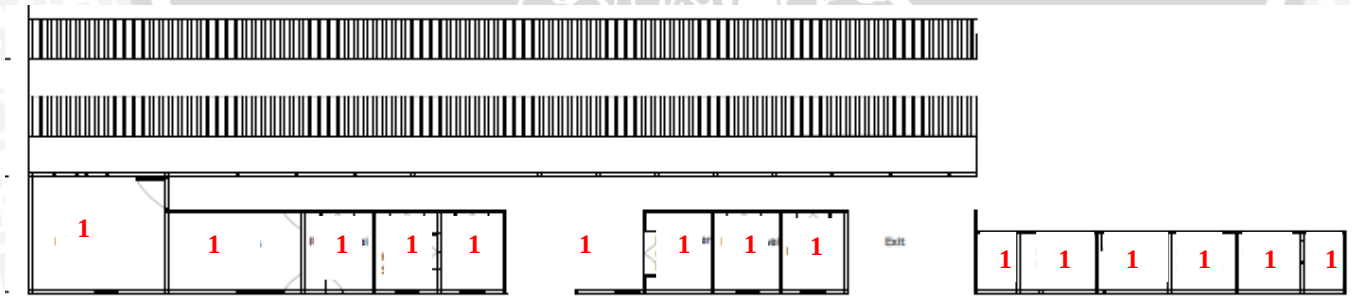
a. Pola ruang

Pola ruang di dalam massa bangunan langsung dipengaruhi oleh adanya elemen pembatas ruang, adanya bukaan maupun tutupan pada bidang dindingnya. Pola ruang dalam bangunan merupakan ruang-ruang berbentuk geometri persegi dengan batasan keempat sisi dindinginya yang saling menyatu. Pola ruang tersebut terdapat pada seluruh ruang dalam bangunan ini.



Denah lama 1887-1996

Keterangan : 1. Pola ruang persegi



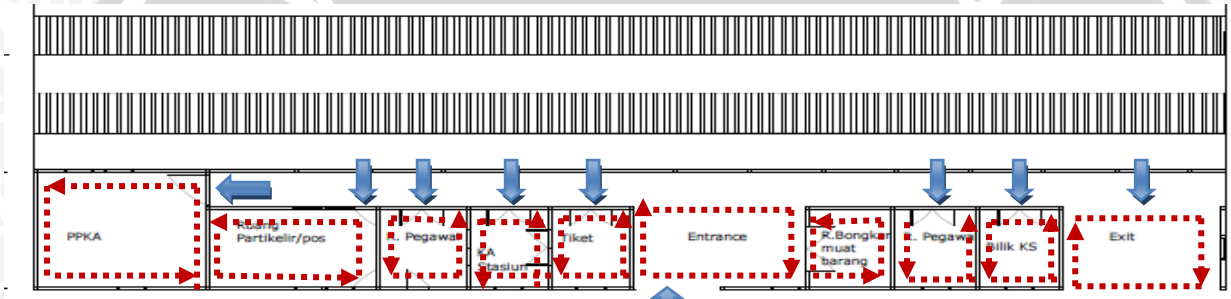
Denah sekarang 1996-2011

Tidak terjadi perubahan pola ruang akibat adanya penambahan ruang-ruang baru di sebelah selatan bangunan lama. Tambahan ruang baru ini tidak merubah pola ruang dalam bangunan secara signifikan karena hanya berupa penambahan. Massa baru ini menyatu dengan massa lama pada dinding-dindingnya sehingga terkesan *unity* pada ruang.

Gambar 4.8 Pola ruang dalam bangunan stasiun Lawang

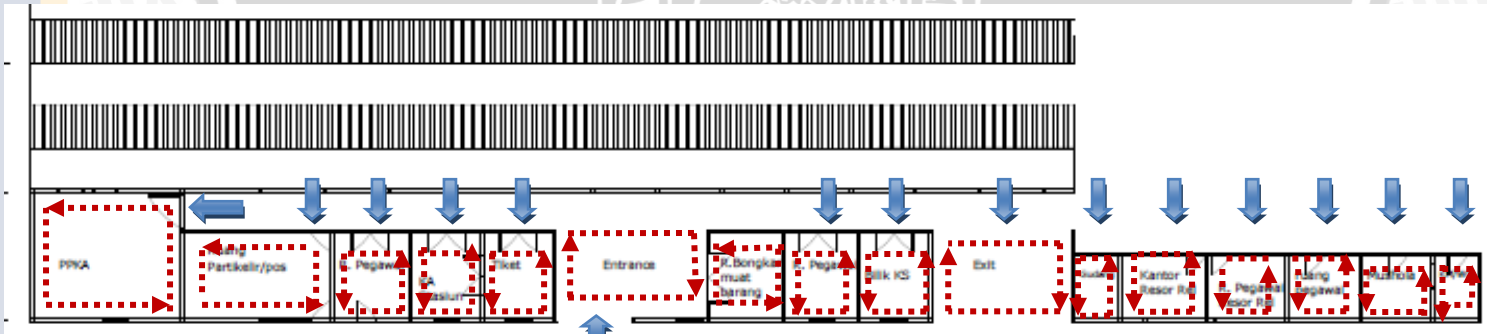
b. Alur sirkulasi

Sejak masa kolonial hingga sekarang bangunan ini digunakan sebagai stasiun dengan ruang-ruang dalam yang saling berkaitan satu sama lain. Pada masa kolonial ruang utama bangunan ini adalah ruang tengah yang saat ini digunakan sebagai ruang *entrance*. Hubungan antar ruang dalam bangunan ini berpola terpusat dan mengalir. Patokan utama hubungan antar ruang adalah ruang tengah (*central room*). Ruang tengah ini berada di antara ruang-ruang penunjang seperti ruang tiket di sebelah kiri dan kantin di kanannya. Pada saat ini dengan fungsi yang sama meskipun terjadi perubahan berupa penambahan massa dan ruang baru, tidak merubah alur sirkulasi lama secara signifikan. Perubahan yang terjadi hanya berupa penambahan alur sirkulasi sesuai dengan kebutuhan ruang saat ini



Denah lama 1887-1996

U



Denah sekarang 1996-2011

Keterangan:

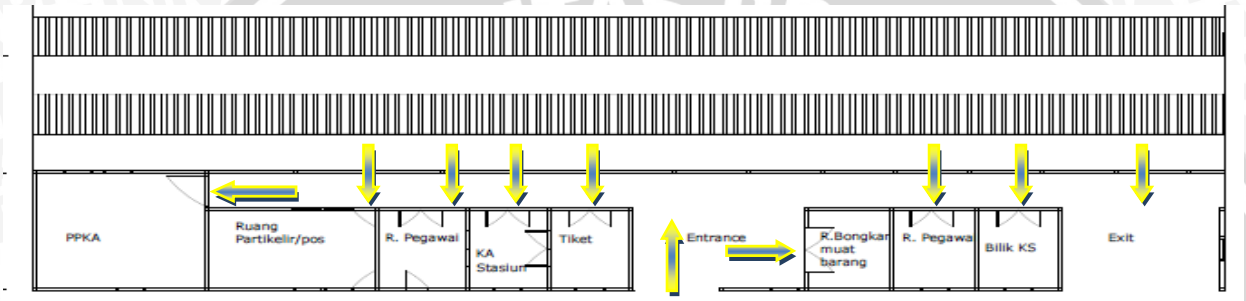
Sirkulasi menuju ruang sekunder

Sirkulasi dalam ruang

Gambar 4.9 Sirkulasi ruang dalam bangunan stasiun Lawang

3. Orientasi ruang

Orientasi ruang massa bangunan stasiun dari dulu sampai sekarang tidak mengalami perubahan meskipun terjadi penambahan beberapa ruang baru. Orientasi ruang-ruang baru menyesuaikan orientasi ruang-ruang yang telah ada sebelumnya. Ruang-ruang dalam bangunan ini dihubungkan oleh selasar atau teras depan dengan *entrance* sebagai pintu masuk utama. Secara keseluruhan orientasi ruang pada massa bangunan ini mengarah ke arah barat. Jajaran pintu dan jendela pada dinding sebelah utara menegaskan orientasi ruang massa bangunan ini (Gambar 4.10).



Denah lama 1887-1996

U

Denah sekarang 1996-2011

Keterangan: Arah orientasi ruang

Gambar 4.10 Orientasi ruang dalam bangunan stasiun Lawang

4.3 Analisis Karakter Visual Bangunan Stasiun Kereta Api Kota Lawang

4.3.1 Gaya bangunan

Stasiun Lawang dibangun pada tahun 1887 sehingga merupakan Stasiun berlanggam *"Indische Empire"*, Stasiun yang dibangun sebelum tahun 1900, kebanyakan bergaya arsitektur *"Indische Empire"*, dengan ciri-ciri seperti: teras depan yang luas; gevel depan yang menonjol; kolom-kolom gaya Yunani yang menjulang keatas; dan sebagainya. Detail-detail elemen arsitekturnya pun mengalami perubahan sesuai dengan kemajuan jaman, penggunaan seng gelombang yang diimport dari luar negeri (pada waktu itu) agar kenyamanannya terjamin. Sehingga gaya bangunan dari stasiun Lawang ini adalah gaya *Indische Empire Style* yang memiliki ciri-ciri bangunan tersendiri yang berbeda dengan gaya bangunan lain disekitarnya, diantaranya sebagai berikut dibagi menjadi dua yaitu ruang dan bentuk:

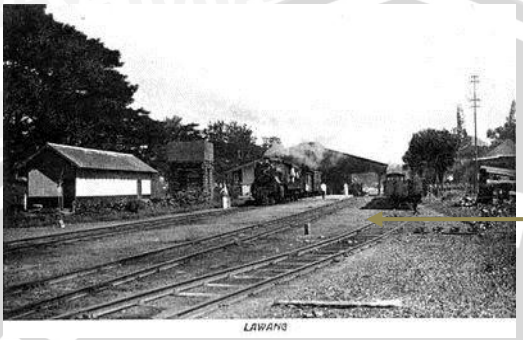
Dari segi ruang:

- Bangunan mempunyai gaya arsitektural kolonial awal modern dengan denah-denah bangunannya yang dominan dengan pola simetri dengan sumbu di *entrance* atau tengah bangunan;
- Dari awal dibangun sampai sekarang fungsi ruang tetap sebagai stasiun yang pada saat dahulu hanya kereta api sebagai jasa pengiriman barang ataupun angkutan umum;
- Bangunan memiliki *central room* yang besar yang berhubungan langsung dengan beranda depan dan belakang. Beranda depan dan belakang tersebut cukup luas dan terbuka;dan
- Tembok pada bangunan ini tebal dan mempunyai langit-langit yang tinggi yaitu 6 meter.

Dari segi bentuk :

- Bentuk massa bangunan yang dominasi horisontal, dengan volume bangunan berbentuk kubus;
- Detail-detail elemen arsitekturnya pun mengalami perubahan sesuai dengan kemajuan jaman, penggunaan seng gelombang yang diimport dari luar negeri (pada waktu itu) agar kenyamanannya terjamin;
- Bangunan mempunyai corak arsitektur kolonial dengan pemakaian atap pelana, warna bangunan putih, banyak penggunaan ornamen pada bangunan semakin menguatkan ciri bahwa stasiun ini bangunan kolonial Belanda;dan

- Bentuk arsitektur pada bangunannya sangat berbeda dengan bangunan arsitektur modern yang ada di Eropa dan Amerika, hal ini dikarenakan bentuk arsitektur bangunan kolonial Belanda yang ada di Lawang sangat memperhatikan iklim tropis yang ada di Lawang, sehingga mempengaruhi pembangunan dan corak yang digunakan pada bangunan.(Gambar 4.11)

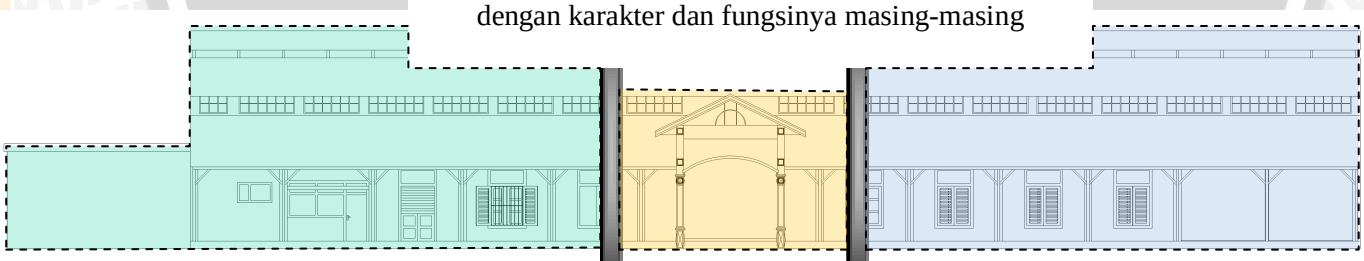


Terlihat pada gambar disamping merupakan ciri dari bangunan Kolonial Belanda yang memperlihatkan gaya bangunan dengan penyesuaian terhadap perkembangan dari karakter lingkungan sekitarnya.

Gambar 4.11 Stasiun Lawang masa pemerintahan kolonial

Untuk dapat menganalisis bangunan dengan lebih jelas, maka massa bangunan itu sendiri dapat dipisahkan menjadi tiga bagian, yaitu sayap bangunan sebelah kiri (bagian utara), bagian tengah yang berfungsi sebagai *main entrance* dan sayap bangunan sebelah kanan (bagian selatan). (Gambar 4.11)

Pembagian massa disetiap bangunan dikelompokkan atas dasar pembentukan fungsi bangunan sebagai stasiun. Hal ini dapat membedakan setiap ruang dengan karakter dan fungsinya masing-masing



Sayap sebelah kiri (bagian utara)

Bagian Tengah (main entrance)

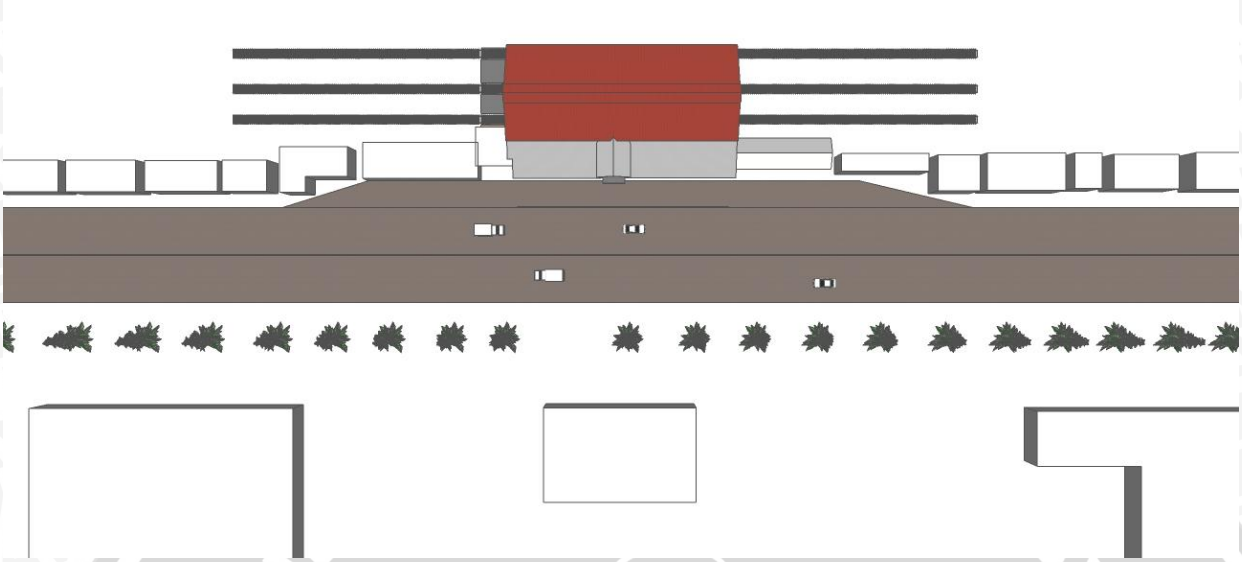
Sayap sebelah kanan (bagian selatan)

Gambar 4.12. Pembagian massa bangunan

Gaya bangunan yang melekat pada stasiun kereta api Kota Lawang merupakan gaya bangunan yang berbeda dengan bangunan-bangunan lain yang juga merupakan peninggalan pemerintahan kolonial Belanda yang hingga sekarang masih melekat pada bangunan dan menjadi ciri khas bangunan yang masih ada hingga sekarang,karena munculnya berbagai macam bangunan baru disekitarnya menjadikan stasiun tertutupi oleh bangunan baru namun tidak menjadikan ciri kolonialnya tertutupi

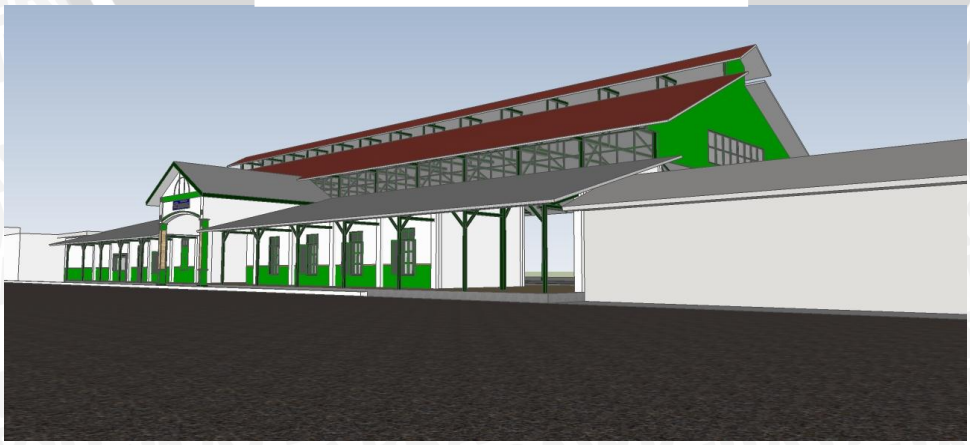
4.3.2 Fasade :

A. Kepala Bangunan



Gambar 4.13. Site Plan

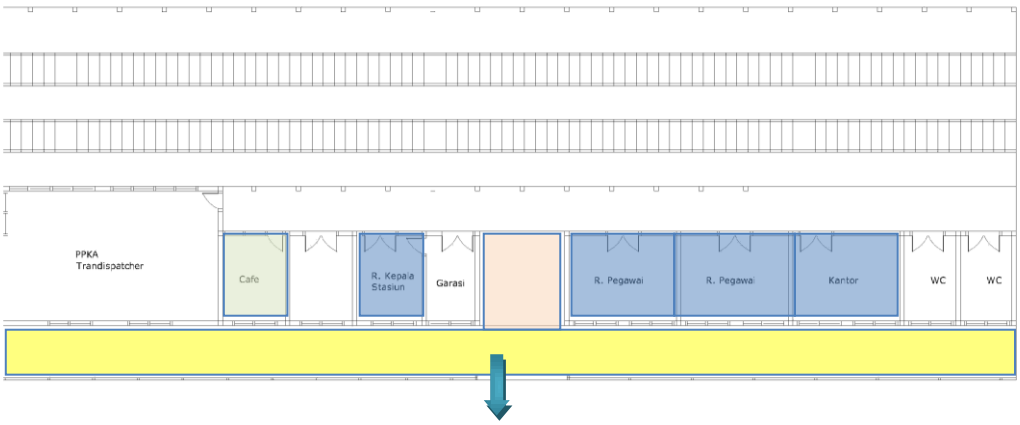
Gambar 4.14. Perspektif mata burung



Gambar 4.15. Perspektif stasiun

a. Atap bangunan induk

Bangunan induk yaitu bangunan yang terletak pada bagian depan dengan bentuk memanjang horizontal. Pada bangunan induk (utama) tersebut terdapat beberapa ruangan dengan fungsi yang berbeda-beda, misal Kantor Kepala dan Pengelola bangunan, kafe dan lain sebagainya (Gambar 4.16)



Untuk atap pada bangunan induk dan teras keseluruhan menggunakan atap miring dan untuk ruang peron menggunakan atap pelana keadaan atap tidak mengalami perubahan hanya terdapat pergantian dengan material baru karena yang lama mengalami kerusakan

Gambar 4.16 Denah bangunan induk (utama)

Keterangan :

	Vestibule (Hall)
	Kantor Kepala Stasiun dan Pengelola Bangunan
	Kafe atau warung
	Teras

Bentuk atap pada bangunan induk berupa atap pelana yang mempunyai kemiringan sebesar 30^0. Pemilihan atap pelana ini juga didasarkan atas penyesuaian dengan gaya bangunan yang sedang berkembang pada masa itu. Pada awal dibangun atap menggunakan seng, karena menggunakan seng dapat menjangkau ketinggian atap tertentu yang susah untuk dijangkau apabila menggunakan bahan genting. Struktur utama bangunan terbuat dari kayu dan batu bata digunakan sebagai pengisi dindingnya. Menggunakan sistem konstruksi rangka kayu (Gambar 4.16). Hal ini diputuskan dengan pertimbangan karena pada masa itu masih banyak menggunakan konstruksi kayu dan masih sedikit bangunan yang menggunakan konstruksi beton. Ketebalannya diperhitungkan agar cukup kuat untuk memberikan perlindungan. Hingga sekarang struktur atap tersebut mengalami sedkit perubahan. Warna atap mengikuti warna

bangunan, yaitu dominasi putih yang mencirikan bangunan kolonial. Struktur yang digunakan berbeda dengan struktur pada bangunan stasiun lainnya, yang menggunakan struktur rangka beton maupun rangka baja sebagai penopang bangunan. Stasiun kereta api Lawang menjadi bangunan stasiun yang unik dan berbeda dengan bangunan stasiun lainnya.(Gambar 4.17)

Gambar 4.17 Atap miring bangunan induk

Gambar 4.18 Atap pelana *main entrance*

Gambar 4.19 Dominasi atap miring bangunan induk/utama

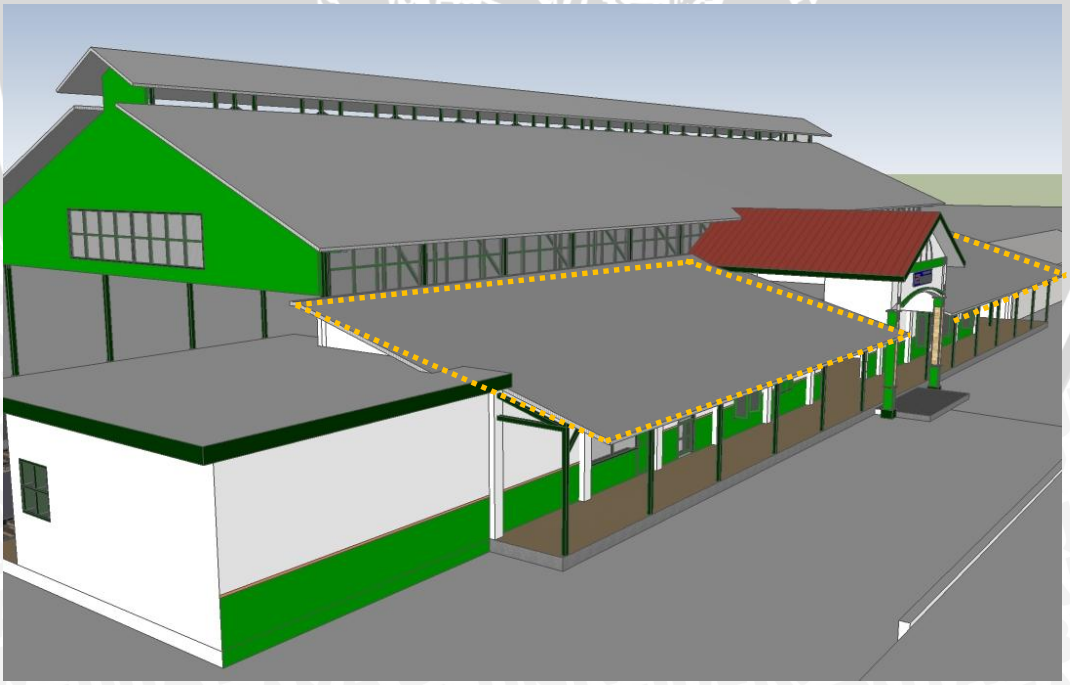
Bentuknya mengalami perubahan pada bagian atasnya tetapi tidak mengubah gaya aslinya. Penambahan atap lagi pada bagian atasnya ini dikarenakan jumlah pemakai stasiun ini bertambah sehingga dibutuhkan atap yang lebih besar agar kenyamanannya terjamin. Ada usaha untuk memakai konstruksi tambahan sebagai ventilasi pada atap. (Gambar 4.19)

- Atap perisai dari bahan seng;

- Terdapatnya gevel pada bagian tengah; dan
- Atap teras menggunakan atap miring.

Bahan penutupnya atapnya terbuat dari seng. Karena bentuk atapnya berubah sehingga membuat struktur atap bangunan ini juga berubah tetapi perubahannya disesuaikan pada perkembangan teknologi pada masa itu. Struktur atapnya menggunakan bahan kayu yang diperkuat dengan kabel baja dikarenakan bentangnya yang cukup lebar. (Gambar4.20)

Gambar 4.20 Dominasi atap miring bangunan induk/utama

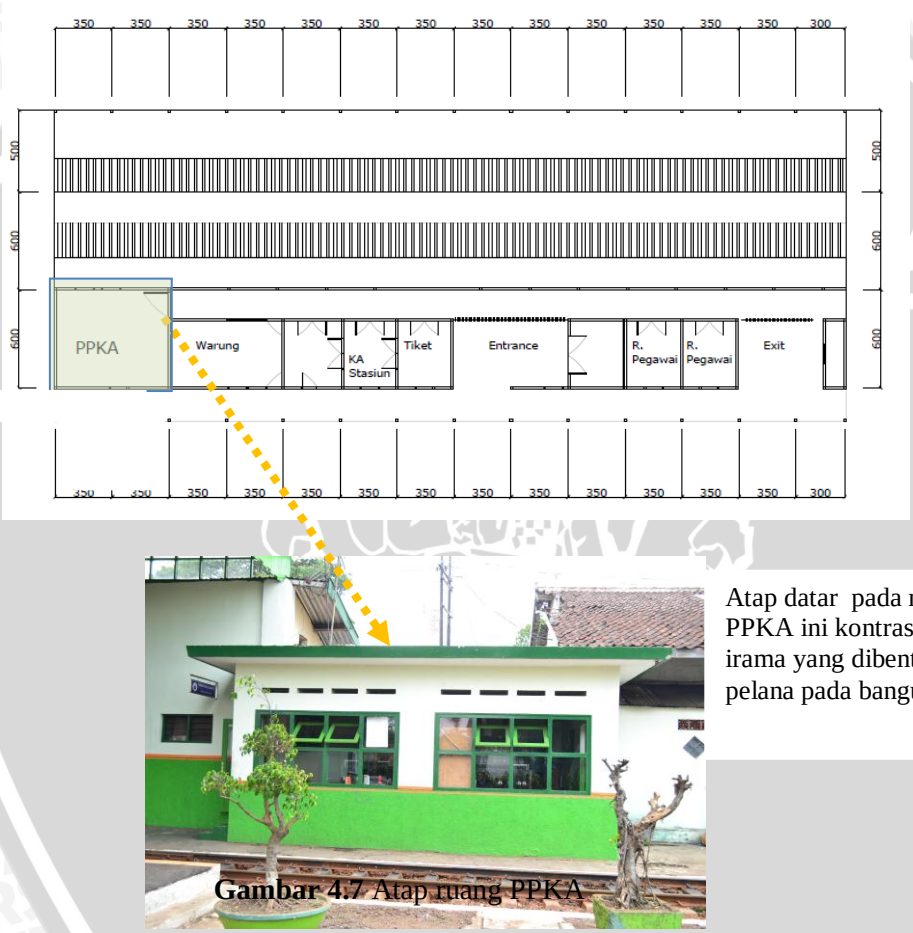


Gambar 4.21 Dominasi atap miring pada bangunan induk

Bagian atap yang mengalami perubahan yaitu pada bagian *main entrance* perubahan ini dilakukan pada tahun 2005 berdasarkan keinginan pihak stasiun karena

pada bagian ini merupakan *focal point* pada stasiun ini sehingga perlu adanya perbaikan yang sebelumnya menggunakan kolom besi sekarang telah berubah menjadi kolom dari beton dan kayu dengan keramik sebagai penutupnya. Pada bagian strukturnya diekspos sehingga terlihat cukup menarik bila lebih diolah lagi. Warna strukturnya disesuaikan dengan warna bangunannya terutama disesuaikan pada bagian gevel. Perubahan warna menjadi hijau yang menyesuaikan dengan warna bangunan. Perubahan warna dilakukan dengan persetujuan kepala bangunan stasiun.

b. Atap R.PPKA



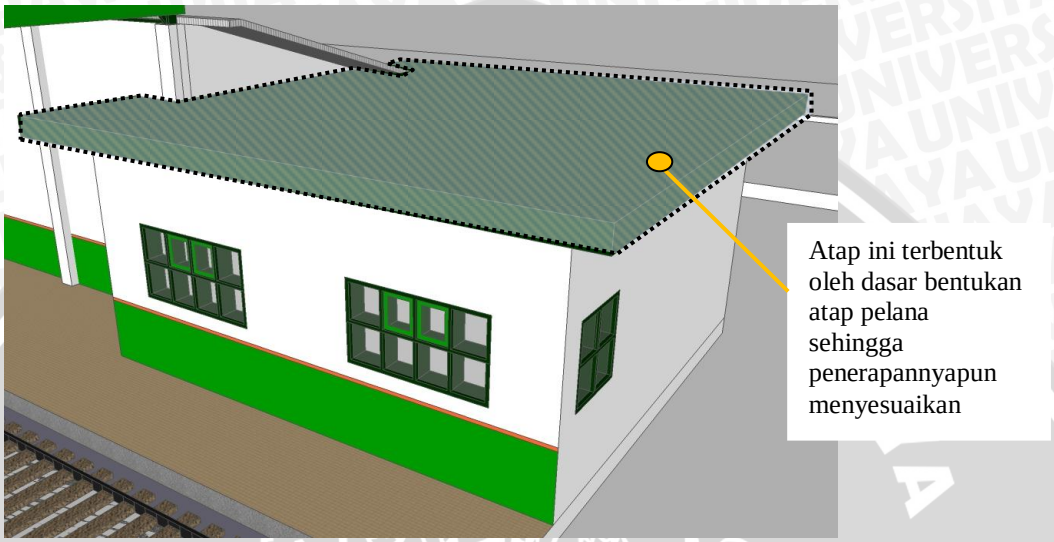
Atap datar pada massa ruang PPKA ini kontras dengan irama yang dibentuk oleh atap pelana pada bangunan

Gambar 4.7 Atap ruang PPKA

Gambar 4.22 Letak atap datar ruang PPKA

Bentuk atap pada pada bangunan PPKA ini berupa atap datar yang memiliki ketebalan kurang lebih 15 cm. Atap ruang ini menggunakan dengan material beton cor. Pada list atap menggunakan finishing cat hijau tua (Gambar 4.22). Bentuk dan struktur atap hingga sekarang tidak mengalami perubahan, hanya penggunaan warna yang menyesuaikan dengan warna bangunan induk. Pemilihan atap ini didasarkan atas

penyesuaian dengan gaya yang sedang berkembang pada masa itu dan agar lebih kuat menahan beban karena sebagai ruang pengendali bagi keamanan jalannya kereta api Penggunaan atap ruang PPKA ini tetap dipertahankan karena bentuk dan bahan penyusun atap tersebut menjadi salah satu unsur pembeda antara bangunan stasiun kereta api Kota Lawang dengan bangunan stasiun lainnya.



Gambar 4.23 Atap datar ruang PPKA setelah pengecatan

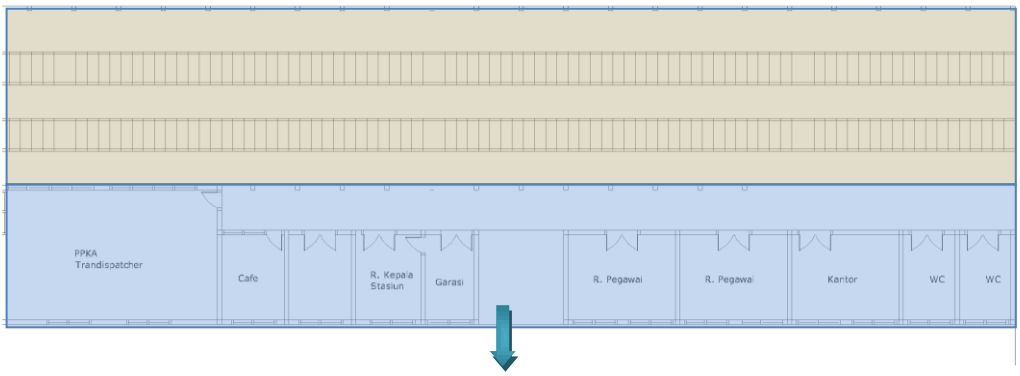
Gambar 4.24 Atap datar ruang PPKA sebelum pengecatan

Namun atap ini membuat bangunan tersebut seperti kurang selaras dan *unity* karena berbeda dengan atap lainnya sehingga terlihat mencolok pada bentuk atap

bangunan. Hingga saat ini tidak terjadi perubahan bentuk dan material pada atap ini dan sampai saat ini kondisinya tergolong baik tidak mengalami kebocoran pada massa bangunan ini. (Gambar 4.24)

c. Atap R.Tunggu

Atap ruang tunggu/peron ini terletak pada bagian belakang bangunan dan bentuk atap pelana. (Gambar 4.25)



Untuk atap pada ruang tunggu arau peron menggunakan atap pelana keadaan atap tidak mengalami perubahan hanya terdapat pergantian dengan material baru karena yang lama mengalami kerusakan

Gambar 4.25 Letak atap R. Tunggu/peron

Keterangan :

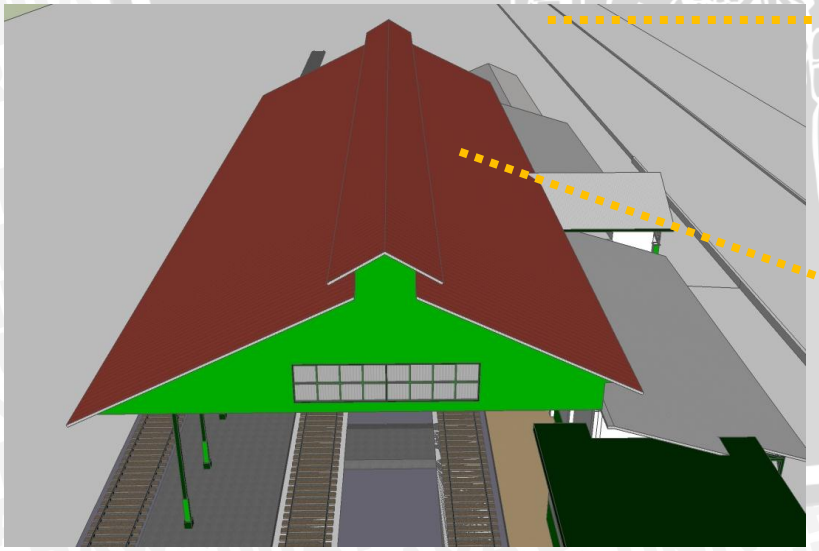
	Atap bangunan induk
	Atap ruang tunggu/peron

Atap pada ruang tunggu berupa atap pelana dengan material pembentuk stuktur rangka kayu. Pada bagian tepi terdapat kolom penyangga, kolom diletakkan di tepi agar tidak menganggu sirkulasi. Atap menggunakan seng sebagai penutup atap. Warna pada atap ini mengalami perubahan yang sebelumnya coklat muda menjadi hijau muda sehingga sesuai dengan warna bangunan utama. Penggunaan atap ruang tunggu dengan bentuk dan material seng (asli) tersebut tetap dipertahankan karena bentuk dan bahan penyusun atap tersebut menjadi salah satu unsur pembeda antara bangunan stasiun kereta api Lawang dengan stasiun kereta api lainnya yang kebanyakan menggunakan material rangka beton ataupun baja. Selain itu bentuk dan material penyusun atap tersebut masih terbilang dalam kondisi yang cukup bagus sehingga tidak diperlukan penggantian bentuk ataupun material. Untuk penggunaan warna pada atap peron tersebut disesuaikan dengan warna bangunan. (Gambar 4.26)

Perubahan warna yang awalnya kuning disesuaikan dengan warna bangunan menjadi hijau

Gambar 4.26 Perubahan warna atap

Perubahan yang terjadi pada atap peron terdapat pada warna dan material seng itu disebabkan karena seng telah berkarat dan warnanya tidak indah untuk dilihat. Sehingga pada tahun 2011 sekarang ini seng diganti dengan yang baru begitu juga warna dicat hijau. Rangka kayu dan kolom penyangga juga dicat sesuai warna bangunan. Atap ruang tunggu/peron ini terletak di belakang bangunan induk, dilihat dari gambar di bawah atap mengalami perbaikan namun tidak seluruhnya terdapat kaca sebagai ventilasi yang pecah namun tidak diganti sehingga mengurangi nilai arsitektural bangunan.(Gambar 4.27)



Perubahan warna yang lebih mencolok dari warna yang sebelumnya namun tetap terkesan *unity*

Karena atap ini selalu dilewati kereta api yang mengeluarkan getaran dan asap, maka struktur yang digunakan berbeda dengan yang lainnya, terutama kuda-kudanya

Gambar 4.27 Atap pelana ruang tunggu yang mengalami perbaikan

Perubahan material atap berupa seng dikarenakan seng sudah rusak dan berkarat sehingga saat hujan mengalami kebocoran sehingga perlu adanya penggantian dengan seng yang baru namun tidak harus berganti jenis material

Gambar 4.28 Material seng yang mengalami perubahan pada tahun 2011

Truss ini masih terlihat bagus kondisinya, walaupun kekuatannya masih kalah dengan baja, kayu ini masih tetap kokoh dan tidak pernah ada perbaikan yang dilakukan. Perubahan yang terjadi hanya terletak pada penggunaan warna truss tersebut

Gambar 4.29 Rangka atap ruang tunggu

Yang unik dari atap ini yaitu kuda-kuda yang menggunakan sistem tahan panas, dimana jika pada siang hari yang panas, kayu tidak akan memuai dan terdapat ventilasi di bagian tengah atap sehingga atap bisa menahan panas. Dengan sistim ini juga, atap dapat bertahan jika ada kereta yang datang meskipun menghasilkan getaran yang besar.

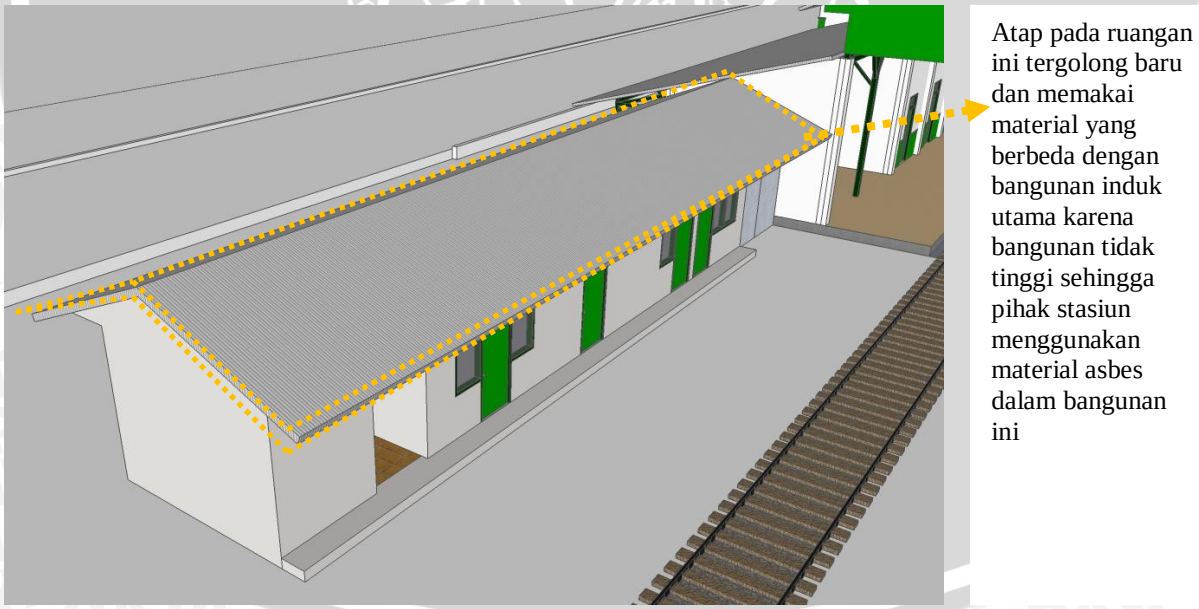
Perbedaan atap ruang tunggu pada tahun 1992 dengan yang sekarang hanyalah terdapat pada perbedaan warna karena menyesuaikan dengan keinginan pihak stasiun dan juga terdapat kaca yang pecah pada keadaan yang lama dan untuk yang baru hanya terdapat satu kaca yang pecah

Gambar 4.30 Bentuk atap ruang tunggu tahun 1992 hingga sekarang
(sumber :http://lawangwordpress.com)

d. Atap Ruang Resor Rel,Mushola dan toilet

Gambar 4.31 Atap ruang resor, mushola dan toilet

Pada ruang resor, mushola dan toilet menggunakan atap pelana dengan material asbes. Pada teritisan atapnya menggunakan finishing cat hijau tua. Bentuk dan konstruksi atap tersebut sama dengan bangunan induk hanya bentang atau lebarnya berbeda. Bentuk dan struktur atap hingga sekarang tidak mengalami perubahan, hanya pada penggunaan warna yang menyesuaikan dengan warna bangunan induk.(Gambar 4.31)



Gambar 4.32 Atap ruang resor, mushola dan toilet

Bangunan ini termasuk bangunan baru yang baru dibangun pada tahun1996 dan sampai saat ini perubahan pada bangunan ini hanya warnanya saja yang mengalami pengecatan ulang, bentuk atapnya mengikuti bangunan induk utama yaitu atap pelana.

e.Atap Entrance

Gambar 4.33 Bentuk atap entrance

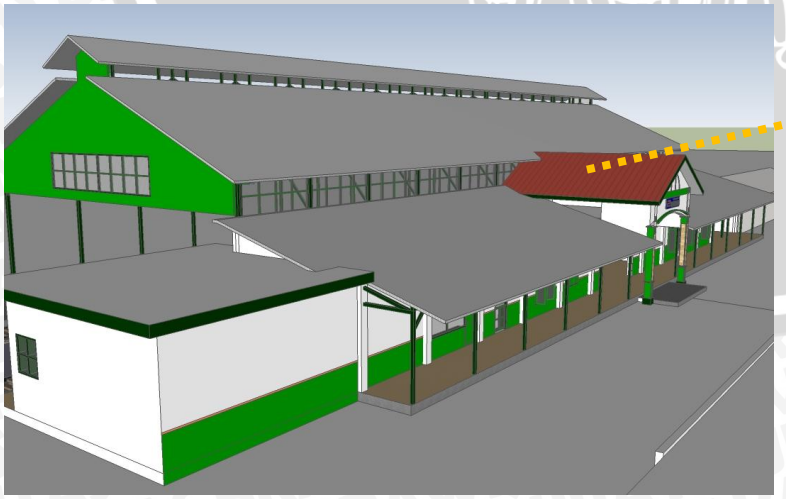
Atap *entrance* tidak berbeda bentuknya dari bagian atap lainnya, berbentuk atap pelana yang terbuat dari seng. Selain itu tidak terdapat perbedaan pada strukturnya, struktur yang menopang atap ini menggunakan dua kolom pada bagian depan dengan ditopang dinding pada bagian tengah. Atap ini mengalami perubahan pada tahun 2005 penambahan kanopi dengan tujuan agar dapat memberikan kenyamanan lebih kepada calon penumpang agar tidak kepanasan ataupun terkena air hujan dan untuk memperindah bangunan stasiun lawang ini. Pada bagian kolompun juga mengalami perubahan material sisi kolom dilapisi dengan material keramik untuk menambah estetika bangunan yang sebelumnya kolom ini bermaterial besi dan kayu saja (Gambar 4.33), terdapat juga teritisan dalam entrance tersebut, teritisan ini mempunyai ketebalan 10 cm, bentuk teritisan tersebut cukup *simple* yaitu yang hanya elemen garis lengkung dan tanpa ornamen. Warna yang digunakan mengikuti warna bangunan utama (hijau).

Terdapat juga gevel pada *entrance* ini gevel ini berupa garis-garis penonjolan pada dinding atap seperti ornamen yang bisa menambah keindahan bangunan stasiun (Gambar 4.34)

Gambar 4.34. Gevel pada bagian depan bangunan

Gevel yang berupa list garis penonjolan dinding dari beton cor yang menambah estetika bangunan yang berwarna hijau muda. Gevel ini merupakan tambahan yang sebelumnya tidak terdapat gevel perubahan ini terjadi pada tahun 1995

Gambar 4.35 Gevel pada bagian *entrance*



Atap ini mengalami perbaikan pada tahun 1995 karena atap sudah berkarat Letak atap ini berada di atas pintu masuk utama, menggunakan bentuk atap pelana dengan kolom sebagai penyangga

Gambar 4.36 Atap pelana pada *main entrance*

B. Badan Bangunan

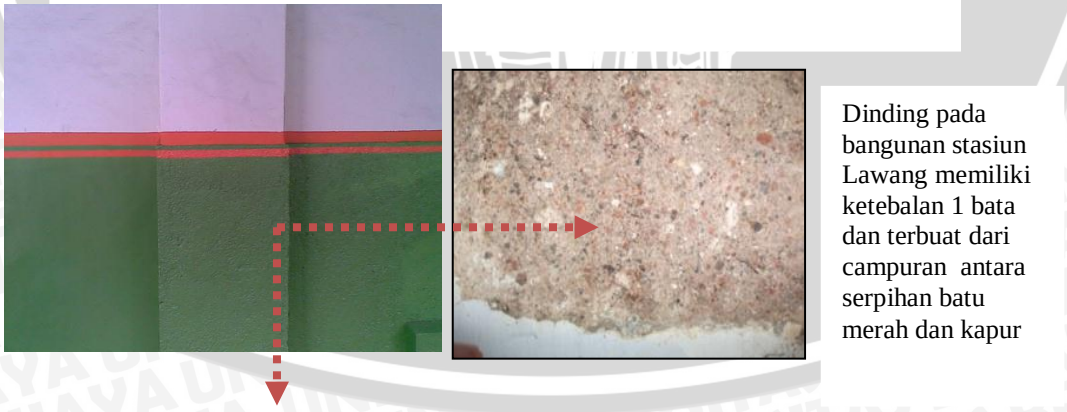
Badan bangunan pada stasiun ini terdiri dari beberapa aspek dan akan dijelaskan untuk lebih detail satu persatu sebagai berikut:

a. Dinding

- Dinding Eksterior

Pada Stasiun Lawang memiliki dinding satu bata untuk bangunan lama dan setengah bata untuk bangunan baru. Dan sebagai perekatnya tidak menggunakan semen, tetapi menggunakan kapur dan serpihan bata merah. Menggunakan kapur dan serpihan bata merah digunakan sebagai pengganti semen, karena pada saat itu semen masih belum ada. Batu bata merah yang sebagai digunakan sebagai dinding pembuatannya pun tergolong unik, karena dibakar menggunakan kayu, sehingga warna dan tingkat ketahanannya lebih baik dari bata sekarang. Bagian dinding merupakan salah satu bagian dari stasiun ini yang masih terjaga dan belum diubah. Ada yang menarik pada bagian dinding ini yaitu terbaginya bagian dinding menjadi dua bagian yang dipisahkan oleh tekstur yang berbeda. Pada bagian bawah memiliki tekstur yang kasar yang dibuat dari bahan semen serta kerikil sementara itu pada bagian atas memiliki tekstur yang lebih halus. (Gambar 4.37)

Merupakan suatu bentuk bidang yang bersifat sangat dinamis sebagai ciri pokok dalam suatu strukur bangunan yang berfungsi secara menyeluruh terhadap aspek-aspek yang mendukung baik itu beban dari atas maupun tekanan tanah. Seperti terlihat gambar dibawah ini, dindingnya mempunyai strktrur yang tebal sehingga material yang dibutuhkanpun harus betul-betul diperhitungkan.



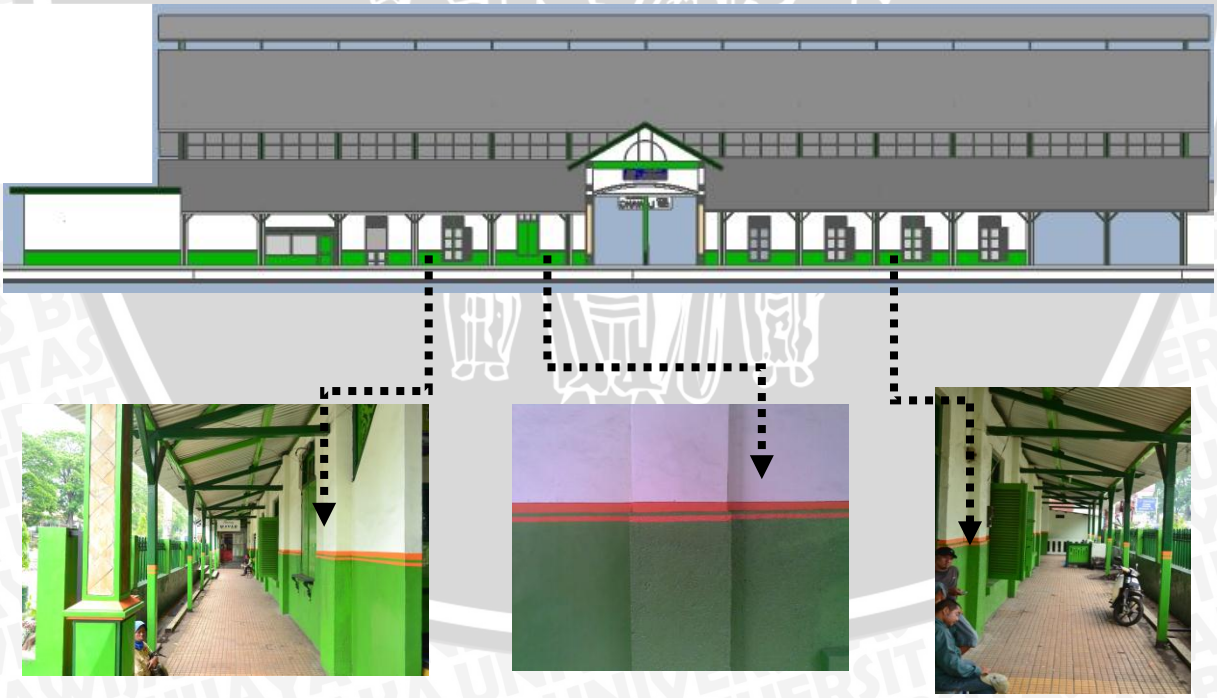
Dinding pada bangunan stasiun Lawang memiliki ketebalan 1 bata dan terbuat dari campuran antara serpihan batu merah dan kapur

Gambar 4.37 Dinding bangunan induk

Pengunaan dinding gravel di seluruh dinding eksterior ini untuk menghindari bagian dinding bawah yang mudah kotor dan memudahkan perawatan dan pemeliharaan.

Bahannya terbuat dari batu bata yang memang pada saat stasiun ini dibangun batu bata merupakan bahan yang banyak dipakai. Di dindingnya cukup tebal yaitu 30 cm sehingga cukup kuat dan untuk bangunan baru tebalnya 15cm. Warnanya terdiri dari dua warna yang juga menunjukkan perbedaan tekstur yang terdapat pada dinding stasiun ini. Pada bagian bawah yang bertekstur kasar diberi warna hijau sedangkan pada bagian atas yang bertekstur lebih halus di beri warna putih sehingga kesan bangunan kolonialnya terasa kuat. Dinding pada stasiun ini hanya satu macam saja. Keseluruhan dinding finishing cat putih polos dan untuk bagian bawah bertekstur kasar dengan warna hijau.

Dinding pada stasiun ini terbagi atas dua macam ,yaitu dinding pada tampak depan bangunan, dan dinding pada ruang dalam. Pada tampak depan, dinding finishing cat putih polos dan penggunaan batu pada bagian bawahnya. Berbeda dengan dinding pada ruang dalam, menggunakan finishing cat putih saja,. Pada dinding sayap kanan dan sayap kiri kondisi dindingnya masih terawat dengan baik. Penggunaan gravel di seluruh dinding dimaksudkan untuk memudahkan untuk perawatan dan pemeliharaan dinding di kemudian hari. Pada akhirnya, dinding gravel ini menjadi ciri khas dan identitas karakter bangunan Stasiun Kereta Api Lawang. (Gambar 4.38)



Gambar 4.38. Dinding eksterior bangunan stasiun

Perbedaan finishing dinding ini bertujuan untuk memberikan persepsi pengguna bangunan bahwa massa ini merupakan kesatuan dengan ruang eksterior bangunan induk dan agar terciptanya keselarasan.

Dindingnya juga mengalami perbaikan oleh pemerintah, dinding yang awalnya terkelupas dan lapuk mulai diperbaiki, sehingga kondisi saat ini sudah lebih baik dan

dicat sesuai dengan keinginan manajemen pihak stasiun.Gambar di bawah ini merupakan dinding sebelem mengalami pengecatan. (Gambar 4.39)

Finishing dinding cat berfungsi untuk memperkuat kesatuan antar ruang bangunan dengan memberikan persepsi ruang luar pada dinding eksterior Dinding pada bangunan stasiun Lawang memiliki ketebalan 1 bata dan terbuat dari campuran antara serpihan batu merah dan kapur

Gambar 4.39. Kondisi dinding pada th 2009 sebelum mengalami pengecatan

Pada dinding eksterior tidak ditemukan ornamen-ornamen tertentu, sesuai dengan prinsip Ir. F.J.L.Ghijsels yang menekankan kesederhanaan sebagai jalan untuk mencapai keindahan *("simplicity is the shortest path to beauty").*

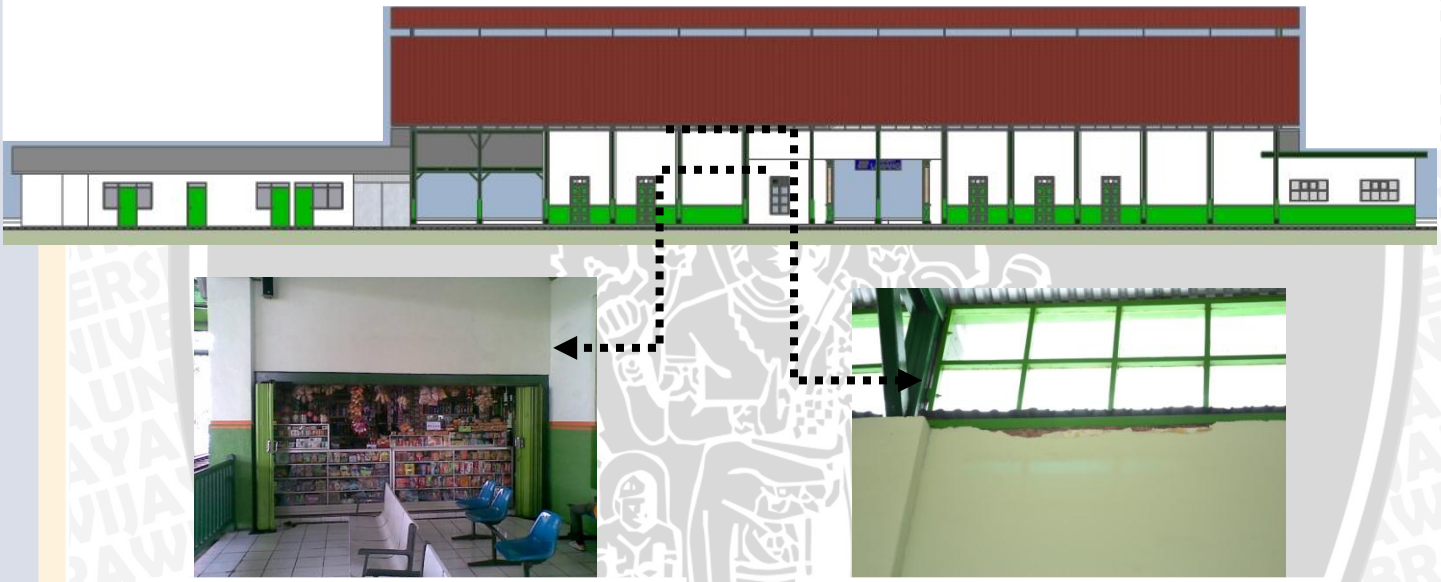
Pada bagian tengah yang merupakan main entrance terdapat ornament berupa list-list ornament pada dindingnya, hal ini berfungsi sebagai focal point pada bangunan yang menunjukkan letak main entrance.(Gambar 4.40)

Penggunaan ornament pada bagian bangunan untuk membedakan fungsi dari setiap dinding bangunan, hal tersebut dikarenakan adanya unsur vocal point dengan fungsi yang berbeda-beda. Kolom tersebut merupakan kolom dengan material baru dari besi menjadi beton pada tahun 1995

Gambar 4.40. Dinding dengan ornamen sebagai *focal point* bangunan

Perubahan terjadi pda dinding pada ruang tiket, awalnya tidak terdapat pintu untuk menuju ke ruang peron, kemudian pintu ditutup oleh pagar dari kayu, perubahan ini bertujuan agar penumpang bisa antri dan tidak terlalu dekat dengan kereta perubahan ini tidak dampak pada berkurangnya nilai arsitektur karena pagar tersebut memiliki langgam kolonial Belanda yang menganut *indische empire style*. Dengan kata lain perubahan tersebut tidak mengurangi nilai arsitektur bangunan stasiun Kereta Api Lawang.

Kondisi dinding pada ruang tunggu penumpang cukup terawat,tidak jauh berbeda dengan kondisi pada fasade, kondisi dindingnya masih baru karena baru mengalami pengecatan namun terdapat bagian dinding dibawah ventilasi yang mengalami sedikit keretakan. Sedangkan kondisi dinding pada pintu masuk ke warung kotor. Pada bagian bawah dinding terdapat pecahan batu alam dengan finishing warna hijau. Batu alam digunakan bertujuan untuk menjaga kebersihan dinding yang pada umunya pada dinding bagian bawah lebih cepat kotor, sehingga pemakaian batu alam tersebut untuk menghindari dinding kotor karena batu alam mudah dibersihkan (Gambar 4.41)



Kondisi dinding ruang tunggu masih sangat bagus karena baru maengalami pengecatan

Gambar 4.41. Dinding ruang tunggu

Kondisi dinding yang mengalami keretakan ini terletak di bawah ventilasi antara ventilasi atap dengan dinding

Gambar 4.42. Dinding sayap bagian kanan

Terdapat pula dinding semi permanent yang terbuat dari seng dan triplek. Dinding ini adalah gudang dari bagian resor jalan rel. Dinding ini terletak di samping kamar mandi dan memiliki seperti garis-garis lengkung seperti seng pada umumnya. Sampai saat ini kondisinya kurang terawat karena jarang dipakai dan tidak mengalami perubahan sama sekali. Hanya mengalami pengecatan namun warna cat dengan warna putih. (Gambar 4.42)

Kondisi dinding gudang milik kantor bagian resor jalan rel yang hanya berupa dinding terbuat dari seng dan triplek dan sampai saat ini dinding tidak mengalami perubahan

Gambar 4.43. Dinding gudang resor rel kereta

b. Pintu

Pintu tidak hanya sebagai pembatas antar ruang, tetapi juga sebagai akses masuk, transisi ruang, penghubung antar ruang, dan sekaligus pengaman. Oleh karena itu, rancangan desain pintu harus disesuaikan dengan fungsinya dan peletakannya. Peranan pintu sebagai penghubung antar ruang juga mempengaruhi visual penghuni bangunan, meskipun antar ruang memiliki keterkaitan, tetapi ada batasan-batasan yang melingkupinya.Rancangan pintu kolonial ini mempunyai ciri khas, yaitu adaptif dengan iklim setempat.

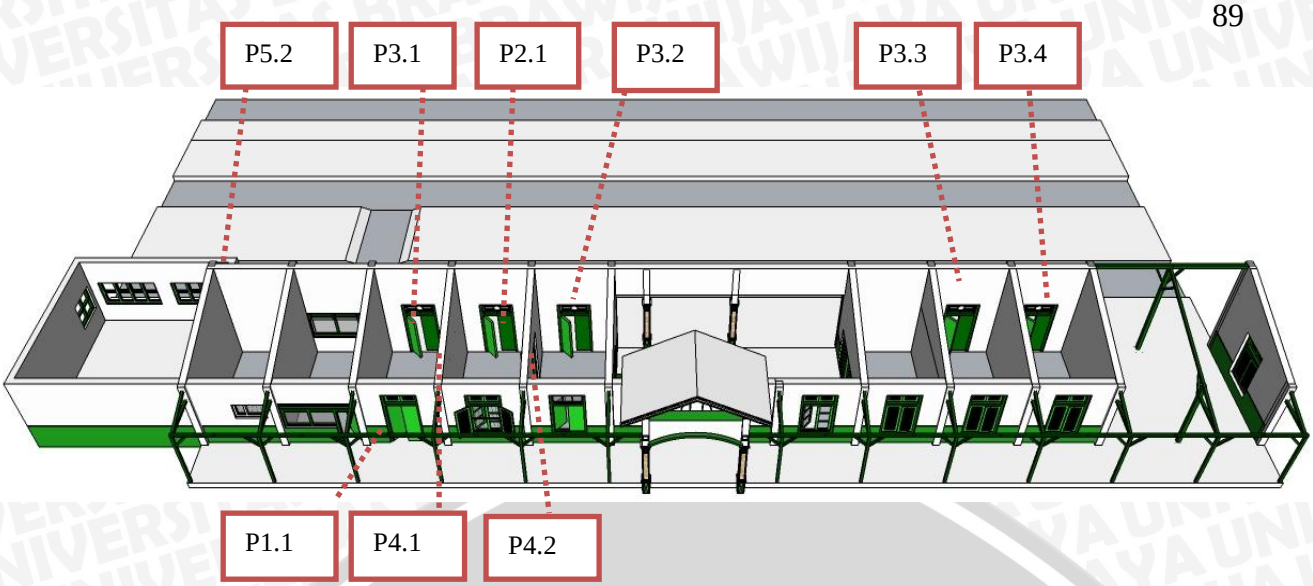
Pada setiap ruang pada stasiun ini memiliki pintu yang cukup lebar sebesar 150 cm. Pintunya merupakan pintu berdaun dua yang kondisinya masih cukup baik dan tidak mengalami perubahan bentuk. Ada beberapa perbedaan pintu terutama pada pintu yang menghubungkan antara ruang luar dengan ruang dalam serta pintu yang menghubungkan ruang dalam dengan ruang dalam lainnya.

Pada pintu yang menghubungkan ruang luar dengan ruang dalam, bentuk bagian luar dan bentuk bagian dalamnya memiliki bentuk yang sama.daun pintunya juga hanya terdiri dari daun pintu saja untuk tiap bagian.

Sementara pada pintu yang menghubungkan antar ruang memiliki sedikit perbedaan yaitu dari jumlah dan bentuk daun pintunya. Terdiri dari dua daun pintu pada setiap bagian jadi total jumlah daun pintunya adalah 4. Beda daun pintu yang satu bentuknya sama dengan bentuk pintu pada bagian luar bangunan sementara daun pintu yang lain memiliki jalusi-jalusi yang difungsikan untuk sirkulasi udara. Bentuk pintu yang memiliki jalusi ini disesuaikan dengan kondisi iklim di Indonesia.

Material dari pintu ini terbuat dari kayu yang kondisinya masih terawat dan tidak mengalami perubahan sama sekali kecuali pada warnanya saja yang dibuat agar senada dengan warna bangunannya yaitu hijau.

Daun pintu di stasiun ini tidak sepenuhnya tertutup tetapi ada juga daun pintu yang hanya setengah jadi bagian atas ruangan bisa terlihat dari luar maupun dari dalam ke luar. Untuk pintu bagian eksterior Stasiun Lawang terdapat 2 jenis pintu, yaitu pintu ganda, pintu dengan kisi-kisi yang persegi. Untuk pintu ganda terletak di bagian sayap kiri stasiun, namun untuk bagian belakang menggunakan 2 jenis pintu yaitu pintu kisi-kisi persegi dan pintu ganda. Untuk kondisi dari kedua jenis pintu ini masih terawat, Untuk lebih jelas akan diuraikan seperti berikut :



Keterangan :

- P1 : Pintu jenis 1

Pintu jenis 1 terdapat satu buah pada sayap kiri. Pintu ini memiliki bentuk harmonika dari aluminium pada bagian atasnya dan kaca pada bawah

- P2 : Pintu jenis 2

Pintu jenis 2 terdapat satu buah pada sayap kiri. Pintu ini memiliki 4 daun pintu pada depan 2 daun pintu dan belakang 2 daun pintu.

- P3 : Pintu jenis 3

Pintu jenis 3 terdapat empat buah yang terdapat 2 pada sayap kiri dan 2 lagi sayap kanan. Pintu ini menggunakan dua daun pintu

- P4 : Pintu jenis 4

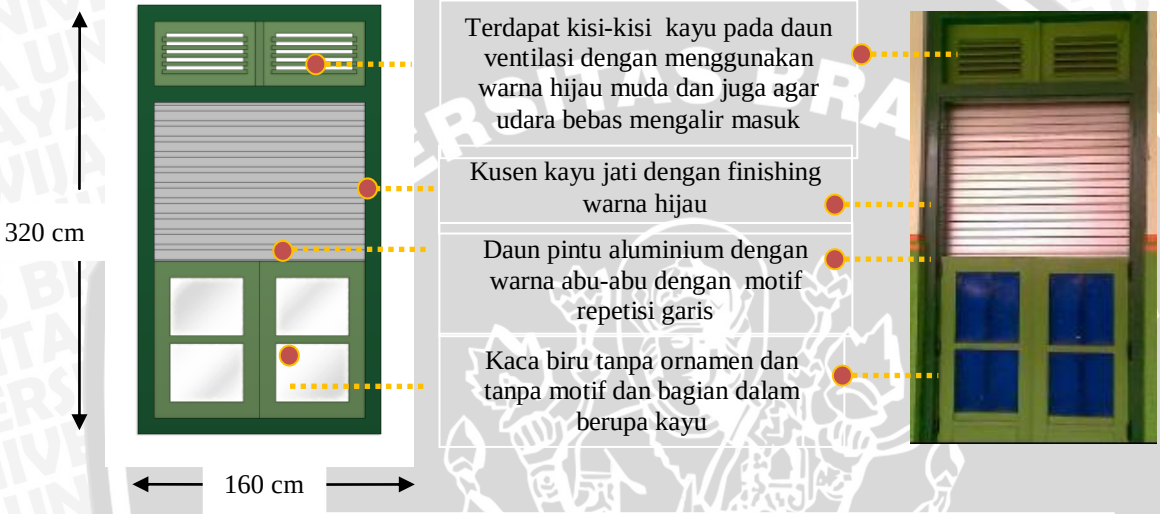
Pintu jenis 4 terdapat dua buah pada sayap kiri tepatnya berada dalam ruang loket dan kepala stasiun. Pintu ini mempunya lapisan besi pada bagian luarnya, hal ini bertujuan untuk keamanan ruang tiket dan kepala stasiun

- P5 : Pintu jenis 5

Pintu jenis 5 terdapat satu buah pada sayap kiri tepatnya berada di ruang PPKA. Pintu ini mempunyai kaca bagian atasnya.

. **Gambar 4.44**. Jenis dan letak pintu pada stasiun Lawang

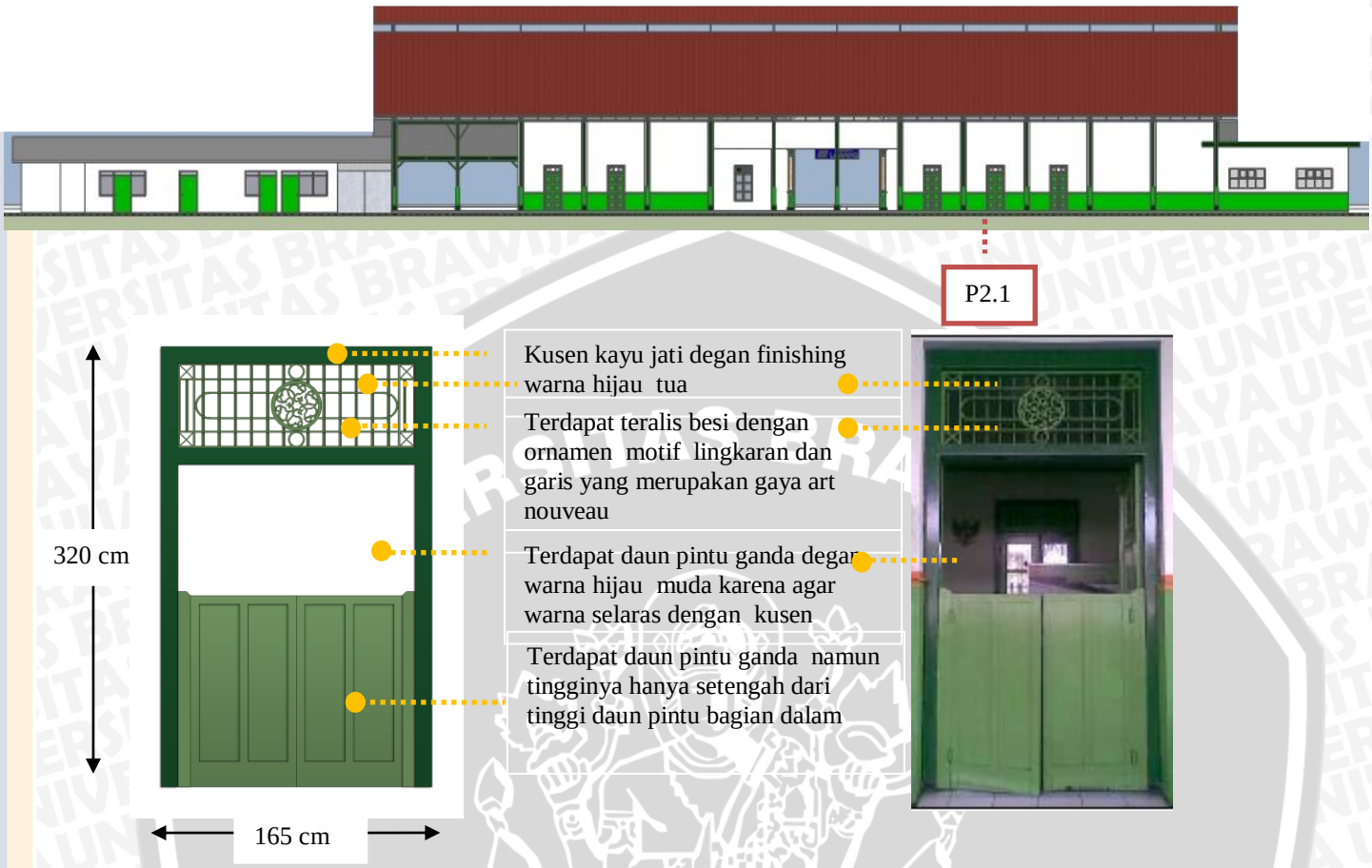
- Pintu jenis 1 (P1)



Gambar 4.45. Jenis pintu ganda dengan material kayu dan kaca

Pintu jenis ini juga merupakan pintu ganda yaitu menggunakan dua buah daun pintu. Kayu dan kaca cembung biru tanpa ornament menjadi material pembentuk pintu. Perubahan hanya terjadi pada material penyusunnya modern yaitu menggunakan kaca berwarna gelap (biru tua) dan daun pintu bahan aluminium. Pintu ini menggunakan kisi-kisi yang berbentuk persegi panjang, kisi-kisi pada bagian atas sebagai pembatas kontinuitas visual untuk memberi kemudahan udara bebas mengalir masuk, daun pintu yang terpisah memungkinkan pengguna untuk mengatur pengguna ruangan yang masuk agar tidak mengganggu aktivitas manusia di dalam ruangan untuk warna kusennya dan daun pintunya menggunakan warna hijau. Pada pintu ini masing-masing kaca pada daun pintu dibagi menjadi satu jenis bentuk dengan dipisah menggunakan kusen kayu. Pintu jenis ini hanya terdapat satu buah pada fasade bangunan yaitu pada sayap kiri sebelah kantin. Untuk warna kusennya pada bewarna hijau tua, berbeda dengan bagian dalam yang berwarna hijau muda, hal itu dikarenakan agar warna menjadi focal point dan penunjuk arah sebagai pintu masuk utama.

- Pintu jenis 2 (P2)



Gambar 4.46. Jenis pintu ganda dengan material kayu dan besi

Untuk ruang Kepala Stasiun menggunakan pintu ganda. Pintu ini terbagi menjadi 4 daun pintu dengan bagian dalam lebih tinggi sedangkan yang luar hanya setengah dari daun pintu bagian dalam. Bentuk daun pintu ganda ini merupakan slah satu ciri khas pintu pada bangunan kolonial. Pintu ini menggunakan material kayu jati dan besi. Dan terdapat ornamen di bagian atas dari teralis besi yang bermotif garis lengkung dan garis sejajar sehingga mencerminkan gaya kolonial belanda yang masih sangat kental. Pada fasade bangunan hanya terdapat satu jenis pintu ini. Pintu ini terdapat pada ruang kantor Kepala Stasiun. Kondisi pintu ini masih baik, baik dari keadaan daun pintu maupun roda penggesernya. Daun pintunya terbuat dari kayu, dengan menggunakan ornament garis. Pintu ini terdapat pada tampak belakang yaitu sebagai pintu masuk ruang Kepala Stasiun dan sebagai pintu keluar.

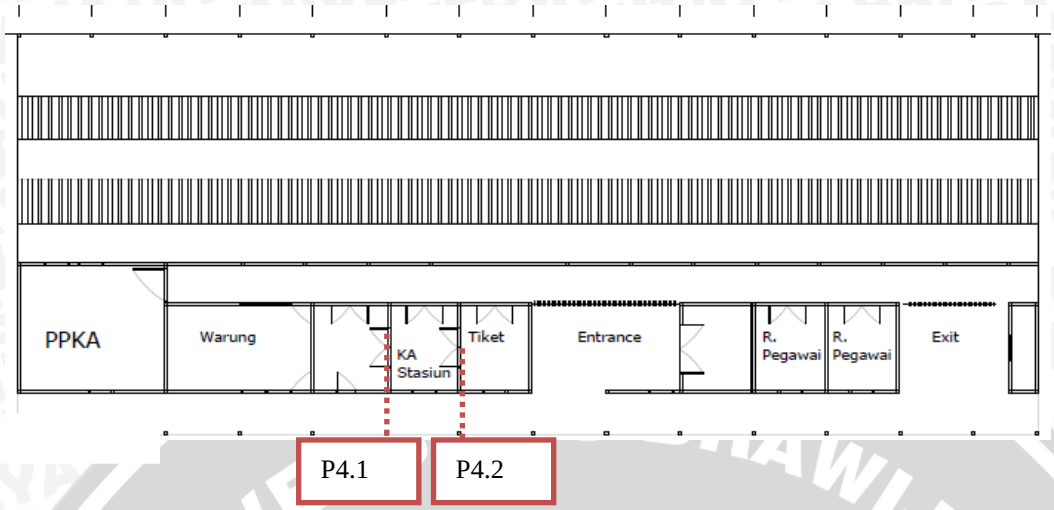
\

- Pintu jenis 3 (P3)

Gambar 4.47. Jenis pintu ganda dengan material kayu dan besi

Pintu jenis ini juga merupakan pintu ganda yaitu menggunakan dua buah daun pintu. Kayu dan teralis besi dengan ornament menjadi material pembentuk pintu. Pintu ini menggunakan kisi-kisi yang berbentuk persegi panjang, untuk warna kusennya dan daun pintunya menggunakan warna hijau tua . Pintu jenis ini terdapat empat buah pada fasade bangunan, pintu ini terdapat pada bagian belakang atau ruang tunggu,ruang pegawai dan gudang. Pada pintu ini ornamennya repetisi bentukan persegi panjang dan juga persegi dan ornament melengkung pada teralis besinya.

- Pintu jenis 4 (P4)

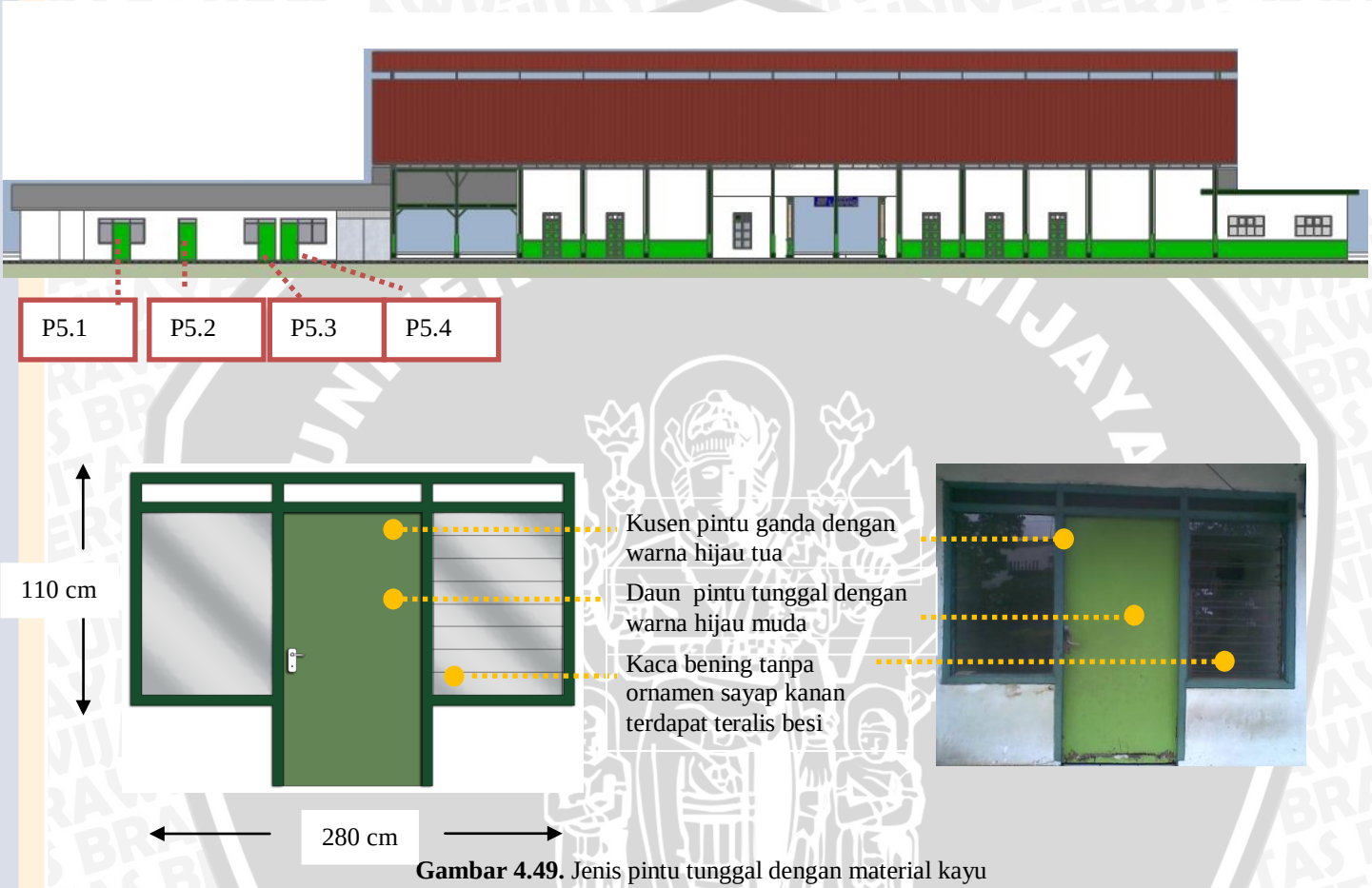


Gambar 4.48. Jenis pintu ganda dengan material kayu dan besi

Pintu type 4 merupakan jenis pintu tipe ganda. Jenis pintu ini hanya terdapat satu buah di bangunan stasiun ini tepatnya berada di dalam ruang Kepala Stasiun dan menghubungkan dengan ruang tiket jadi pintu ini difungsikan apabila kepala stasiun ingin masuk ke dalam ruang tiket tanpa harus keluar pintu karena pintu ini letaknya berdekatan dengan meja milik kepala stasiun. Pintu ini terdiri dari dua buah daun pintu dengan tanpa ornamen apapun di daun pintunya sehingga terkesan polos sedangkan bagian atas pintu terdapat teralis besi dan juga kaca bening di bagian dalamnya, kondisi pintu ini masih baik dengan daun pintu yang utuh dan *handle* pintu yang serupa aslinya dan masih berfungsi dengan baik.Warnanya senada dengan pintu yang lainnya dengan

kusen menggunakan warna hijau tua sedangkan daun pintu hijau muda. Pintu pada ruang kepala stasiun selalu dilapisi besi ini dikarenakan ruang kepala stasiun bersifat pribadi dan demi menjaga keamanan.

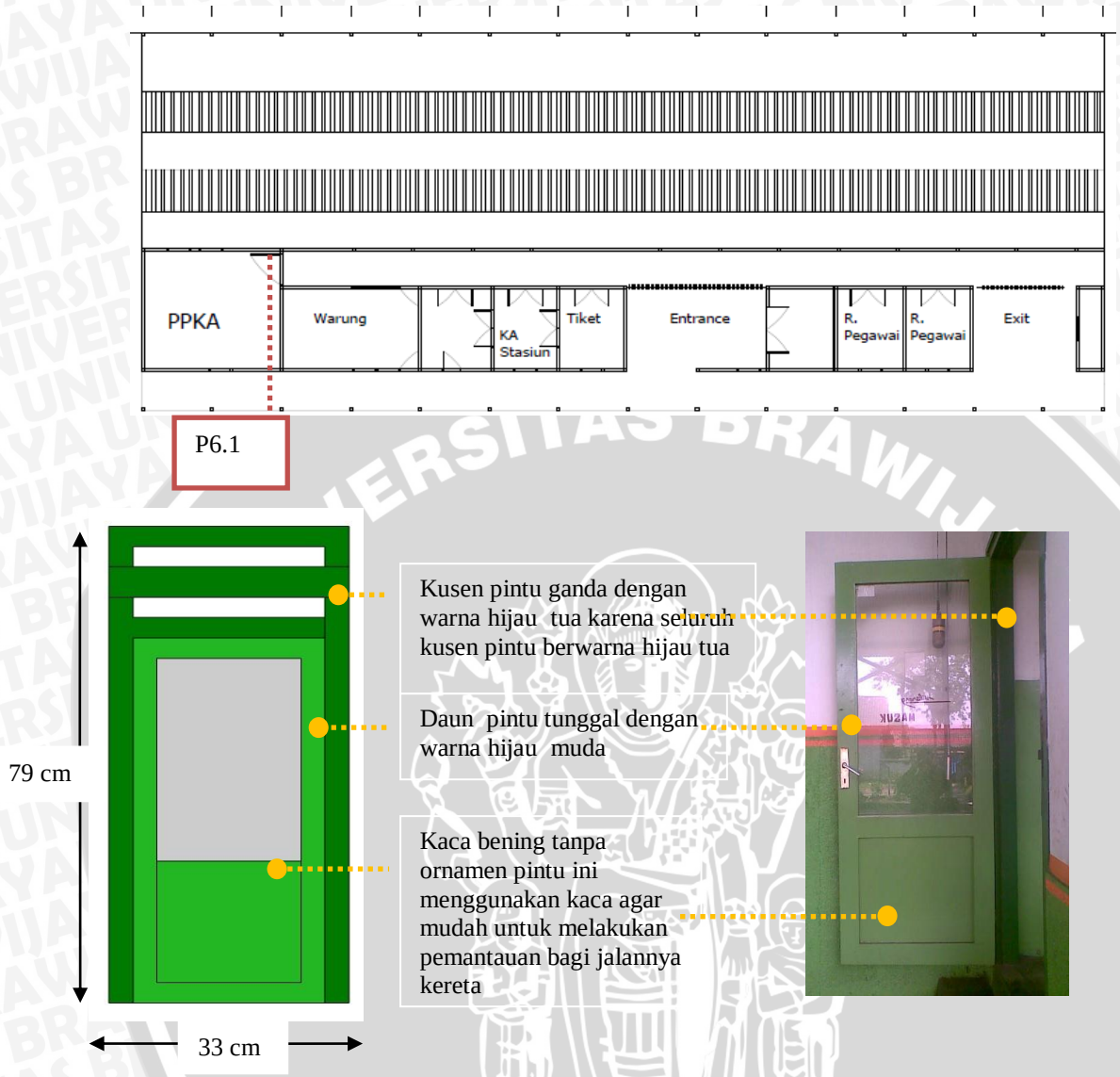
- Pintu jenis 5 (P5)



Gambar 4.49. Jenis pintu tunggal dengan material kayu

Pintu jenis 5 ini terdapat pada kantor resor bagian rel kereta, pada dasarnya pintu pada bangunan mempunyai jenis dan bentuk dasar pintu yang sama, hanya terdapat perbedaan pada penggunaan kusen dan bahan yang digunakan. Pintu jenis ini tergolong baru dan tidak bergaya kolonial. Pintu ini berbeda dengan bentuk pintu yang lainnya karena hanya menggunakan satu daun pintu dan tanpa adanya ornamen apapun dalam pintu ini. Pada pintu ini juga terdapat kerusakan pada bagian bawah pintu namun pintu ini masih berfungsi dengan baik.

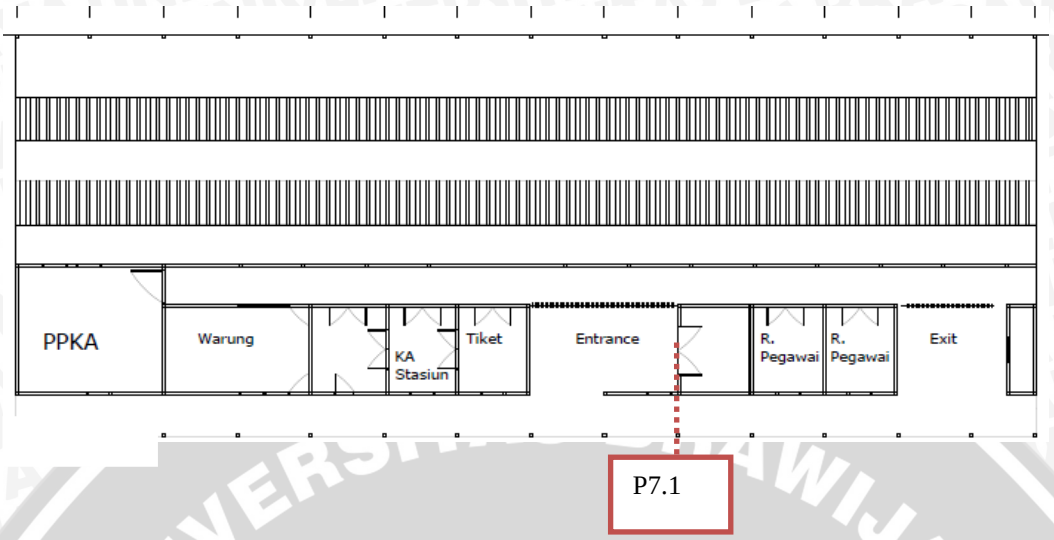
- Pintu jenis 6 (P6)

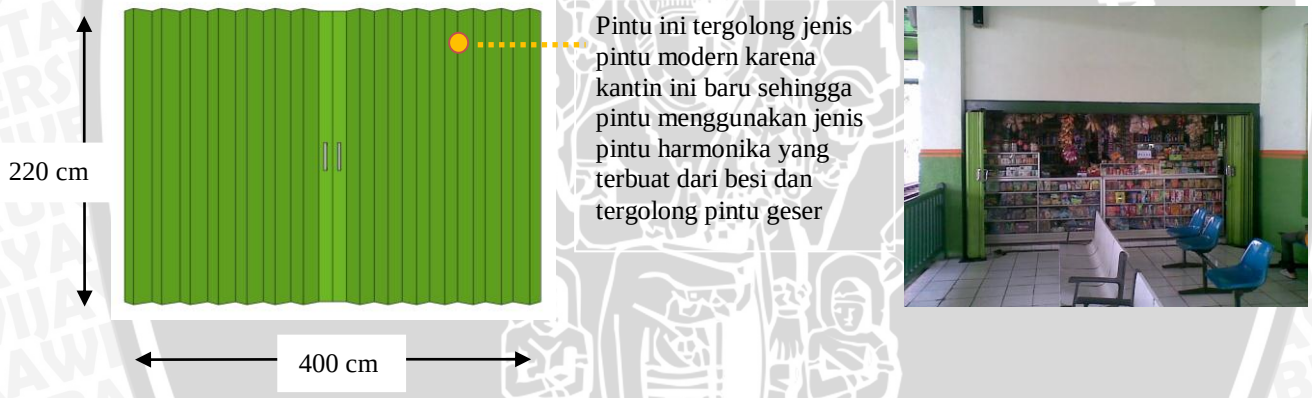


Gambar 4.50. Jenis pintu tunggal dengan material kayu dan kaca

Pintu jenis 6 ini terdapat pada kantor PPKA, pada dasarnya pintu pada bangunan mempunyai jenis dan bentuk dasar pintu yang sama, hanya terdapat perbedaan pada penggunaan kusen dan bahan yang digunakan. Pintu jenis ini tergolong baru dan tidak bergaya kolonial. Pintu ini berbeda dengan bentuk pintu yang lainnya karena hanya menggunakan satu daun pintu dan tanpa adanya ornamen apapun dalam pintu ini, pintu ini menggunakan material kaca pada daun pintunya dan hanya terdapat satu jenis di bangunan stasiun dengan ukuran kaca ± 50cmx30 cm.

- Pintu jenis 7 (P7)





Gambar 4.51. Jenis pintu harmonika dengan material besi

Pintu jenis 7 ini terdapat pada ruko kantin pada ruang tunggu. Pintu jenis ini tergolong baru dan tidak bergaya kolonial. Pintu ini berbeda dengan bentuk pintu yang lainnya karena menggunakan pintu jenis harmonika modern yang terbuat dari besi. Pintu ini tergolong pintu geser dan pada bangunan ini hanya terdapat satu. Warnanya senada dengan pintu yang lainnya dengan kusen menggunakan warna hijau tua sedangkan daun pintu hijau muda. Pintu menggunakan jenis ini agar aman karena di reuang ini terdapat uang dan barang-barang yang akan dijual pada konsumen atau calon penumpang.

c. Jendela

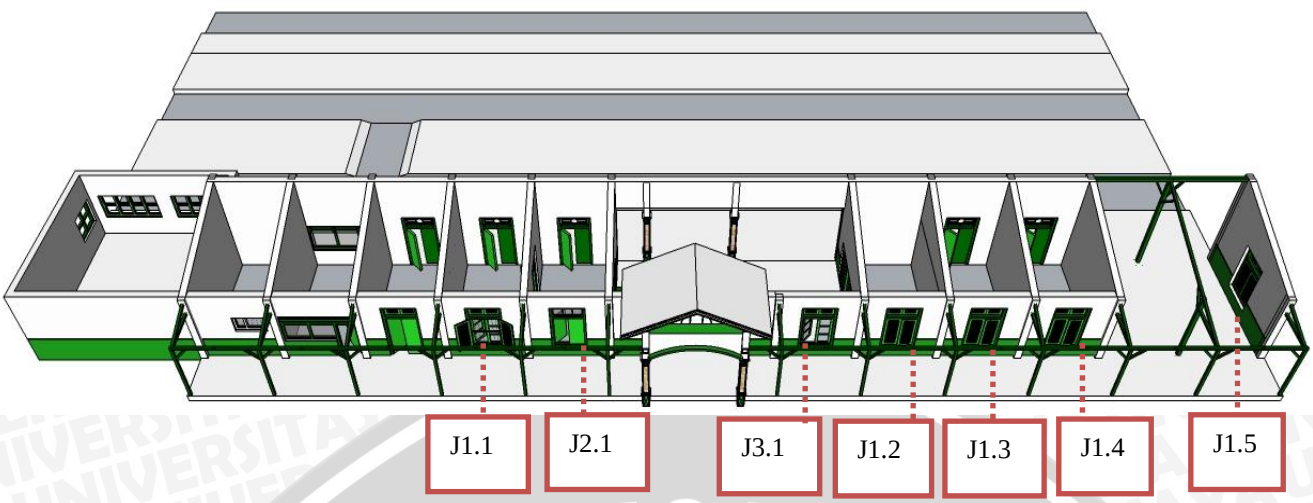
Jendela merupakan salah satu elemen bukaan pada bangunan yang memiliki peranan penting memberikan kenyamanan pergantian sirkulasi udara, memasukkan cahaya ke dalam ruang, penghubung visual dari sisi dalam maupun luar bangunan, dan jendela dapat mempercantik bangunan. Jendela pada bangunan kolonial memiliki karakteristik yang unik dari segi fungsi, material, maupun rancangannya

Peletakan jendela pada selubung bangunan stasiun kereta api Lawang tersusun sejajar pada sayap kanan sebelah (selatan) dan juga sayap kiri sebelah (utara) bangunan jendela kaca terdapat pada sayap kanan,ruang PPKA,warung dan ruang kantor resor rel kereta api. Komposisi jendela pada stasiun Lawang ini memperlihatkan adanya suatu pola perulangan bukaan pada fasade. Pola ini terbentuk dikarenakan massa bangunan ini didominasi horisontal. Unit-unit jendela yang mempunyai proporsi bentuk vertikal lebih banyak tetapi tidak menimbulkan kesan terbentuknya suatu dominasi bentuk vertikal yang kuat.

Sama seperti ukuran pintunya, ukuran jendela pada stasiun ini juga cukup besar. Bentuknya juga disesuaikan dengan bentuk pintunya yang memiliki profil pada permukaannya. Bentuknya juga terdiri dari beberapa bentuk. Di beberapa ruang terdiri dari 4 buah daun jendela (2 pada bagian luar dan 2 pada bagian dalam) pada bagian luar daun pintunya menggunakan jalusi-jalusi untuk sirkulasi udara dan bagian dalamnya menggunakan material dari kaca. Materialnya juga menggunakan kayu serta masih belum mengalami perubahan pada bentuknya.

Jendela pada sayap kiri memiliki memiliki empat jenis jendela, terdapat tempat penjualan tiket yang memiliki jenis jendela yang berbeda dengan jendela pada sayap kiri yaitu menggunakan kaca, untuk sayap kanan memiliki dua jenis jendela dengan menggunakan pola perulangan tetapi satu jenis jendela menggunakan kaca.

Jendela pada sayap kiri lebih banyak jenisnya saripada sayap kanan apabila dibandinkan dengan jendela sayap kanan, jendela sayap kiri tidak *unity*, bukaan yang terdapat dalam bangunan berupa jendela perulangan segi empat dan persegi. Untuk lebih jelas akan diuraikan seperti gambar di bawah ini :



Keterangan :

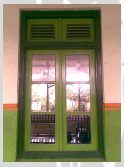
- J1 : Jendela jenis 1

Jendela jenis ini terdapat 5 buah pada stasiun ini yaitu sayap kiri satu buah dan sayap kanan empat buah. Mempunyai 4 daun jendela yang dari kayu dan kaca

- J2 : Jendela jenis 2

Jendela jenis ini terdapat 1 buah pada stasiun ini yaitu sayap kiri. Mempunyai 2 daun jendela yang dari kayu yang terletak di ruang loket.

- J3 : Jendela jenis 3



Jendela jenis ini terdapat 1 buah pada stasiun ini yaitu sayap kanan. Mempunyai dua daun jendela yang terbuat dari material kaca.

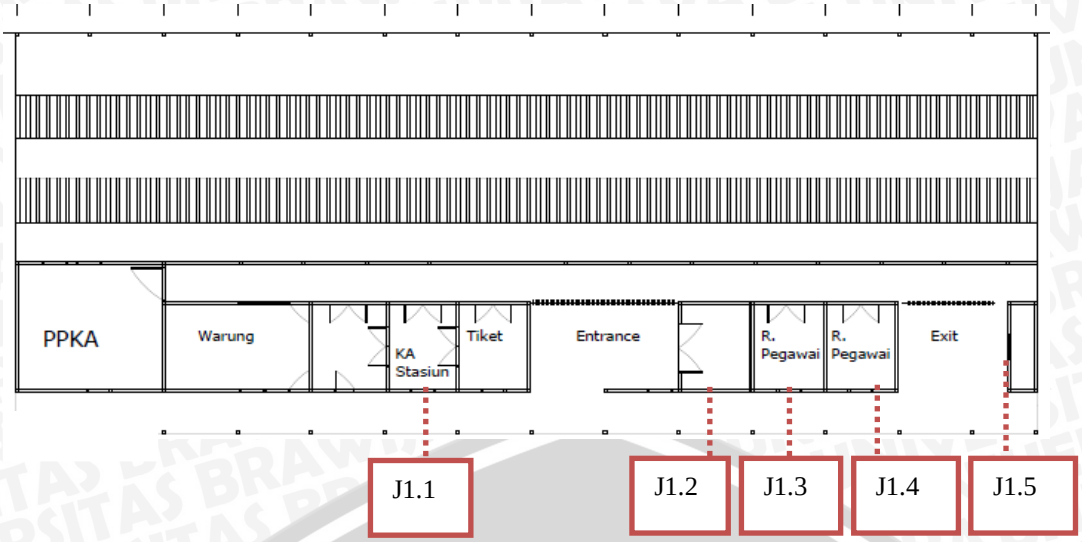
- J4 : Jendela jenis 4

Jendela jenis ini terdapat 1 buah pada stasiun ini yaitu pada ruang loket di entrance. Mempunyai dua empat daun jendela yang terbuat dari material kaca.

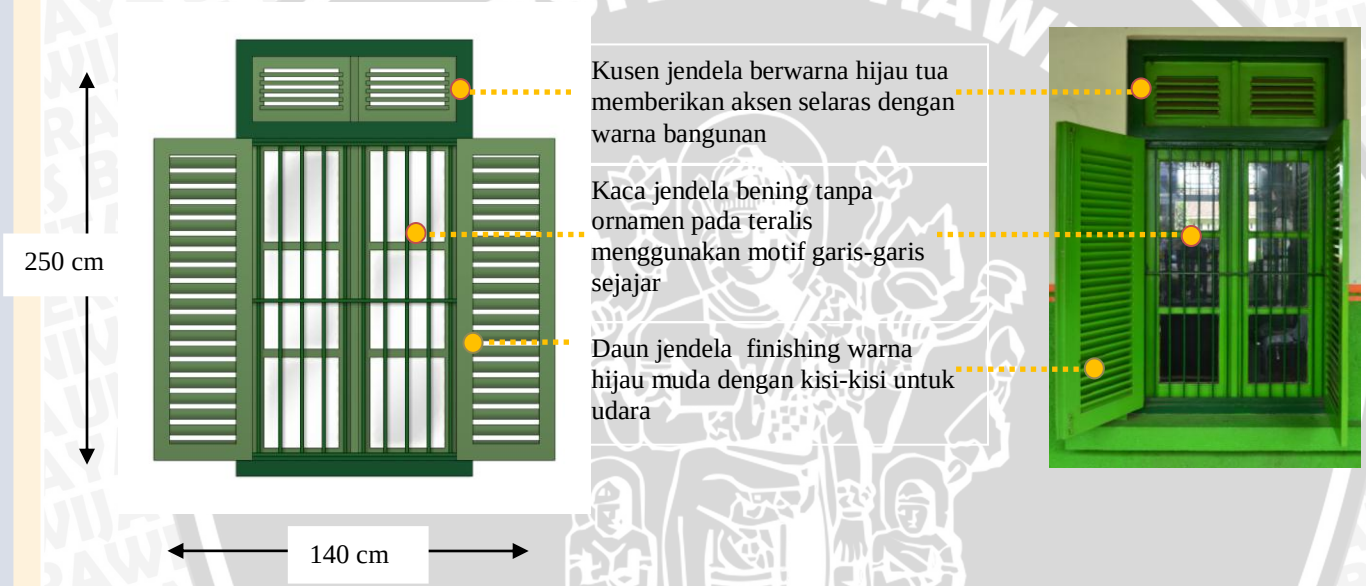
- J5 : Jendela jenis 5

Jendela jenis ini terdapat 1 buah pada stasiun ini yaitu pada kantin stasiun terbuat dari material kayi dan besi sebagai ornamen dan bermotif bunga.

Gambar 4.52. Jenis dan letak jendela pada stasiun Lawang

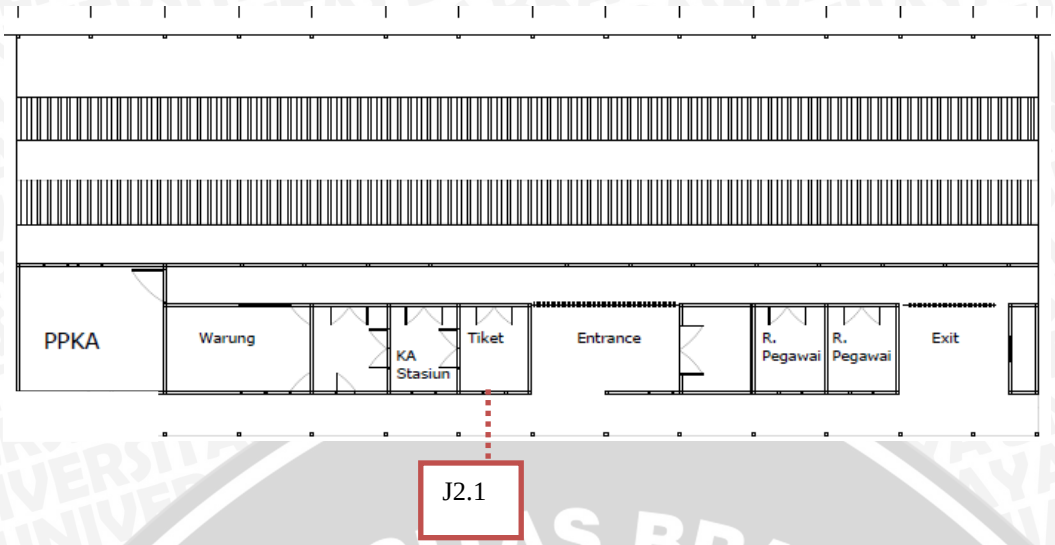


- Jendela jenis 1 (J1)

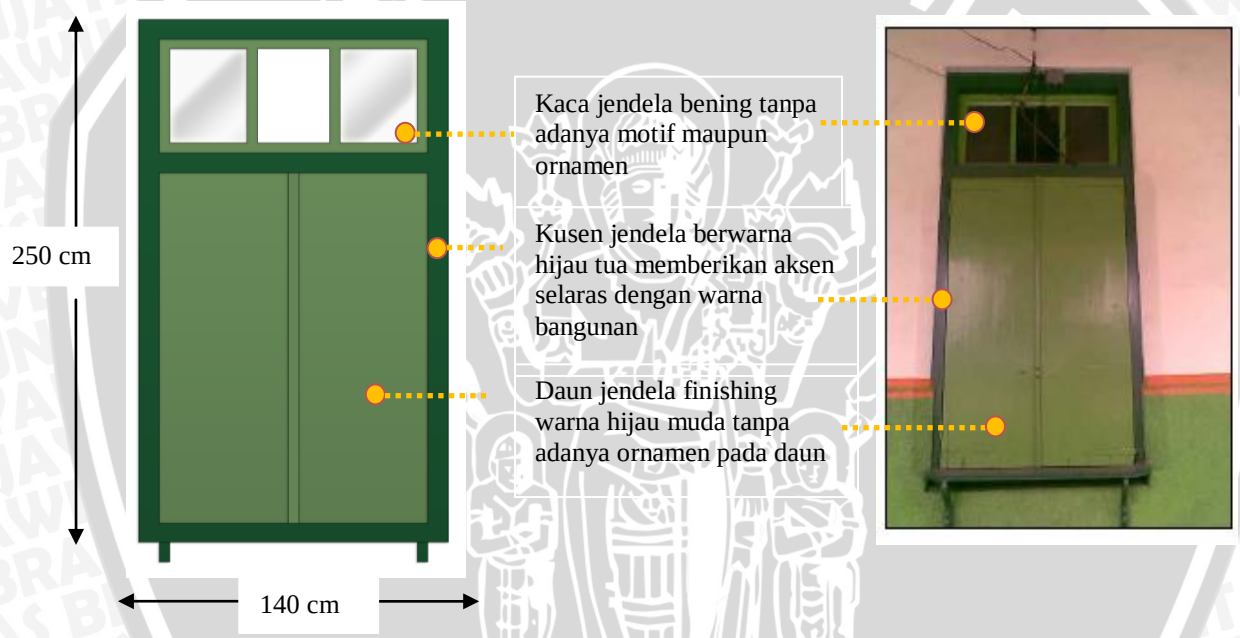


Gambar 4.53. Jenis jendela ganda dengan material kayu dan besi

Jendela jenis ini terletak pada sayap bangunan sebelah kiri dan kanan. Jendela ini mempunyai ukuran diameter ±70 cm dengan tinggi 2,5 m. Pada sayap kiri jendela terdapat satu buah dengan masing-masing jendela memiliki dua buah daun pintu dengan jenis dan ukuran yang sama, dengan kata lain terdapat pola perulangan pada penempatan bentuk jendela yang digunakan.Pada sayap kanan terdapat empat buah jendela tetapi jendela ini jaraknya berdekatan sehingga jendela memiliki empat daun pintu. Jendela ini terbuat dari kayu dengan menggunakan finishing cat bewarna hijau, untuk daun pintu bagian dalam terbuat dari material kaca bening dengan dibatasi teralis besi pada bagian tengah dikarenakan untuk keamanan bangunan khususnya di ruang kepala stasiun karena disini terdapat barang-barang berharga seperti berkas-berkas, uang dan barang penting lainnya.

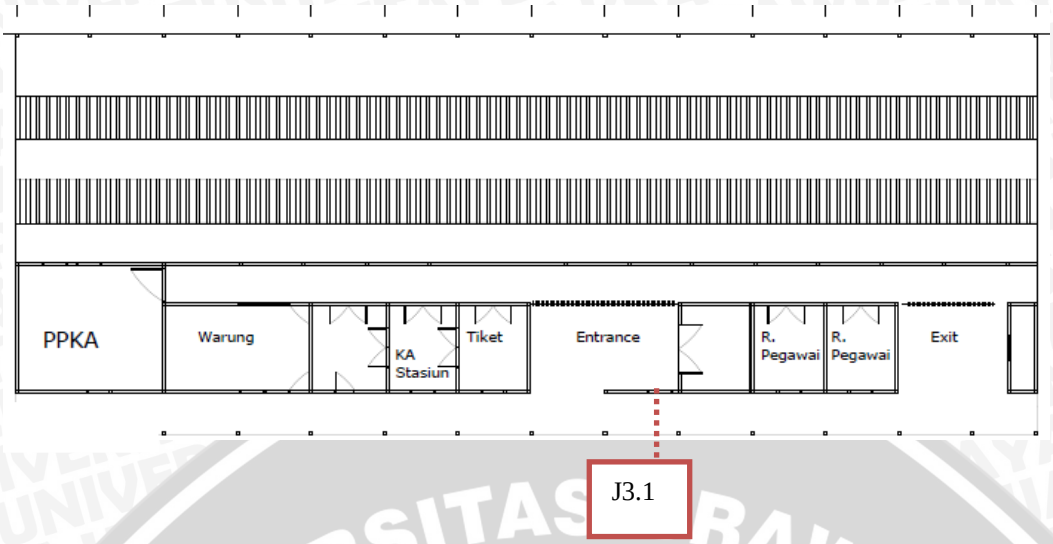


- Jendela jenis 2 (J2)

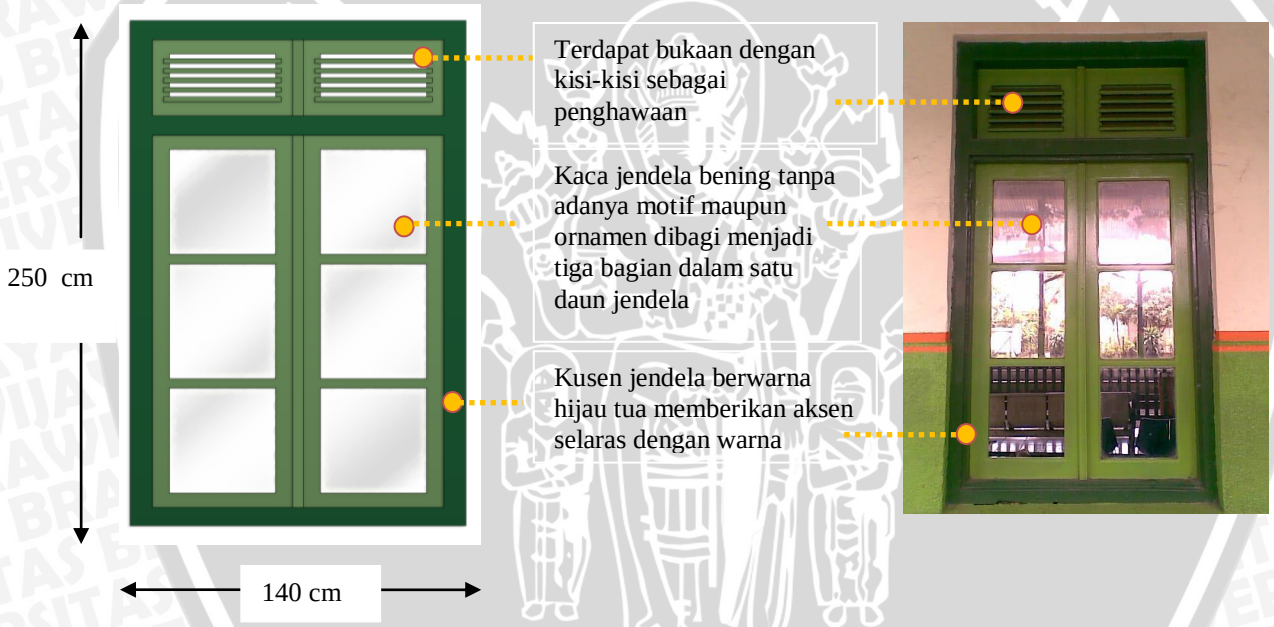


Gambar 4.54. Jenis jendela ganda dengan material kayu

Jendela jenis ini terletak pada sayap bangunan sebelah kiri (Gambar4.54). Jendela ini mempunyai ukuran (250x140cm), jenis jendela ini merupakan jendela ganda. Terdapat bukaan kecil pada bagian atasnya, yang bertujuan sebagai tempat keluar masuk udara sebagai penghawaan pada ruang tiket, bukaan kecil ini setinggi 30 cm. Daun jendela pada jendela ini tidak terdapat motif atau ornamen apapun sehingga membuat jendela ini terkesan polos. Warna dari jendela ini sama dengan jendela lainnya yaitu menggunakan warna hijau muda untuk daun pintunya dan hijau tua untuk kusen. Namun di bawah jendela terdapat penyangga dari kayu yang mempunyai ornamen dengan warna hijau tua.



- Jendela jenis 3 (J3)

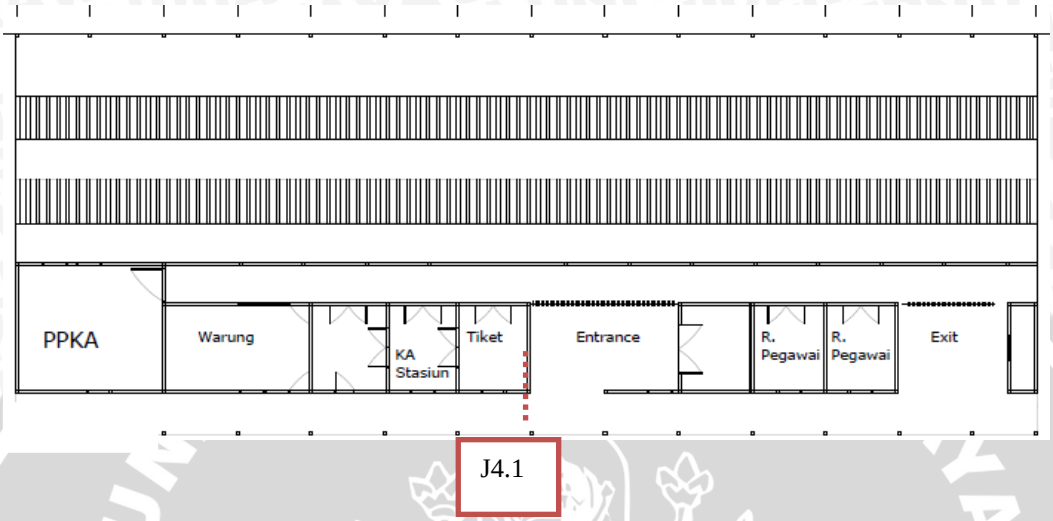


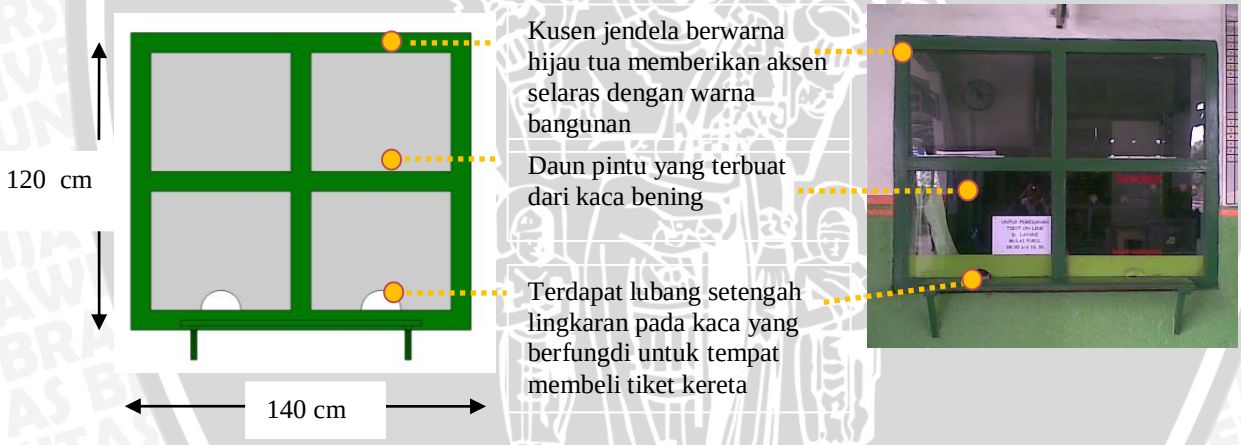
Gambar 4.55. Jenis jendela ganda dengan material kayu dan kaca

Jendela jenis ini terletak pada sayap bangunan sebelah kanan. Jendela ini mempunyai ukuran diameter ±70 cm dengan tinggi 2,5 m. Jendela terdapat satu buah dengan masing-masing jendela memiliki dua buah daun pintu dengan jenis dan ukuran yang sama, dengan kata lain terdapat pola perulangan pada penempatan bentuk jendela yang digunakan. Jendela ini terbuat dari kayu dengan menggunakan finishing cat bewarna hijau, untuk daun pintu terbuat dari material kaca bening namun kaca pada jendela ini pada bagian bawah sudah tidak ada dikarenakan pecah dan sampai saat ini

belum ada penggantian kaca jendela tersebut. Terdapat juga kisi-kisi di bagian atas jendela yang juga berfungsi sebagai penghawaan.

- Jendela jenis 4 (J4)

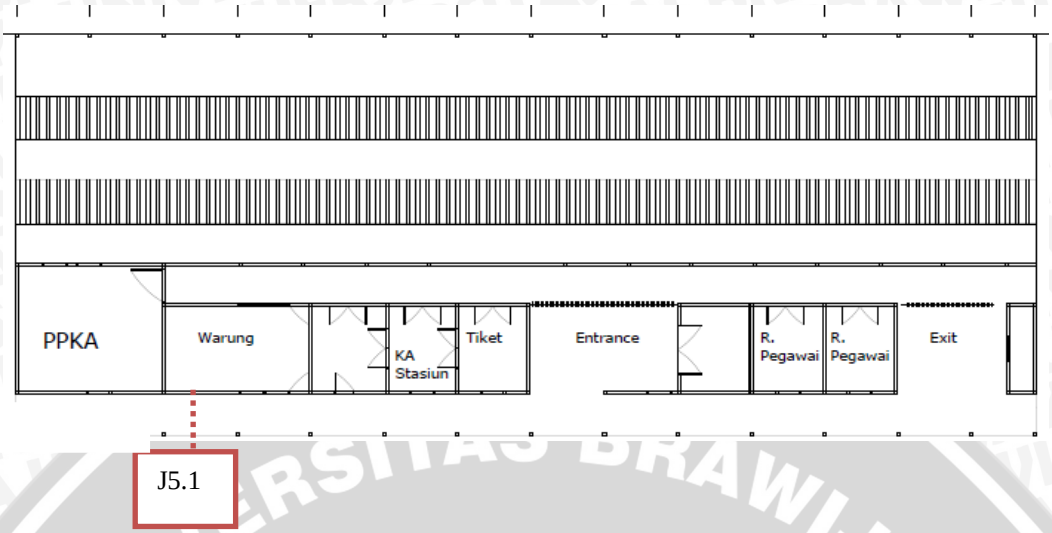


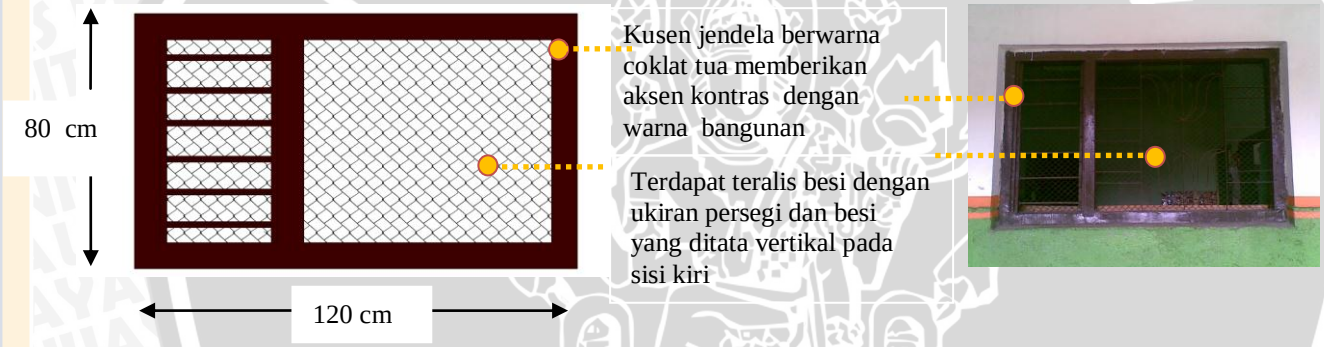


Gambar 4.56. Jenis jendela dengan material kayu dan kaca

Jendela jenis ini hanya terdapat satu yaitu pada bagian loket. Jendela ini menggunakan kayu finishimg cat hijau tua dan kaca sebagai bahan utamanya. Ukuran jendela ± 140x120 cm yang dibagi sama besar menjadi empat bagian. Jendela ini tidak mengalami perubahan, hanya pada warna saja yang mengalami perubahan namun untuk material dan bahan tetap seperti aslinya.

- Jendela jenis 5 (J5)

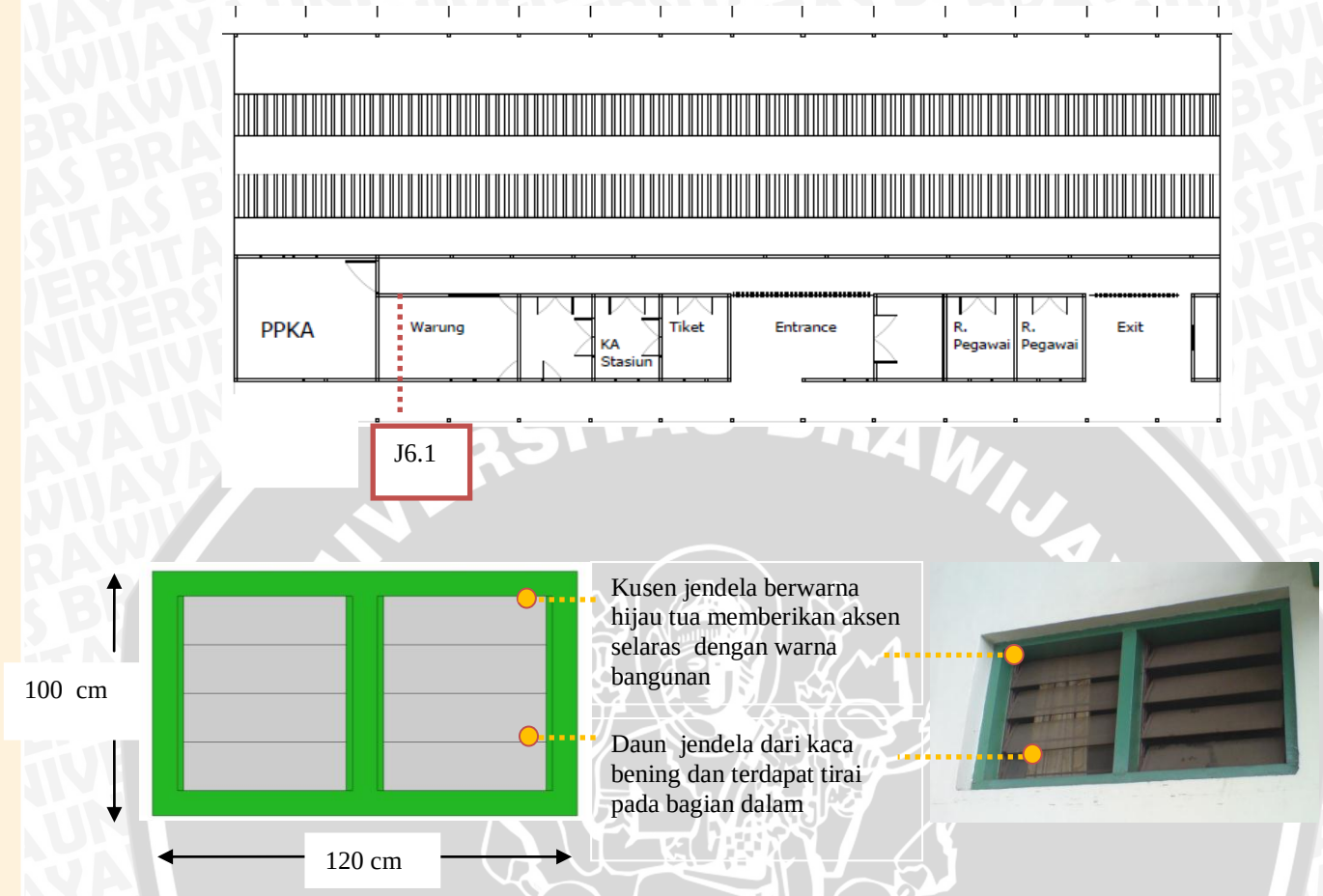




Gambar 4.57. Jenis jendela dengan material kayu dan besi

Jendela jenis ini terletak pada sayap bangunan sebelah kiri (Gambar4.57). Jendela ini mempunyai ukuran (± 120x80 cm), jenis jendela ini merupakan jendela ganda Masing-masing terpisah oleh kayu yang membagi jendela dengan bagian kanan lebih besar lebarnya. Kayu dan besi menjadi material pembentuk jendela, pada jendela ini terdapat ornamen bermotif bunga dan repetisi garis pada sebelah kiri. Jendela dibuat tidak tertutup agar udara bisa masuk dengan mudah. Warna jendela ini kontras dengan warna jendela lainnya karena menggunakan warna coklat ini membuat agar tidak terasa monoton.

- Jendela jenis 6 (J6)

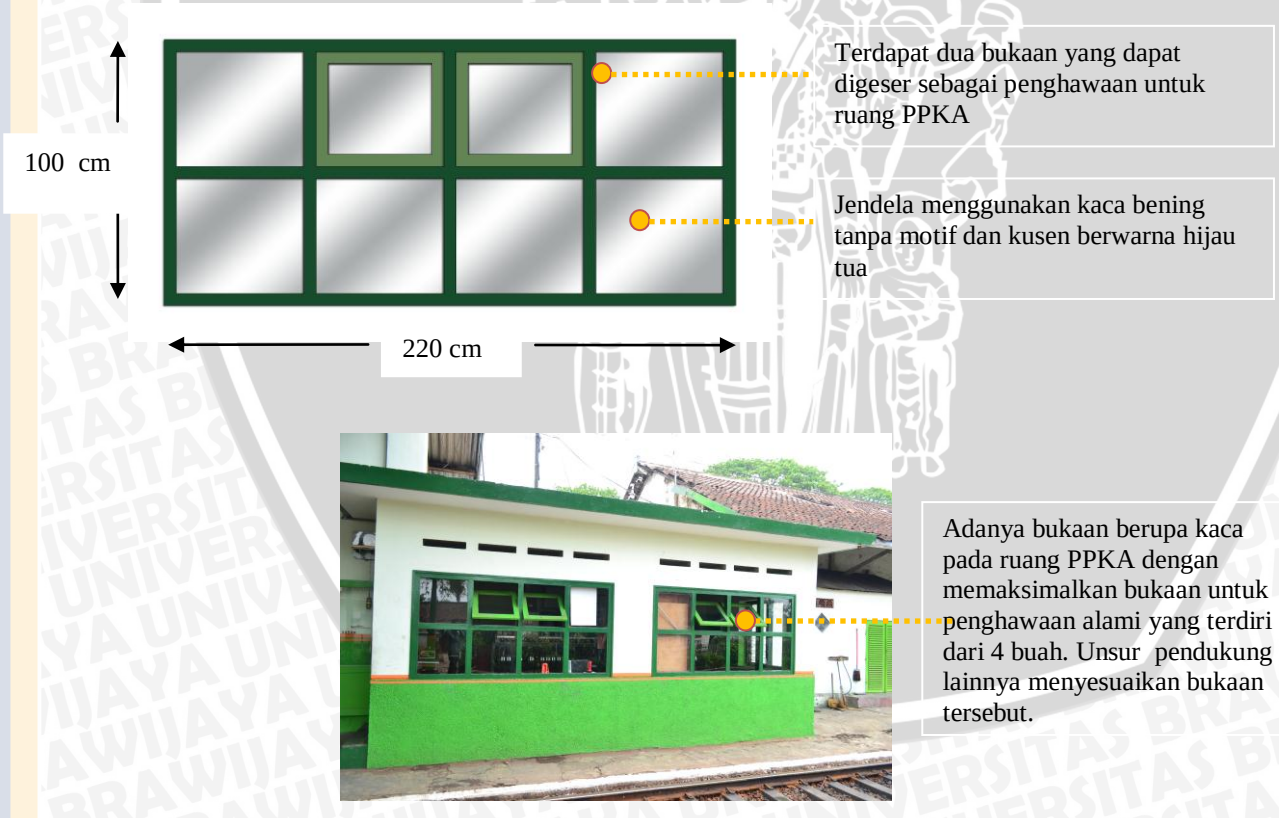


Gambar 4.58. Jenis jendela dengan material kayu dan kaca

Jendela jenis ini terletak pada sayap bangunan sebelah kiri (Gambar4.58). Jendela ini mempunyai ukuran (± 120x100 cm), jenis jendela ini merupakan jendela ganda. Masing-masing terpisah oleh kayu yang membagi jendela dengan sama besar lebarnya. Kayu dan kaca menjadi material pembentuk jendela. Jendela dibuat tidak tertutup agar udara bisa masuk dengan mudah. Warna jendela ini sama dengan warna jendela lainnya yaitu hijau.

- Jendela jenis 7 (J7)

Bukaan jenis ini terletak pada sayap kanan bangunan, tepatnya terletak di ruang PPKA, dalam ruangan ini membutuhkan banyak bukaan karena terdapat banyak mesin sebagai pengendali jalannya kereta. Bukaan ini berupa lubang angin dengan ukuran 8x60cm, jarak 15cm, jumlah 2 buah (sayap kiri 4 buah, sayap kanan 4 buah) (Gambar 4.59)



Gambar 4.59. Jenis jendela dengan material kayu dan kaca

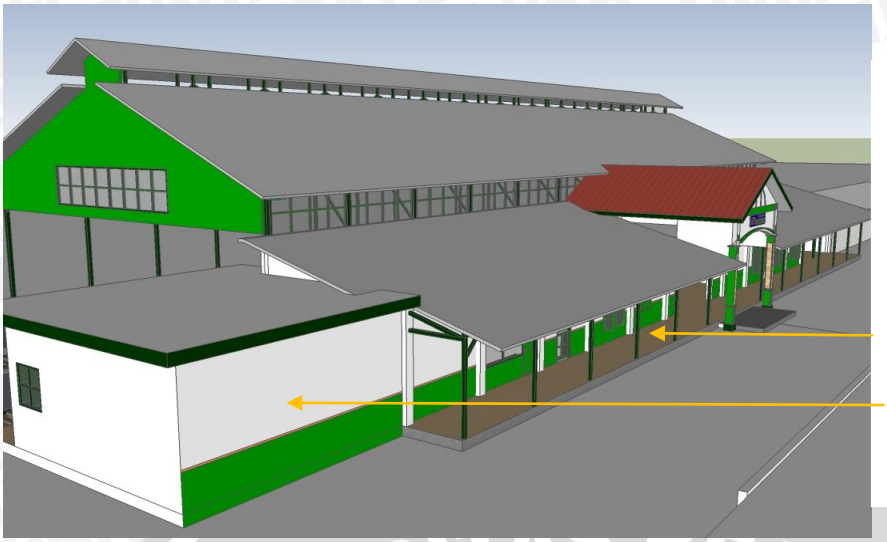
d. Warna Bangunan

Pada awal pembangunan stasiun Lawang warna bangunan dominasi putih dan biru, kemudian seiring perkembangan jaman bangunan stasiun Lawang ini berubah menjadi putih dan hijau. Penggunaan warna putih cenderung netral dan untuk menampilkan corak arsitektur modern dan monumental, agar tidak meninggalkan karakter bangunan lama, maka digunakan perpaduan warna hijau pula pada pintu, jendela, kusen dan teritisannya. Dengan kata lain warna bangunan stasiun Lawang ini telah mengalami perubahan warna dari warna aslinya tapi tidak meninggalkan sepenuhnya karakter warna lama dari bangunan stasiun Lawang.

Perubahan warna bangunan ini terjadi karena keinginan pengelola bangunan (kepala stasiun). Dengan adanya perubahan warna pada bangunan menjadikan berkurangnya gaya khas kolonial Belanda. Warna bangunan menjadi hijau yang lebih tajam dan mencolok. (Gambar 4.60)

Gambar 4.60. Warna bangunan dominasi hijau dan putih merupakan warna baru yang mengalami perubahan pada tahun 2011

Bangunan stasiun Lawang bewarna putih dengan pintu dan jendela yang menyelingi dengan warna hijau. Warna hijau pada jendela dan pintu merupakan warna baru dari bangunan stasiun Lawang. Pengaruh perubahan warna menjadi putih cenderung netral sehingga tetap menampilkan corak arsitektur modern dan monumental.



Penerapan warna pada bangunan ini secara umum didominasi oleh warna hijau seperti terlihat pada dinding, dengan warna hijau karena adanya permainan gradasi dari bentukan bangunan kolonial

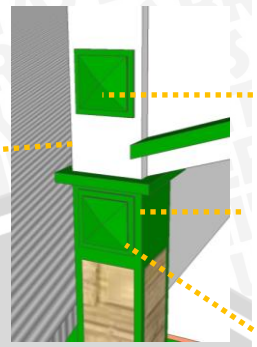
Gambar 4.61. Warna bangunan dominasi hijau dan putih dengan permainan gradasi

e. Ornamen

Permainan dan penggunaan ornament pada bangunan Stasiun Lawang ini cukup menonjol, karena ornamen-ornamen yang digunakan untuk memberikan kesan nilai estetika hanya menggunakan permainan garis vertikal dan horisontal dan lengkung yang penempatan dan penggunaan cukup mencolok.

Ornamen dengan garis horizontal terdapat pada massa bangunan bagian sayap sebelah kanan dan kiri tepatnya pada tengah bangunan. (Gambar 4.63)

Gambar 4.62. Ornamen yang terdapat pada kolom utama entrance



Ornamen ini memiliki ukiran-ukiran berbentuk stilisasi segitiga

Ornamen ini terbuat dari beton cor yang dibuat menonjol ke depan

Ornamen ini juga terbuat dari keramik warna coklat yang berpola perulangan

Gambar 4.63. Ornamen pada kolom *main entrance*

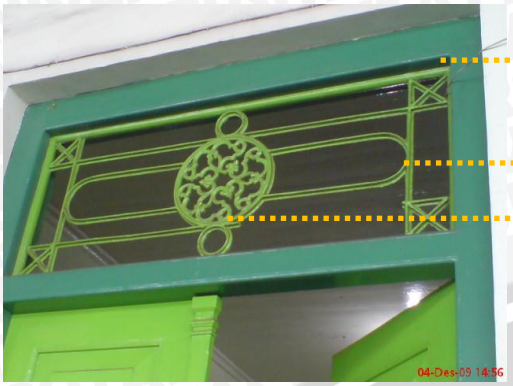
Terdapat ornamen yang menempel pada dinding bagian *entrance* tepatnya seperti sebuah ventilasi dengan ukiran motif bunga yang terdapat dua buah, ornamen ini juga berfungsi sebagai *focal point* pada bangunan stasiun ini.

Dasar terbentuknya ornamen pada dinding bagian *entrance* ini mengacu pada ciri dari *type* bangunan kolonial, dimana menonjolkan nilai estetika dari bangunan stasiun itu sendiri. Hal tersebut memberi kesan pada dinding bangunan ini, sehingga terlihat adanya *view* yang baik.

Ornamen ini memiliki ukiran-ukiran berbentuk stilisasi bunga ornamen ini dipengaruhi oleh daendels yang dikenal dengan sebutan *the empyre style* atau *the dutch colonial*, yaitu suatu gaya neo klasik

Ornamen ini memiliki gradasi warna hijau dan terdapat dua ornamen pada entrance, sebagai penangkap *view* dengan mengadopsi *type* bangunan kolonial. Hal lain adalah bagaimana mengkomposisikan antara penggunaan material pada salah satu bangunan stasiun peninggalan kolonial.

Gambar 4.64. Ornamen pada dinding *main entrance*



Ornamen ini memiliki ukiran-ukiran berbentuk stilisasi bunga dan permainan garis lengkung dan dipengaruhi oleh gaya *art nouveau*

Penerapan ornamen pada dinding ventilasi ni, mengacu pada symbol atau ciri khas dari nilai estetika suatu bangunan kolonial.

Adanya unsur penggunaan material dengan mengacu pada fungsi bangunan itu sendiri, dimana tipe bangunan ini sebagai stasiun, sehingga adanya unsur penggunan material yang secara umum lebih menonjol pada material yang digunakan.

Gambar 4.65. Ornamen pada pintu bangunan stasiun lawang

Ornamen ini memiliki ukiran-ukiran berbentuk stilisasi bunga dan permainan garis lengkung dan repetisi garis vertikal juga menerapkan gaya *art nouveau*

Dasar penerapan ornamen pada dinding ventilasi ini, secara umum menjadi satu kesatuan (*unity*), sebagai unsur tampilan *type* bangunan kolonial.

Penggunan ornamen ini, menjadi salah satu simbol dari ciri khas bangunan kolonial, dengan fungsi untuk memperindah bangunan itu sendiri

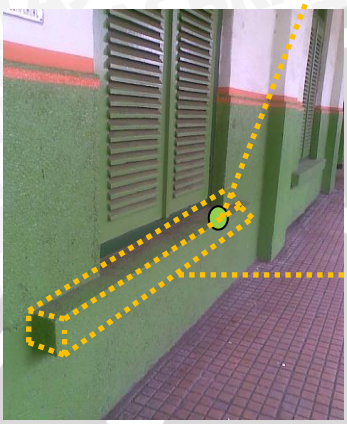
Gambar 4.66. Ornamen pada pintu bangunan stasiun lawang

Ornamen ini berupa penanda untuk pintu masuk *entrance* berupa lengkungan besi dan kotak terbuat dari kayu

Unsur penerapan ornemen pada penanda ini sebagai acuan dasar fungsi dari salah satu ruang bangunan stasiun itu sendiri.

Menjadikan salah satu faktor penggunaan material tanpa meninjau adanya pengelompokkan antar ruang dari bangunan stasiun, namun lebih melihat fungsi dari ruang yang ada.

Gambar 4.67. Ornamen pada penanda masuk *main entrance* merupakan ornamen lama hanya mengalami perubahan warna yang mengikuti warna bangunan



Ornamen dengan bentukan garis horizontal terdapat pada sayap sebelah kiri dan kanan bangunan stasiun tepatnya berada di bawah jendela ornamen ini berupa penonjolan pada permukaan dinding dengan ketebalan 5 cm.

Unsur penerapan ornamen pada dinding bawah bangunan stasiun ini lebih mengutamakan tampilan daripada adanya fungsi dari material itu sendiri. Hal tersebut dapat mempengaruhi adanya penyalagunaan terhadap material yang ada, khususnya pada bangunan kolonial.

Gambar 4.68. Ornamen penonjolan dinding pada bangunan

f. Kolom

Pada bagian depan stasiun lawang ini terdapat jajaran kolom yang digunakan untunk menopang teritisannya. Bentuknya sederhana hanya berupa balok kayu kotak yang diberdirikan. Tetapi pada bagian dalam terdapat kolom yang lebih menarik. Terdiri dari kolom yang menopang balok serta kolom yang menopang bagian kuda-kuda.

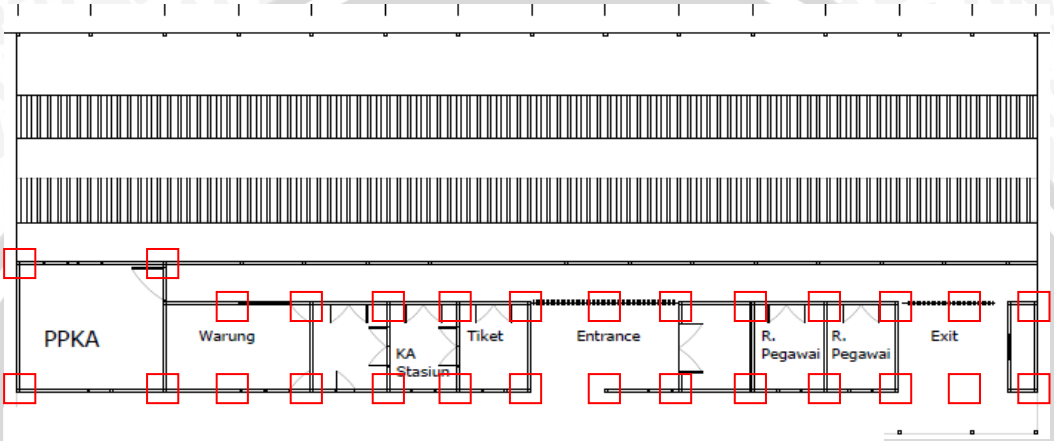
Pada kolom yang menopang balok memiliki bentuk segi 8. bahannya terbuat dari kayu. Pada kolom utama terletak di *main entrance* pada bagian tengah kolom finishing menggunakan keramik berwarna coklat dengan permainan penonjolan bentukan segitiga yang terbuat dari semen. Kolom yang terdapat pada peron hanya menggunakan satu jenis kolom yang berjumlah 14 kolom yang berfungsi untuk penyangga atap ruang tunggu.

Permainan bentuk kolom ini mengalami perubahan, hanya terjadi perubahan pada penggunaan material penutup pada bagian luar kolom yang dulunya hanya menggunakan finidhing berupa cat dan terbuat dari besi, sekarang permukaan luar kolom ditutup menggunakan keramik. Sedangkan untuk struktur kolom tidak mengalami perubahan.

Struktur bangunan stasiun kereta api menggunakan struktur rangka, dimana seluruh beban bangunan disalurkan melalui struktur struktur berupa kolom. Stasiun Lawang menggunakan struktur dengan kolom utama dan dan kolom praktis.

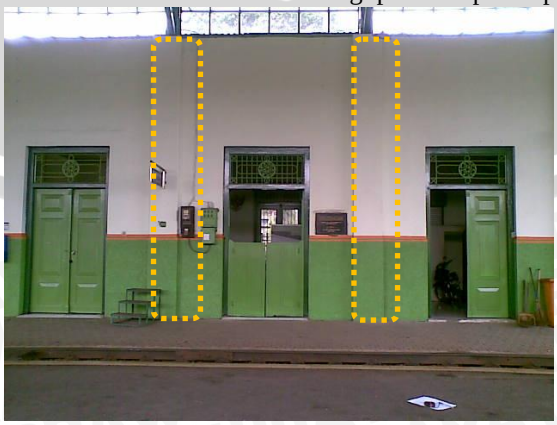
a. Kolom utama

Struktur utama adalah struktur yang menahan beban keseluruhan bangunan. Struktur utama terdapat pada tepi/layout bangunan. (Gambar 4.69, Gambar 4.70, dan Gambar 4.71)



Gambar 4.69.Kolom utama stasiun lawang

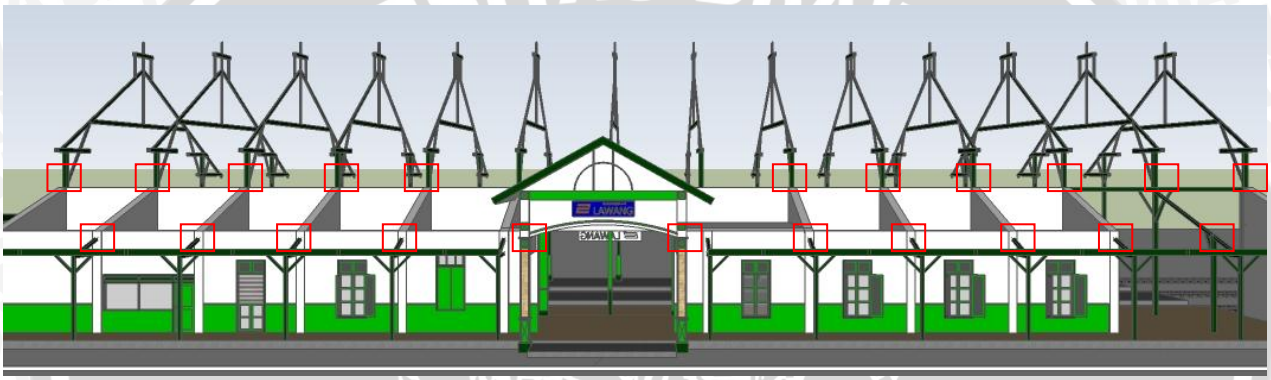
Gambar 4.70. Kolom utama stasiun Lawang pada tampak depan



Gambar 4.71.Kolom utama stasiun Lawang pada ruang tunggu

Kolom ini terbuat dari beton, dengan menggunakan finishing cat, pada bagian bawah bewarna hijau dan atas bewarna coklat dengan finishing keramik.Penggunaan warna hijau pada bagian bawah dimaksudkan agar kolom ini tidak cepat kotor, karena warna hijau ini lebih sulit untuk kotor. Merupakan *style* baru karena menggunakan keramik modern.

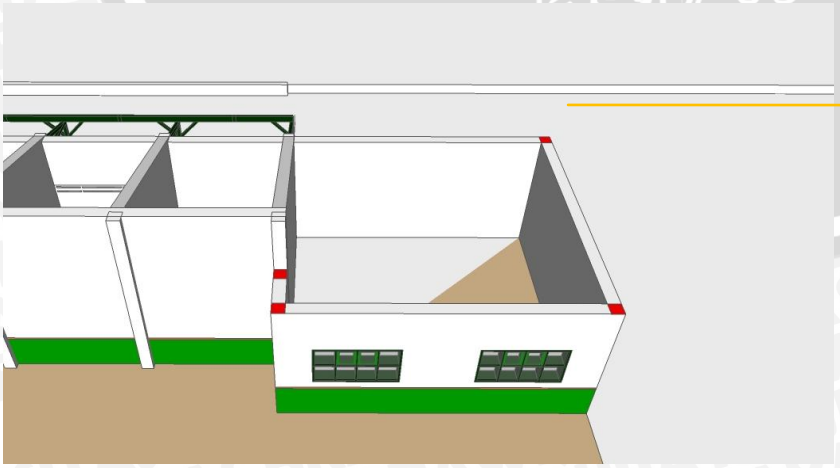
Gambar 4.72.Kolom utama stasiun Lawang pada *entrance*



Gambar 4.73.Susunan kolom utama pada stasiun Lawang

b. Kolom praktis

Struktur praktis adalah struktur yang hanya ada karena penyatuan antar dinding. Kolom ini terdapat di dalam bangunan dan juga terdapat pada area peron dan juga depan bangunan sebagai penyangga atap miring. (Gambar 4.74)



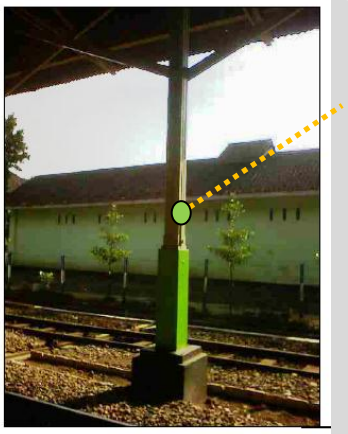
Kolom praktis dalam bangunan stasiun ini terdapat pada ruang PPKA Dari gambar di samping dapat dilihat bagaimana bentuk dari struktur bangunan sejarah tersebut. sedangkan untuk struktur praktis hanya dominan terdapat pada bagian samping bangunan.

Gambar 4.74. Susunan kolom praktis pada peron stasiun Lawang

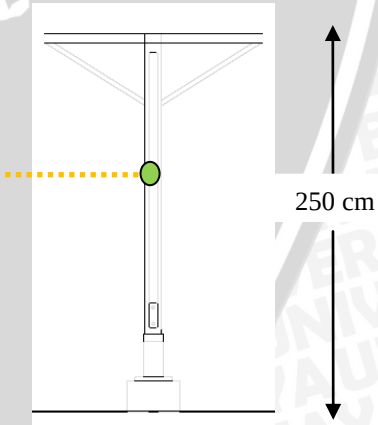
Kolom praktis sebagai fungsi sekunder pada struktur, dan terdapat pada bagian yang memiliki beban ringan seperti kamar mandi dan kantin, karena baik dari atap dan kuda-kuda yang digunakan tidak seberat seperti bangunan induk. Untuk lebih jelasnya berikut isometri dari sistim struktur pada bangunan Stasiun Lawang. (Gambar 4.75)

Gambar 4.75.Kolom praktis stasiun lawang

Kolom praktis sebagai fungsi sekunder pada struktur, dan terdapat pada bagian yang memiliki beban ringan karena baik dari atap dan kuda-kuda yang digunakan tidak seberat seperti bangunan induk dan di stasiun kolom ini terdapat pada peron dan depan bangunan induk sebagai penyangga atap miring. (Gambar 4.76)



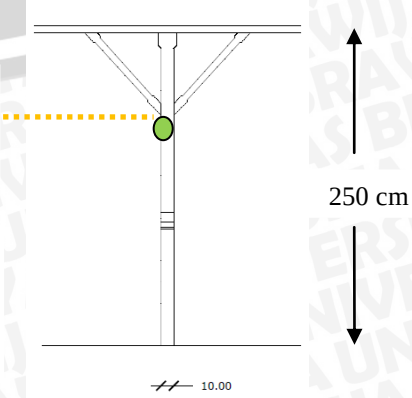
Kolom-kolom ini banyak ditemukan pada bangunan kolonial klasik dengan gaya Yunani atau Romawi. Kolom ini diekspose sedemikian rupa, terutama pada bagian ruang tunggu/peron. Kolom ini terbuat dari kayu, dengan menggunakan finishing cat, pada bagian bawah bewarna hijau dan atas bewarna putih.



Gambar 4.76 Kolom pada peron

Kolom ini terdapat pada depan bangunan sebagai penyangga atap miring pada bangunan induk

Terdapat permainan gradasi warna hijau pada kolom-kolom di stasiun lawang ini agar warna tidak terkesan monoton

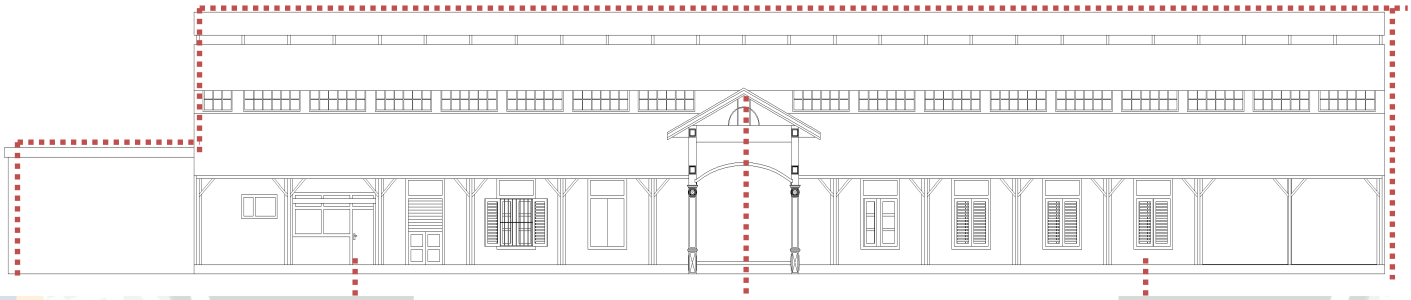


Gambar 4.77. Kolom pada selasar depan

C. Massa Bangunan

Massa bangunan yaitu adalah massa pada bangunan induk yang memiliki denah dominasi horisontal dengan mengutamakan fungsi ruang-ruang yang ada di dalam bangunan (Gambar 4.78)

Gambar 4.78. Denah stasiun Lawang dominasi horisontal



Gambar 4.79. Fasade bangunan horizontal pada stasiun Kota Lawang

Bangunan Stasiun Lawang ini terdiri dari beberapa bentukan massa horisontal yang juga sebagai dominasi dari struktur dan konstruksinya. Bentukan massa horisontal ini semakin diperkuat dengan tinggi bangunan yang hanya satu lantai, sehingga ketinggian bangunan tidak mendominasi, dengan ketinggian masing-masing massa bangunan Massa bangunan ini dapat disebut juga sebagai massa intregratif, karena terdiri dari 3 massa yang saling berhubungan (menempel) satu sama lain. Selain itu dengan adanya bentuk massa horisontal ini menjadikan bangunan Stasiun Lawang

menjadi bangunan yang mempunyai ciri dan karakter tersendiri yang berbeda dengan bangunan-bangunan lain yang ada pada kawasan Kelurahan Mulyoarjo dan sekitarnya (Gambar 4.80)

Gambar 4.80. Perspektif bangunan horizontal pada stasiun Kota Lawang

Bangunan Stasiun Lawang ini terdiri dari beberapa bentukan massa horisontal yang juga sebagai dominasi dari struktur dan konstruksinya. Bentukan massa horisontal ini semakin diperkuat dengan tinggi bangunan yang hanya satu lantai, sehingga ketinggian bangunan tidak mendominasi, dengan ketinggian masing-masing massa bangunan Massa bangunan ini dapat disebut juga sebagai massa intregratif, karena terdiri dari 3 massa yang saling berhubungan (menempel) satu sama lain. Selain itu dengan adanya bentuk massa horisontal ini menjadikan bangunan Stasiun Lawang menjadi bangunan yang mempunyai ciri dan karakter tersendiri yang berbeda dengan bangunan-bangunan lain yang ada pada kawasan pusat Kota Lawang dan sekitarnya.

Hingga sekarang bentuk dasar massa bangunan tidak berubah sama sekali, hal ini dikarenakan apabila bentukan massa bangunan berubah maka akan merubah tatanan yang ada di dalam bangunan dan juga merubah lingkungan sekitarnya yang sudah dengan berbagai macam bangunan dengan fungsi lain.

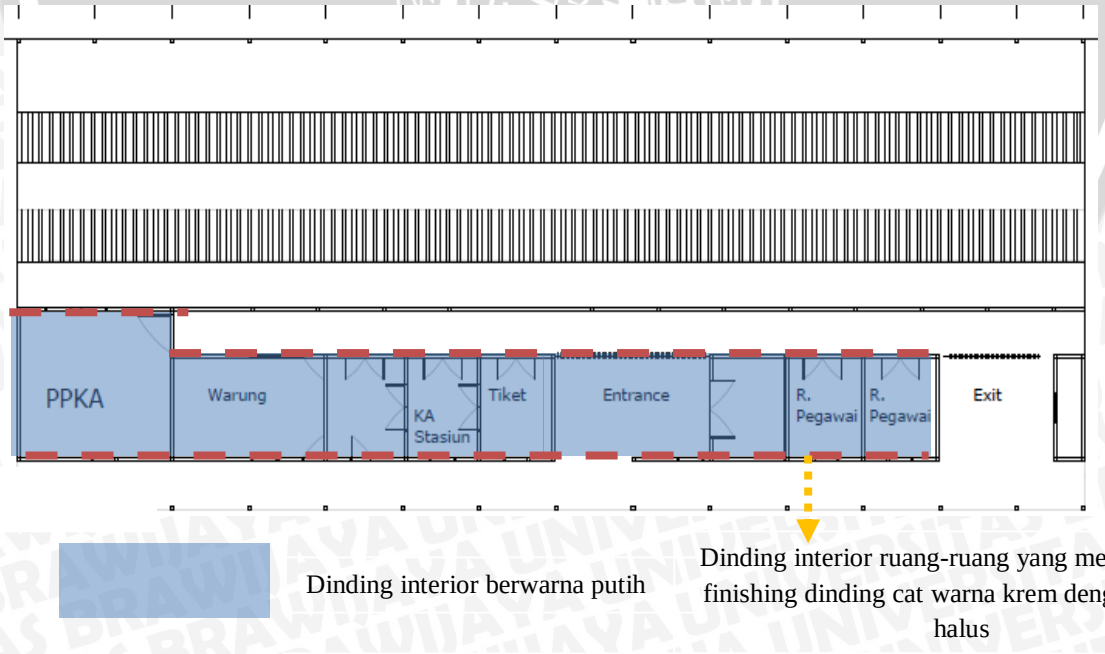
Kondisi bangunan stasiun Lawang secara keseluruhan telah mengalami penurunan kualitas secara arsitektural. Penurunan dari segi arsitektural dapat dilihat dari elemen-elemen bangunan yang mengalami kerusakan sedikit demi sedikit, contoh pada kaca jendela yang pecah, dinding bangunan yang dipenuhi lumut dan berlubang, dan lain sebagainya. Penurunan kualitas paling besar terlihat pada bagian atapnya, terlihat atap yang menggunakan material seng dipenuhi dengan karat, baik atap seng pada bangunan induk ataupun bangunan pendukungnya.

D. Interior Bangunan

a. Dinding Interior

Penyelesaian dinding interior pada bangunan stasiun Lawang ini menggunakan cat, sehingga tekstur yang dihasilkan merupakan tekstur yang halus. Seluruh dinding pada interior bangunan utama menggunakan tekstur halus, atau tidak ada penambahan tekstur apapun. Warna cat yang digunakan pun bervariasi, dari penggunaan warna krem untuk ruang pegawai, warna putih untuk ruang PPKA dan kepala stasiun.(Gambar 4.81)

Gambar 4.81. Dinding interior ruang pegawai



Gambar 4.82. Dinding interior dan eksterior bangunan stasiun Lawang

Dinding interior ruang pada ruangan penitipan sepeda motor ini masih asli belum mengalami pengecatan dan dibagi menjadi dua bagian tekstur halus dengan cat putih pada atas dan penggunaan tegel keramik pada bagian bawah.

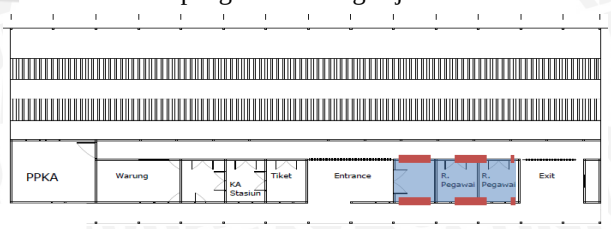
Gambar 4.83. Dinding interior ruang penitipan sepeda motor Stasiun Lawang

Dinding interior pada bangunan stasiun ini yang masih belum mengalami perubahan adalah pada ruangan penitipan sepeda motor dari gambar di atas dapat diliat kondisi dinding yang masih asli belum mengalami pengecatan dan dinding juga finishing dengan keramik berwarna abu-abu dengan ukuran 30x30cm. Ruang ini berfungsi bagi penumpang yang ingin menitipkan kendaraan yang akan bepergian jauh atau dalam waktu cukup lama.(Gambar 4.83)

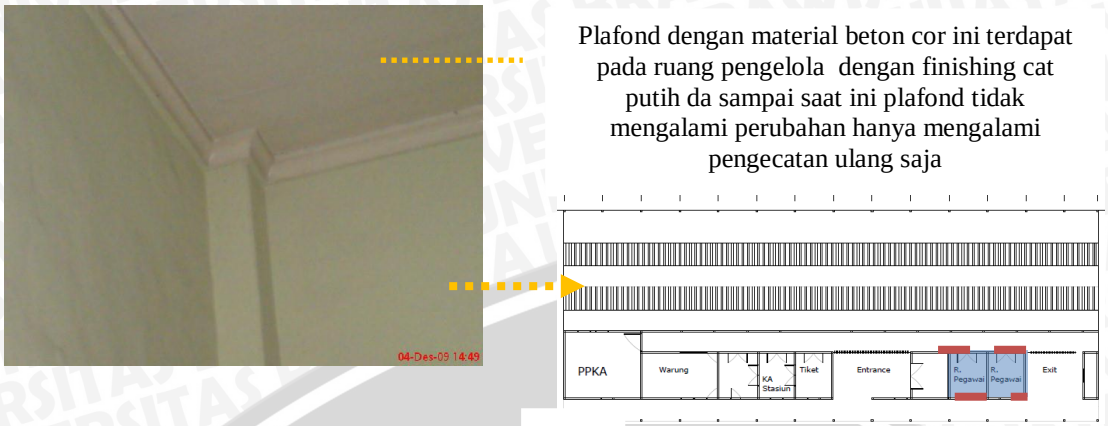
b. Plafon

Plafond pada ruang kantor pengelola, ruang kepala stasiun dan tiket menggunakan bahan papan kayu dengan penambahan list pada bagian pinggir yang berbatasan dengan dinding (Gambar4.81). Pada ruang tunggu plafond menggunakan beton cor finishing cat putih. Plafond ini terdapat aksen horizontal dengan motif persegi panjang dan persegi untuk plafon yang menggunakan papan kayu. Tidak terdapat perubahan material pada plafond ini hanya mengalami pengecatan ulang saja.

Plafond dengan material kayu ini terdapat pada ruang pegawai, kepala stasiun dengan finishing cat putih da sampai saat ini plafond tidak mengalami perubahan hanya mengalami pengecatan ulang saja

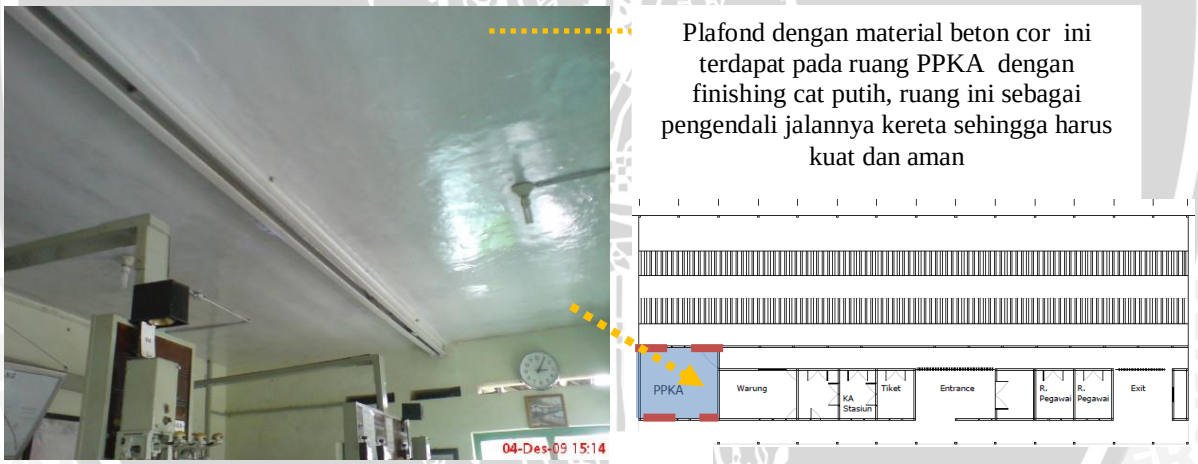


Gambar 4.84. Jenis plafond dengan material kayu



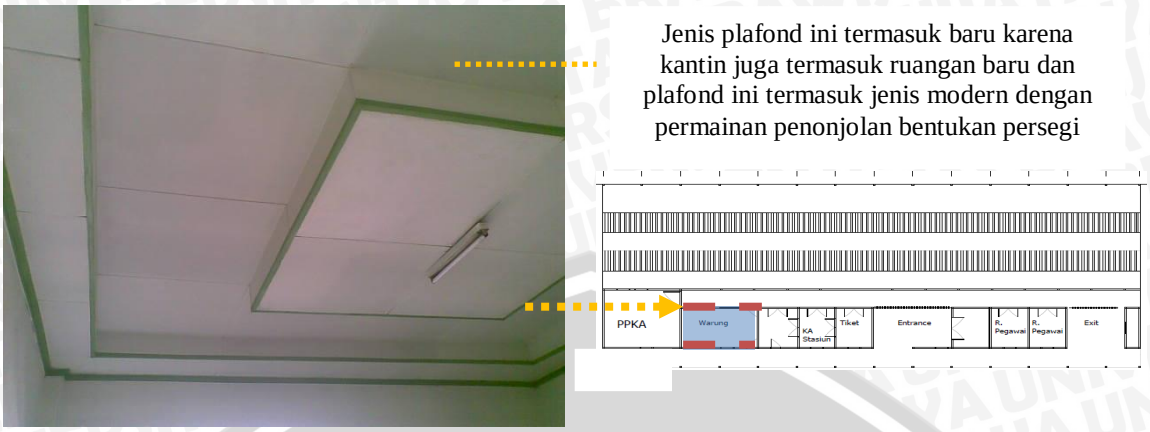
Gambar 4.85. Jenis plafond dengan material beton cor

Kondisi plafond pada ruang pengelola ini masih baik dengan cat warna putih dengan adanya list garis untuk pembatas antara dinding dengan plafond. Sampai saat ini plafond tidak mengalami perubahan hanya terdapat perubahan pada warnanya saja.



Gambar 4.86. Jenis plafond dengan material beton cor

Jenis plafond beton cor ini terdapat pada ruang PPKA karena atap menggunakan atap datar maka plafond pun juga menggunakan beton, plafond finishing cat putih dengan ada aksen garis horizontal pada tengah plafond. Plafond ini menggunakan beton dikarenakan pada ruangan ini sebagai ruang pengendali kereta untuk itu digunakan atap yang kuat. Plafond tidak mengalami perubahan dari pertama dibangun sampai sekarang hanya mengalami pengecatan saja.



Gambar 4.87. Jenis plafond pada kantin stasiun

Jenis plafond ini terdapat pada kantin, plafond finishing cat putih dengan ada aksen garis horizontal pada tengah plafond warnanya menggunakan warna hijau di setiap tepi penonjolan dan permainan bentukan persegi pada plafond ini, plafond ini termasuk baru karena kantin juga merupakan ruangan baru yang sebelumnya telah beralih fungsi. Perubahan terjadi karena penyewa kantin menginginkan ruang yang lebih terlihat bersih agar dapat menarik pengunjung.

c. Lantai

Lantai pada bangunan induk (ruang loket, ruang pegawai, ruang PPKA, gudang, dan kepala stasiun) berupa keramik dengan warna putih, ukurannya 30x30 cm (Gambar 4.88). Keadaannya cukup terawat karena pada ruangan tersebut masih sering dibersihkan. Material lantai mengalami perubahan yang sebelumnya tegel telah diganti dengan keramik berdasarkan keinginan pihak stasiun agar ruangan terlihat bersih, perubahan ini terjadi pada tahun 2005.

Gambar 4.88. Jenis lantai dengan material keramik

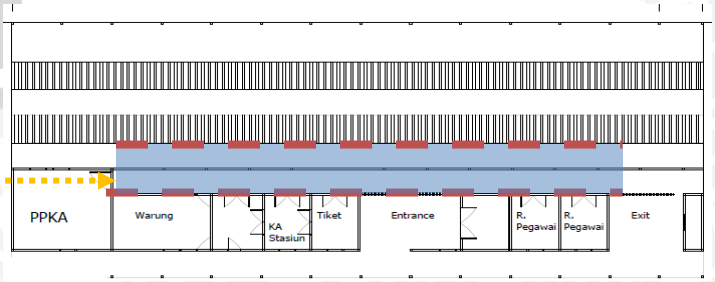
Pada ruang tunggu atau peron menggunakan keramik dengan ukuran 10x10 cm, untuk penyusunannya menggunakan pola grid. Kondisinya masih bagus, hanya ada beberapa keramik yang pecah atau rusak. Pada lantai ini juga terdapat perbedaan warna yaitu kuning dan coklat. Bentuk dan material lantai tidak mengalami perubahan sampai sekarang.(Gambar 4.86)

Lantai pada ruang tunggu/ depan entrance menggunakan material keramik dengan menggunakan pola grid dan terdapat juga perbedaan warna yaitu coklat dan kuning

Gambar 4.89. Jenis lantai dengan material keramik

Pada ruang tunggu atau peron menggunakan keramik dengan ukuran 20x10 cm, untuk penyusunannya menggunakan pola grid. Kondisinya masih bagus, tidak ada keramik yang pecah atau rusak. Pada lantai ini juga terdapat perbedaan warna yaitu kuning dan merah. Lantai ini tidak mengalami perubahan masih asli sampai sekarang. (Gambar 4.90)

Lantai pada ruang tunggu/peron mirip dengan lantai pada bagian depan entrance, hanya berbeda orientasi dan ukurannya lebih besar dan terdapat juga perbedaan warna



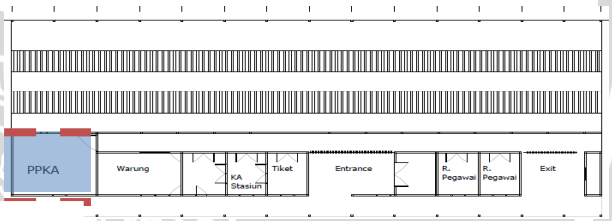
Gambar 4.90. Jenis lantai dengan material tegel

Pada ruang untuk pintu keluar atau *exit* menggunakan tegel dengan ukuran 20x10 cm, untuk penyusunannya menggunakan pola grid. Kondisinya kurang bagus. Keadaanya kurang terawat, banyak tegel yang terlihat kusam karena kurangnya perawatan. Pada kantin juga menggunakan tegel tekstur kasar, dan lantai tidak mengalami perubahan karena kondisinya masih cukup bagus.

Lantai ini terdapat pada pintu keluar stasiun Lawang yang sampai sekarang tidak mengalami perubahan menggunakan tegek bertekstur kasar dengan ukuran 30x30cm dengan warna abu-abu

Gambar 4.91. Jenis lantai dengan material tegel

Lantai pada ruang PPKA terbuat dari material kayu ini sangat berbeda dengan ruang-ruang lain yang menggunakan keramik lantai ini masih asli dan tidak mengalami perubahan hingga sekarang



Gambar 4.92. Jenis lantai dengan material kayu

Pada ruang PPKA menggunakan kayu dengan ukuran 20x150cm. Kondisinya cukup bagus, keadaanya masih terawat, tidak dilakukan perubahan karena pihak stasiun menginginkan lantai tetap seperti itu dengan bentuk lantai seperti itu dan juga ingin tetap mempertahankan keaslian peninggalan kolonial Belanda.

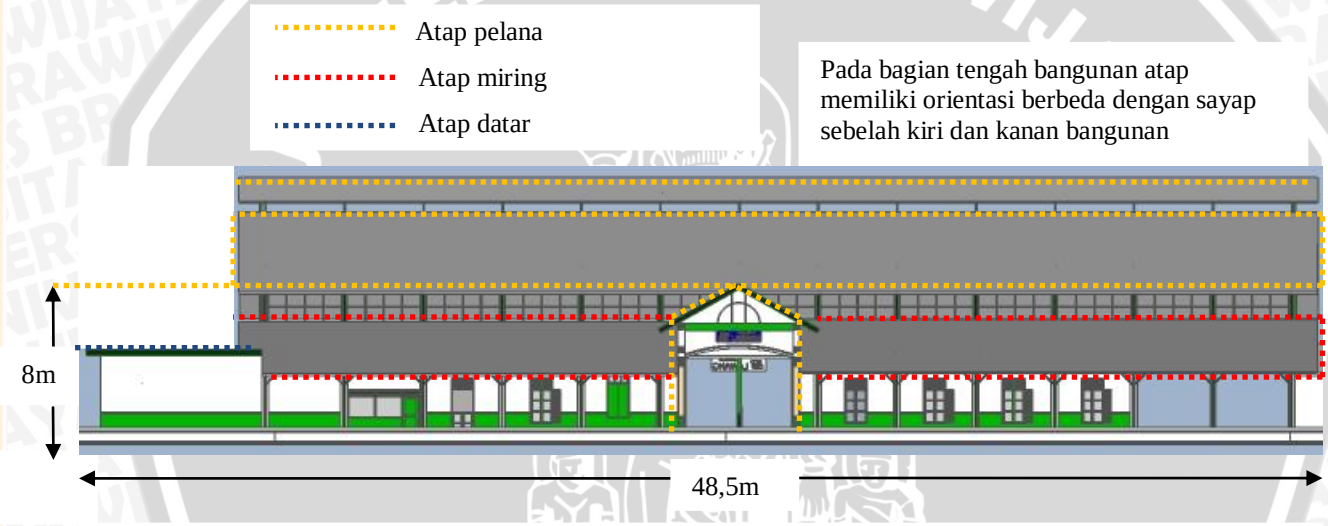
E. Komposisi Pada Karakter Visual Bangunan

Untuk menentukan sebuah karakter visual bangunan, kita dapat menilainya dari komposisinya :

1. Proporsi

a. Proporsi bangunan Stasiun Lawang juga memiliki karakter visual yang khas. Proporsi antara tinggi dan lebar bangunan dibuat horizontal agar tercipta kesan lebar dan mewah. Pada bagian tengah bangunan memiliki ketinggian yang berbeda dengan syap kanan dan sayap kiri bangunan. Perbandingan untuk panjang dan tingginya yaitu 1:4 dengan panjang bangunan 48,5m dan tinggi bangunan 8m. (Gambar 4.90)

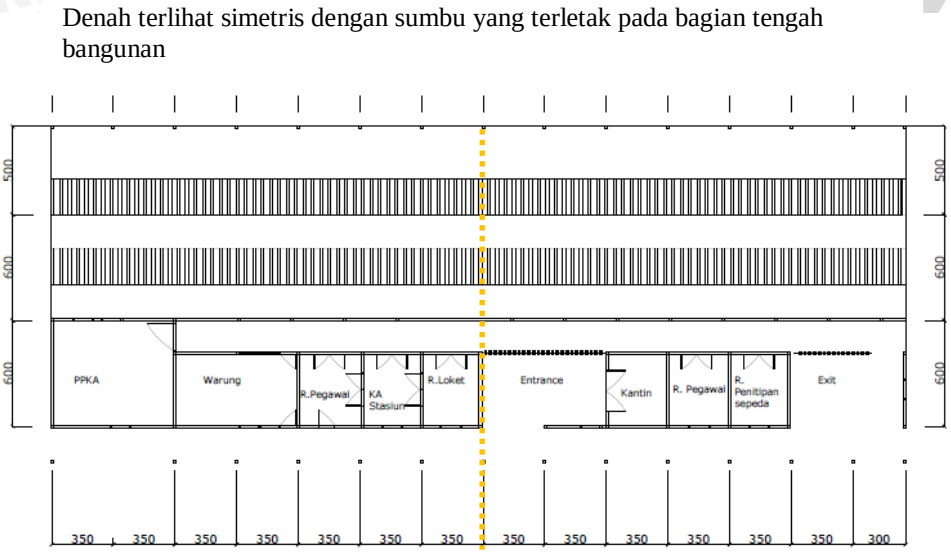
b. Atap Stasiun Lawang berbentuk pelana dan miring, dominan ke arah selatan menuju utara, yang berbeda hanya atap bagian utara yaitu atap ruang PPKA.(Gambar 4.93)



Gambar 4.93. Proporsi pada bangunan stasiun Lawang

2. Simetri

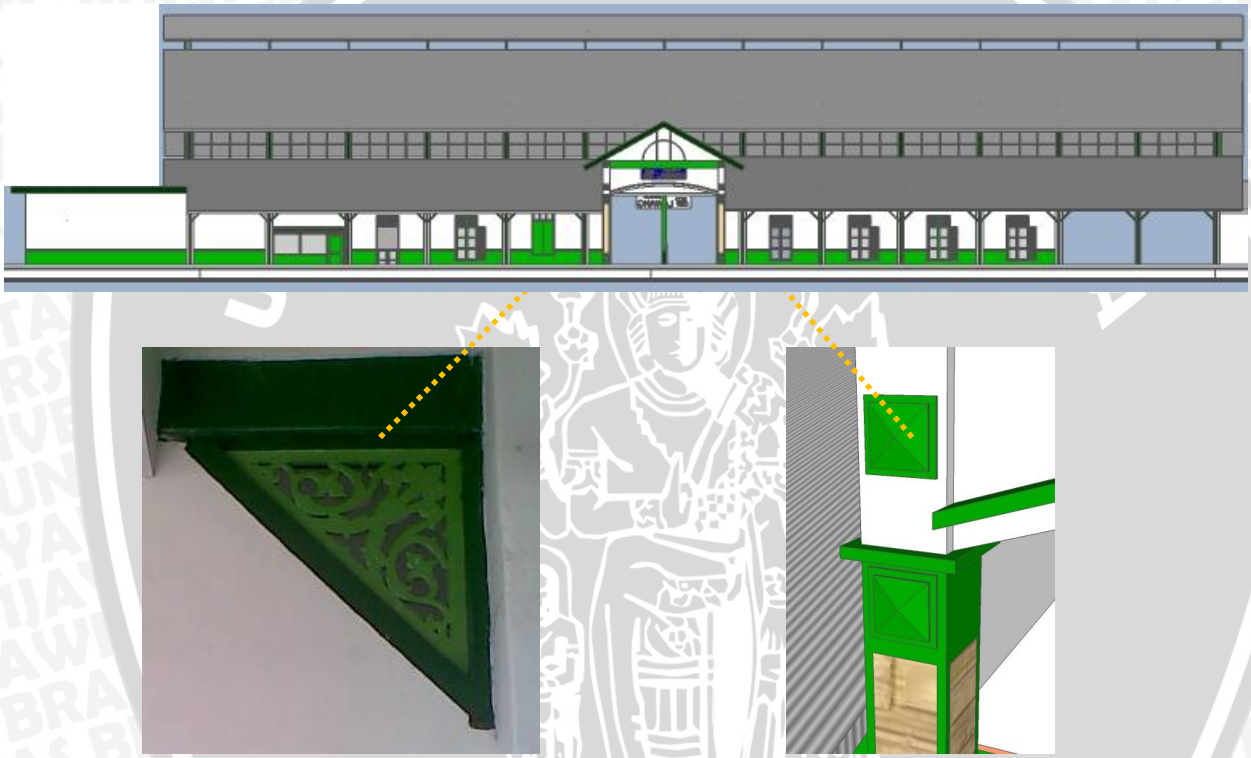
Dilihat dari bentuk denah proporsi bangunan stasiun Lawang memiliki denah dan bentuk fasade yang dominan simetris.(Gambar 4.91)



Gambar 4.94. Denah Stasiun Lawang berbentuk dominan simetris

3. Pusat Perhatian (*Point of interest*)

   a. Komposisi dari bangunan Stasiun Lawang memiliki *point of interest* pada bagian tengah yang merupakan *main entrance* dari bangunan. Pada bagian tengah terdapat pintu masuk yang merupakan *main entrance* dari bangunan stasiun Lawang. Terdapat bebetapa elemen yang menjadi *point of interest* dari main entrance ini list berbentuk garis pada kolomnya penonjolan pada bagian atas selain itu terdapat ornamen yang berada pada dinding entrance yang merupakan salah satu elemen gaya Indische Empire Style.(Gambar 4.95)



Gambar 4.95. Pusat perhatian pada fasade bangunan

4. Perulangan (*Repetition*)

   Terjadi perulangan kolom pada tampak depan dan belakang bangunan. Komposisi kolomnya diulang dengan jarak yang sama dan bentuk yang sama untuk perbandingan kolom pada sayap kanan terdapat tujuh kolom sedangkan sayap kiri enam kolom. Berbeda dengan jendela pada sayap kanan terjadi perulangan jenis 1 tetapi pada sayap kiri jendelanya berbeda dengan sayap kanan, baik dari jenis, letak dan jumlahnya.(Gambar 4.96)

Gambar 4.96. Terdapat perulangan pada kolom dan jendela bangunan

Gambar 4.97. Terdapat perulangan pada pintu bangunan

Perulangan juga terdapat pada bagian belakang bangunan yaitu di ruang tunggu yaitu perpaduan jenis pintu 2 dan jenis pintu 3, pada sayap kanan terdapat dua pintu jenis 3 kemudian dipisah dengan pintu jenis 2 pada bagian tengah dan pada sayap kiri terdapat pintu jenis 2 sebanyak 2 buah kemudian pintu jenis 5 sebanyak 4 buah. Memiliki pola perulangan a-a-a-a-b-b-b-c-b.(Gambar 4.97)

Dari hasil analisis bangunan dan elemen-elemennya dapat disimpulkan bahwa karakter bangunan Stasiun Kereta Api Lawang ditentukan oleh elemen-elemen yang melekat pada bangunan tersebut yang mencerminkan gaya *Indische Empire*.

Yaitu dapat diketahui dari ciri-ciri seperti: teras depan yang luas; gevel depan yang menonjol; kolom-kolom gaya Yunani yang menjulang keatas; dan sebagainya. Detail-detail elemen arsitekturnya pun mengalami perubahan sesuai dengan kemajuan jaman, penggunaan seng gelombang yang diimport dari luar negeri (pada waktu itu) agar kenyamanannya terjamin. Bangunan dengan gaya *Indische Empire Style* memiliki ciri-ciri bangunan tersendiri yang berbeda dengan gaya bangunan lainnya, diantaranya sebagai berikut:

- Bangunan mempunyai gaya arsitektural kolonial awal modern dengan denah-denah bangunannya yang dominan dengan pola simetri
- Bangunan memiliki bentuk massa bangunan yang dominasi horisontal, dengan volume bangunan berbentuk kubus
- Bangunan mempunyai corak arsitektur kolonial dengan pemakaian atap pelana, warna bangunan putih, banyak penggunaan ornamen pada bangunan semakin menguatkan ciri bangunan kolonial Belanda.

Bentuk arsitektur pada bangunannya sangat berbeda dengan bangunan arsitektur modern yang ada di Eropa dan Amerika, hal ini dikarenakan bentuk arsitektur bangunan kolonial Belanda yang ada di Lawang sangat memperhatikan iklim tropis yang ada di Lawang, sehingga mempengaruhi pembangunan dan corak yang digunakan pada bangunan. Meskipun beberapa elemen tersebut telah mengalami perubahan namun elemen-elemen penting pada bangunan masih mewakili gaya bangunan seperti aslinya, misal gaya bangunan yang tidak berubah pada bentukan massa bangunan, atap bangunan induk dan atap ruang tunggu, struktur, dan lain sebagainya. Untuk lebih jelas mengenai analisis bangunan Stasiun Kereta Api Lawang (Tabel 4.2).

Tabel 4.1. Perubahan pada bangunan Stasiun Kota Lawang

No	Dinding	Perubahan
1	Bentuk/struktur Menggunakan dinding 1 batu bata	Tidak ada perubahan
2	Material Menggunakan batu bata	Tidak ada perubahan
3	Warna Pada bagian bawah yang bertekstur kasar diberi warna hijau sedangkan pada bagian atas yang bertekstur lebih halus di beri warna putih sehingga kesan bangunan kolonialnya terasa kuat.	Perubahan terjadi pada bagian dinding yang bertekstur dengan pemberian warna hijau pada permukaannya
No	**Pintu**	**Perubahan**
1	Bentuk/struktur Ukuran pintu cukup lebar (150cm) dan juga cukup tinggi Beberapa pintu mempunyai daun pintu ganda yang menggunakan jalusi pada salah satu daun pintunya	Tidak ada perubahan
2	Material Menggunakan kayu,besi dan kaca sebagai bahan pembuatannya	Tidak ada perubahan
3	Warna Menggunakan warna hijau agar sesuai dengan warna bangunan	Warnanya mengalami perubahan pada tahun 2011 karena keinginan pihak manajemen stasiun selain itu agar pintu tersebut tahan lama
No	**Jendela**	**Perubahan**
1	Bentuk/struktur Ukuran jendela cukup besar, menggunakan jendela berdaun ganda dan meggunakan jendela kaca pada bagian dalam serta jalusi pada bagian luar	Tidak ada perubahan
2	Material Menggunakan kayu,besi dan kaca sebagai bahan pembuatannya	Tidak ada perubahan
3	Warna Menggunakan warna hijau agar sesuai dengan warna bangunan	Warnanya mengalami perubahan pada tahun 2011 karena keinginan pihak manajemen stasiun selain itu agar jendela tersebut tahan lama
No	**Ornamen**	**Perubahan**
1	Bentuk/struktur Menggunakan struktur kayu, Ornamennya memiliki unsur lingkaran	Tidak ada perubahan
2	Material Materialnya terdiri dari besi dan kayu	Tidak ada perubahan
3	Warna Menggunakan warna hijau	Warnanya dirubah selain untuk menyesuaikan dengan bangunan juga agar tahan lama

Bersambung…

Lanjutan Tabel 4. 1 . Perubahan pada bangunan Stasiun Kota Lawang

No	Kolom	Perubahan
1	Bentuk/struktur Bentuknya sederhana hanya berupa balok kayu kotak yang diberdirikan berbentuk segi 6 berjenis doric	Tidak ada perubahan
2	Material kayu	ada perubahan pada kolom main entrance yang sebelumnya besi sekarang dari kayi dilapisi keramik
3	Warna Menggunakan warna hijau agar sesuai dengan warna bangunan	Warnanya mengalami perubahan pada tahun 2011 karena keinginan pihak manajemen stasiun selain itu agar jendela tersebut tahan lama
No	**Plafond**	**Perubahan**
1	Bentuk/struktur Menggunakan struktur kayu	Tidak ada perubahan
2	Material Material dari papan kayun yang disusun horizontal	Tidak ada perubahan
3	Warna Warnanya menggunakan warna putih	Warnanya diubah menjadi putih agar terlihat lebih luas dikarenakan perubahan fungsi ruang
No	**Lantai**	**Perubahan**
1	Bentuk/struktur Menggunakan lantai yang berbeda sebagai penenda area pada stasiun tersebut	Tidak ada perubahan
2	Material terdapat perbedaan material penutup lantai antara bagian depan stasiun, bagian dalam serta pada ruang-ruang dalamnya	Perubahan hanya terjadi pada beberapa ruang pada interior bangunan
3	Warna Menggunakan warna kuning dan warna alami dari material lantai tersebut	Perubahan terjadi pada beberapa bagian saja
No	**Atap**	**Perubahan**
1	Bentuk/struktur Atap pelana bertingkat, kemiringan 30, struktur rangka kayu dengan kabel baja	Terdapat perubahan struktur dikarenakan bentuk atap yang berubah
2	Material Penutup atap menggunakan seng	Menggunakan atap seng yang diganti karena kondisinya yang mudah rusak
3	Warna Warna rangka kayu hijau	Warnanya disesuaikan dengan warna bangunan sebelumnya warna rangka kuning kenudian diganti dengan hijau