

**PELESTARIAN ARSITEKTUR KOLONIAL BANGUNAN EKS STASIUN  
KERETA API LUMAJANG**

**SKRIPSI**

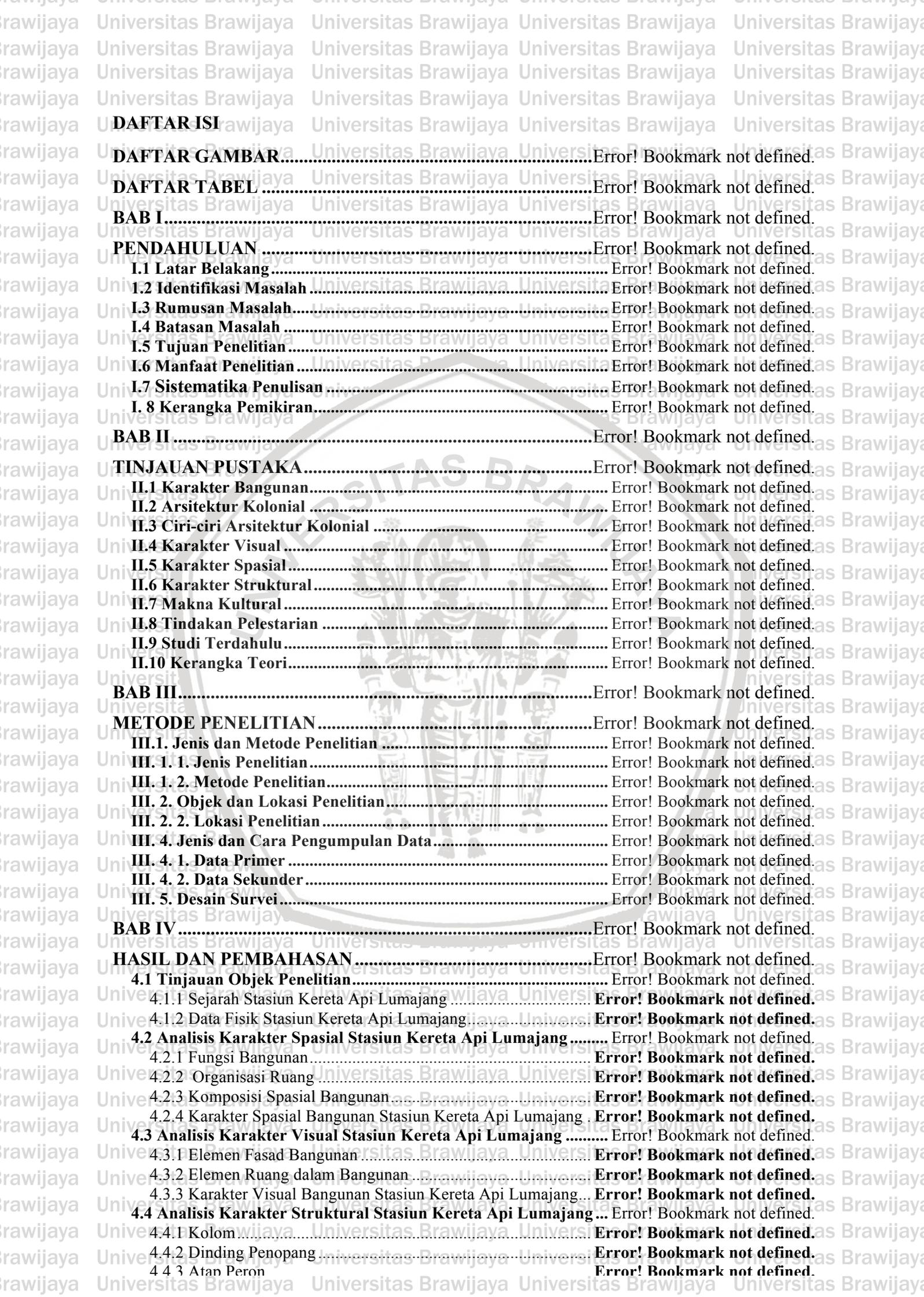
**PROGRAM STUDI SARJANA ARSITEKTUR  
LABORATORIUM ARSITEKTUR NUSANTARA**

Ditujukan untuk memenuhi persyaratan  
memperoleh gelar Sarjana Teknik



**NABILLA ANJANI ROFIDATUL KHOUDLIYAH  
NIM. 145060500111004**

**UNIVERSITAS BRAWIJAYA  
FAKULTAS TEKNIK  
MALANG  
2018**



**DAFTAR ISI**

<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>BAB I</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>PENDAHULUAN</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>I.1 Latar Belakang</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>I.2 Identifikasi Masalah</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>I.3 Rumusan Masalah</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>I.4 Batasan Masalah</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>I.5 Tujuan Penelitian</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>I.6 Manfaat Penelitian</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>I.7 Sistematika Penulisan</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>I. 8 Kerangka Pemikiran</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>BAB II</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>II.1 Karakter Bangunan</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>II.2 Arsitektur Kolonial</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>II.3 Ciri-ciri Arsitektur Kolonial</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>II.4 Karakter Visual</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>II.5 Karakter Spasial</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>II.6 Karakter Struktural</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>II.7 Makna Kultural</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>II.8 Tindakan Pelestarian</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>II.9 Studi Terdahulu</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>II.10 Kerangka Teori</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>BAB III</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>METODE PENELITIAN</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>III.1. Jenis dan Metode Penelitian</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>III. 1. 1. Jenis Penelitian</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>III. 1. 2. Metode Penelitian</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>III. 2. Objek dan Lokasi Penelitian</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>III. 2. 2. Lokasi Penelitian</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>III. 4. Jenis dan Cara Pengumpulan Data</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>III. 4. 1. Data Primer</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>III. 4. 2. Data Sekunder</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>III. 5. Desain Survei</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>BAB IV</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>HASIL DAN PEMBAHASAN</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>4.1 Tinjauan Objek Penelitian</b> .....	Error! Bookmark not defined.
4.1.1 Sejarah Stasiun Kereta Api Lumajang .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.1.2 Data Fisik Stasiun Kereta Api Lumajang.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<b>4.2 Analisis Karakter Spasial Stasiun Kereta Api Lumajang</b> .....	Error! Bookmark not defined.
4.2.1 Fungsi Bangunan.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.2.2 Organisasi Ruang .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.2.3 Komposisi Spasial Bangunan.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.2.4 Karakter Spasial Bangunan Stasiun Kereta Api Lumajang .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<b>4.3 Analisis Karakter Visual Stasiun Kereta Api Lumajang</b> .....	Error! Bookmark not defined.
4.3.1 Elemen Fasad Bangunan.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.3.2 Elemen Ruang dalam Bangunan .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.3.3 Karakter Visual Bangunan Stasiun Kereta Api Lumajang.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<b>4.4 Analisis Karakter Struktural Stasiun Kereta Api Lumajang</b> ...	Error! Bookmark not defined.
4.4.1 Kolom.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.4.2 Dinding Penopang .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.4.3 Atap Peron .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>

4.4.4 Karakter Struktural Bangunan Stasiun Kereta Api Lumajang..... Error! Bookmark not defined.  
4.5 Analisis Makna Kultural..... Error! Bookmark not defined.  
4.6 Strategi dan Arah Pelestarian ..... Error! Bookmark not defined.  
**BAB V** ..... Error! Bookmark not defined.  
**PENUTUP** ..... Error! Bookmark not defined.  
5.1 Kesimpulan..... Error! Bookmark not defined.  
5.2 Saran ..... Error! Bookmark not defined.  
**Daftar Pustaka** ..... Error! Bookmark not defined.



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Kerangka Pemikiran.....	15
Gambar 2.1 Tinjauan Teori.....	37
Gambar 3.1 Bangunan Eks Stasiun Kereta Api Lumajang.....	45
Gambar 3.2 Bangunan Eks Stasiun Kereta Api Lumajang.....	45
Gambar 3.3 Peta Persil Letak Eks Stasiun Kereta Api Lumajang.....	47
Gambar 3.4 Diagram Alur Penelitian.....	56
Gambar 4.1 Denah Stasiun KA Lumajang Tahun 1947.....	59
Gambar 4.2 Perubahan Denah Stasiun KA Lumajang tahun 1962.....	59
Gambar 4.3 Tampak Barat Stasiun KA Lumajang Tahun 1947.....	60
Gambar 4.4 Tampak Timur Stasiun KA Lumajang Tahun 1947.....	60
Gambar 4.5 Tampak Selatan Stasiun KA Lumajang tahun 1947.....	60
Gambar 4.6 Perspektif Selatan Stasiun KA Lumajang tahun 1947.....	61
Gambar 4.7 Organisasi Ruang Stasiun KA Lumajang.....	63
Gambar 4.8 Perulangan Spasial.....	64
Gambar 4.9 Orientasi Spasial.....	65
Gambar 4.10 Dominasi Spasial.....	66
Gambar 4.11 Simetri Spasial.....	67
Gambar 4.12 Hirarki Spasial.....	68
Gambar 4.13 Hubungan Ruang.....	69
Gambar 4.14 Alur Sirkulasi Spasial.....	70
Gambar 4.15 Konfigurasi Alur Gerak.....	71
Gambar 4.16 Stasiun Kereta Api Lumajang Tahun 1947.....	73
Gambar 4.17 Fasad Selatan Atap Peron Lintasan KA.....	74
Gambar 4.18 Fasad Stasiun Lumajang dari Barat Tahun 2018.....	74
Gambar 4.19 Proporsi Visual.....	75
Gambar 4.20 Perulangan Visual.....	76
Gambar 4.21 Pusat Perhatian Visual.....	77
Gambar 4.22 Simetri Visual.....	78
Gambar 4.23 Atap pada Bangunan Induk.....	78
Gambar 4.24 Atap pada Peron Lintasan KA.....	78
Gambar 4.25 Dinding menonjol untuk Entrance Utama.....	79
Gambar 4.26 Dinding Warna Putih dengan Ornamen Batu Alam.....	79

Gambar 4.27 Keterangan Penamaan Pintu Eksterior.....	80
Gambar 4.28 Fasad Timur Bangunan yang ditutup bangunan Baru.....	81
Gambar 4.29 Detail Pintu P1.....	82
Gambar 4.30 Detail Pintu P1 menuju Peron.....	83
Gambar 4.31 Detail Pintu P1.....	83
Gambar 4.32 Pintu P1 pada Fasad Barat.....	84
Gambar 4.33 Perubahan P1 Fasad Barat.....	84
Gambar 4.34 Pintu pada Kedai Kopi.....	85
Gambar 4.35 Detail Pintu P1 Kedai Kopi.....	85
Gambar 4.36 Perubahan P1 R. Kepala Stasiun.....	86
Gambar 4.37 Rekonstruksi P1.....	86
Gambar 4.38 Detail P1.....	86
Gambar 4.39 Perubahan P1 R. Administrasi.....	87
Gambar 4.40 Rekonstruksi P1.....	87
Gambar 4.41 Detail P1.....	87
Gambar 4.42 Perubahan P2.....	88
Gambar 4.43 Rekonstruksi P2.....	88
Gambar 4.44 Perubahan P3.....	89
Gambar 4.45 Penamaan dan Peletakan Jendela Eksterior.....	89
Gambar 4.46 Detail Jendela Eksterior J1.....	90
Gambar 4.47 Jendela J1 masih terdefinisi Asli.....	91
Gambar 4.48 Rekonstruksi J1.....	92
Gambar 4.49 Detail J1.....	92
Gambar 4.50 Jendela J1 Kedai Kopi.....	93
Gambar 4.51 Detail jendela J1 Kedai Kopi.....	93
Gambar 4.52 Perubahan Warna J1 Kedai Kopi.....	93
Gambar 4.53 Bovenlicht Dormer.....	94
Gambar 4.54 Bovenlicht Gevel Selatan.....	95
Gambar 4.55 Detail gevel Selatan.....	95
Gambar 4.56 Dinding Interior.....	96
Gambar 4.57 Lantai Batu Alam.....	97
Gambar 4.58 Lantai Tegel.....	97
Gambar 4.59 Penutup Atap Kedai Kopi.....	98
Gambar 4.60 Atap seng Peron.....	98

Gambar 4.61 Letak kolom Interior.....	99
Gambar 4.62 Kolom 60 x 60.....	102
Gambar 4.63 Kolom 90 x 60.....	102
Gambar 4.64 Dinding Penopang.....	102
Gambar 4.65 Rangka Atap Peron.....	103
Gambar 4.66 Penyangga Rangka Atap Peron.....	103
Gambar 4.67 Detail Rangka Atap.....	103



## DAFTAR TABEL

Tabel 1. Studi Terdahulu.....	30
Tabel 3.1 beberapa Kriteria Penilaian Makna Kultural.....	41
Tabel 3.2 Penilaian Estetika Bangunan.....	41
Tabel 3.3 Kriteria Penilaian Keluarbiasaannya.....	42
Tabel 3.4 Kriteria Penilaian Peranan Sejarah.....	42
Tabel 3.5 Kriteria Penilaian Kelangkaan.....	43
Tabel 3.6 Kriteria Penilaian Memperkuat Karakter Bangunan.....	43
Tabel 3.7 Kriteria Penilaian Memperkuat Citra Kawasan.....	44
Tabel 3.8 Klasifikasi Teknik Pelestarian Fisik.....	45
Tabel 3.9 Variabel Penelitian.....	48
Tabel 3.10 Jenis Data Sekunder, Sumber Data, dan Kegunaan.....	51
Tabel 3.11 Desain Survei.....	53
Tabel 4.1 Analisa Makna Kultural.....	105
Tabel 4.2 Rekapitulasi Penilaian Makna Kultural.....	146
Tabel 4.3 kelompok Penilaian.....	149
Tabel 4.4 Elemen Bangunan Potensial Rendah.....	149
Tabel 4.5 Elemen Bangunan Potensial Sedang.....	150
Tabel 4.6 Elemen Bangunan Potensial Tinggi.....	151
Tabel 4.7 Arah Pelestarian Fisik.....	15



**PELESTARIAN ARSITEKTUR KOLONIAL BANGUNAN EKS STASIUN  
KERETA API LUMAJANG**

**SKRIPSI**

**PROGRAM STUDI SARJANA ARSITEKTUR  
LABORATORIUM ARSITEKTUR NUSANTARA**

Ditujukan untuk memenuhi persyaratan  
memperoleh gelar Sarjana Teknik



**NABILLA ANJANI ROFIDATUL KHOUDLIYAH  
NIM. 145060500111004**

**UNIVERSITAS BRAWIJAYA  
FAKULTAS TEKNIK  
MALANG  
2018**

## DAFTAR ISI

<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>BAB I</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>PENDAHULUAN</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>I.1 Latar Belakang</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>I.2 Identifikasi Masalah</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>I.3 Rumusan Masalah</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>I.4 Batasan Masalah</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>I.5 Tujuan Penelitian</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>I.6 Manfaat Penelitian</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>I.7 Sistematika Penulisan</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>I. 8 Kerangka Pemikiran</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>BAB II</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>II.1 Karakter Bangunan</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>II.2 Arsitektur Kolonial</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>II.3 Ciri-ciri Arsitektur Kolonial</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>II.4 Karakter Visual</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>II.5 Karakter Spasial</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>II.6 Karakter Struktural</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>II.7 Makna Kultural</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>II.8 Tindakan Pelestarian</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>II.9 Studi Terdahulu</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>II.10 Kerangka Teori</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>BAB III</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>METODE PENELITIAN</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>III.1. Jenis dan Metode Penelitian</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>III. 1. 1. Jenis Penelitian</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>III. 1. 2. Metode Penelitian</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>III. 2. Objek dan Lokasi Penelitian</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>III. 2. 2. Lokasi Penelitian</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>III. 4. Jenis dan Cara Pengumpulan Data</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>III. 4. 1. Data Primer</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>III. 4. 2. Data Sekunder</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>III. 5. Desain Survei</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>BAB IV</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>HASIL DAN PEMBAHASAN</b> .....	Error! Bookmark not defined.
<b>4.1 Tinjauan Objek Penelitian</b> .....	Error! Bookmark not defined.
4.1.1 Sejarah Stasiun Kereta Api Lumajang .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.1.2 Data Fisik Stasiun Kereta Api Lumajang.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<b>4.2 Analisis Karakter Spasial Stasiun Kereta Api Lumajang</b> .....	Error! Bookmark not defined.
4.2.1 Fungsi Bangunan.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.2.2 Organisasi Ruang .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.2.3 Komposisi Spasial Bangunan.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.2.4 Karakter Spasial Bangunan Stasiun Kereta Api Lumajang .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<b>4.3 Analisis Karakter Visual Stasiun Kereta Api Lumajang</b> .....	Error! Bookmark not defined.
4.3.1 Elemen Fasad Bangunan.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.3.2 Elemen Ruang dalam Bangunan .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.3.3 Karakter Visual Bangunan Stasiun Kereta Api Lumajang.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<b>4.4 Analisis Karakter Struktural Stasiun Kereta Api Lumajang</b> .....	Error! Bookmark not defined.
4.4.1 Kolom.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.4.2 Dinding Penopang .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.4.3 Atap Peron .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>

4.4.4 Karakter Struktural Bangunan Stasiun Kereta Api Lumajang..... Error! Bookmark not defined.  
4.5 Analisis Makna Kultural..... Error! Bookmark not defined.  
4.6 Strategi dan Arah Pelestarian ..... Error! Bookmark not defined.  
**BAB V** ..... Error! Bookmark not defined.  
**PENUTUP** ..... Error! Bookmark not defined.  
5.1 Kesimpulan..... Error! Bookmark not defined.  
5.2 Saran ..... Error! Bookmark not defined.  
**Daftar Pustaka** ..... Error! Bookmark not defined.



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Kerangka Pemikiran.....	15
Gambar 2.1 Tinjauan Teori.....	37
Gambar 3.1 Bangunan Eks Stasiun Kereta Api Lumajang.....	45
Gambar 3.2 Bangunan Eks Stasiun Kereta Api Lumajang.....	45
Gambar 3.3 Peta Persil Letak Eks Stasiun Kereta Api Lumajang.....	47
Gambar 3.4 Diagram Alur Penelitian.....	56
Gambar 4.1 Denah Stasiun KA Lumajang Tahun 1947.....	59
Gambar 4.2 Perubahan Denah Stasiun KA Lumajang tahun 1962.....	59
Gambar 4.3 Tampak Barat Stasiun KA Lumajang Tahun 1947.....	60
Gambar 4.4 Tampak Timur Stasiun KA Lumajang Tahun 1947.....	60
Gambar 4.5 Tampak Selatan Stasiun KA Lumajang tahun 1947.....	60
Gambar 4.6 Perspektif Selatan Stasiun KA Lumajang tahun 1947.....	61
Gambar 4.7 Organisasi Ruang Stasiun KA Lumajang.....	63
Gambar 4.8 Perulangan Spasial.....	64
Gambar 4.9 Orientasi Spasial.....	65
Gambar 4.10 Dominasi Spasial.....	66
Gambar 4.11 Simetri Spasial.....	67
Gambar 4.12 Hirarki Spasial.....	68
Gambar 4.13 Hubungan Ruang.....	69
Gambar 4.14 Alur Sirkulasi Spasial.....	70
Gambar 4.15 Konfigurasi Alur Gerak.....	71
Gambar 4.16 Stasiun Kereta Api Lumajang Tahun 1947.....	73
Gambar 4.17 Fasad Selatan Atap Peron Lintasan KA.....	74
Gambar 4.18 Fasad Stasiun Lumajang dari Barat Tahun 2018.....	74
Gambar 4.19 Proporsi Visual.....	75
Gambar 4.20 Perulangan Visual.....	76
Gambar 4.21 Pusat Perhatian Visual.....	77
Gambar 4.22 Simetri Visual.....	78
Gambar 4.23 Atap pada Bangunan Induk.....	78
Gambar 4.24 Atap pada Peron Lintasan KA.....	78
Gambar 4.25 Dinding menonjol untuk Entrance Utama.....	79
Gambar 4.26 Dinding Warna Putih dengan Ornamen Batu Alam.....	79

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **I.1 Latar Belakang**

Selama penjajahan Belanda di Indonesia, Belanda membangun rumah-rumah dan bangunan lain yang mengacu pada arsitektur Barat. Pemerintah Belanda memonopoli kegiatan ekonomi di Hindia Belanda dan memerintah koloni itu sebagai proyek agroekonomi besar. Sebagian besar orang Belanda yang tinggal di Hindia pada waktu itu adalah pegawai negeri dan tentara. Bekas kolonialisme di Indonesia sangat mempengaruhi sejarah arsitektural pada masa kini. Arsitektur kolonial merupakan sebutan singkat untuk langgam arsitektur yang berkembang selama masa penjajahan Bangsa Eropa di tanah air. Masuknya unsur Eropa ke dalam komposisi kependudukan menambah kekayaan ragam arsitektur di nusantara. Membentuk suatu semangat modernisasi dan globalisasi memperkenalkan bangunan modern seperti administrasi pemerintah kolonial, rumah sakit, fasilitas militer, dan fasilitas transportasi. Arsitektur bangunan-bangunan kolonial, di kota maupun di pedesaan, kurang lebih sama dan merupakan salinan dari gaya-gaya arsitektural rumah-rumah di Belanda. Salah satu peninggalan Belanda yang berpengaruh besar terhadap perkembangan Indonesia saat itu salah satunya adalah sistem transportasi kereta api.

Monopoli hasil bumi yang dieksploitasi besar-besaran tersebut membutuhkan beberapa transportasi yang sangat efisien dalam hal waktu, muatan, dan kelancarannya untuk transportasi jarak jauh pada masa itu sehingga dibangunlah mulai dari perkerasan jalan yang dilakukan oleh Belanda melalui kerja rodi dan tanam paksa, begitu pula untuk sarana transportasi lain yaitu kereta api. Jalur-jalur besi pun dibentangkan dari daerah yang padat hingga daerah terpencil, seperti yang terdapat di kota Lumajang. Kota Lumajang saat itu melimpah dengan hasil buminya berupa tebu, kopi, maupun pasir. Pada saat ini, sarana transportasi telah berkembang sangat pesat dan menjadi bermacam-macam. Kebutuhan masyarakat pun saat ini telah berkembang dan berbeda, sehingga banyak dari masyarakat telah beralih menggunakan sarana transportasi pribadi, sehingga sarana transportasi umum seperti kereta api, sangat jarang digunakan dan mengakibatkan banyak stasiun kereta api yang mulai ditinggalkan dan beralih fungsi, bahkan mangkrak dan sangat tidak terawat.

Di kota Lumajang, hampir semua stasiun-stasiun kereta api yang sudah tidak digunakan, dialihfungsikan, bahkan dibiarkan tidak terawat dan hancur. Begitu pula

pembangunan-pembangunan baru di dalam kota yang seringkali harus menutup atau bahkan menghilangkan jalur kereta api di kota Lumajang.

Sejak 1870, karena penghapusan *cultuurstelsel* atau sistem pertanian yang diamanatkan oleh pemerintah, sektor swasta mendirikan banyak bisnis swasta dan membangun kantor dan permukiman. Bangunan-bangunan jaman dahulu ini memiliki ciri-ciri yang berbeda dengan bangunan saat ini, seperti yang dikemukakan Nurliani (2016) bahwa, bangunan-bangunan Belanda yang ada di Indonesia saat itu seolah dibangun kembali semirip mungkin dengan di Belanda, dan hanya dilakukan beberapa penambahan-penambahan fungsional guna beradaptasi dengan iklim tropis, yaitu dengan menambahkan jendela besar untuk ventilasi silang dan tepi atap yang diperpanjang untuk memberikan kerai: gaya arsitektur baru yang diadaptasi ini dikenal sebagai '*Empire Style*'. Beberapa elemen dan ornamen bangunan masih terkait dengan arsitektur Neo-Klasik, terutama dalam menggunakan kolom klasik dan prinsip-prinsip simetris. *Empire Style* ini, yang terkait dengan tanda otoritas dan kemakmuran, telah lama menjadi favorit kedua penguasa Belanda dan elit penguasa Indonesia sejak itu.

Stasiun Kereta Api Lumajang ini dipilih karena dari segi fasadnya memiliki keunikan yang menggambarkan bangunan khas kolonial Belanda. Pada visual yang nampak pada bangunan induk stasiun ini, bangunan ini menggunakan material kayu sebagai struktur utama dan terdapat gevel yang menjadi ciri khas bangunan-bangunan tua jaman penjajahan di Indonesia. Bangunan ini juga masih menjadi *landmark* kawasan meskipun kini bangunan ini disewakan untuk keperluan usaha. Letaknya yang strategis membuat kawasan ini mempunyai potensi untuk kemungkinan sebuah revitalisasi dengan rencana reaktivasi. Stasiun Lumajang memiliki beberapa ciri-ciri karakter spasial dan struktural bangunan-bangunan tua yang termasuk dalam beberapa kriteria-kriteria yang dikemukakan oleh Handinoto (1996), Ching (2007), dan Smithies (1981). Pengambilan objek penelitian ini dilandasi oleh teori yang dikemukakan oleh Mills (1994) yang berpendapat bahwa, banyak bangunan tua lebih kompleks dan menampilkan karakter lebih banyak daripada bangunan saat ini, dibangun oleh tukang-tukang yang ahli dengan menggunakan material-material yang berkualitas tinggi. Setelah hampir 92 tahun, bangunan ini masih menampilkan ornamen-ornamen ciri khas bangunan kolonial walaupun beberapa telah mengalami kerusakan, perubahan, maupun beberapa penambahan. Dan yang paling mendesak adalah, keadaan stasiun ini sedang dalam masa kritis karena banyak perubahan-perubahan pada elemen-elemen bangunannya bahkan beberapa telah dibongkar/dihilangkan. Bagian fasad timur yang telah ditutup pertokoan hampir telah menghilangkan wajah stasiun Kereta Api Lumajang ini.

Bangunan Eks Stasiun Kereta Api Lumajang ini memiliki ciri khas bangunan kolonial dengan spasial yang didominasi oleh ruang-ruang yang disusun linier sehingga memiliki kesan horizontal yang kuat yang merupakan karakteristik denah bangunan kolonial. Kolom struktural yang digunakan pada bangunan ini juga masih menggunakan material bata sehingga kolom memiliki dimensi yang besar. Dinding penopang yang tebal menjadi penyeimbang dimensi kolom strukturnya. Stasiun ini dibangun pada masa awal perkembangan transportasi di kota Lumajang sehingga bangunan ini memiliki nilai historis yang tinggi karena menjadi salah satu faktor tumbuhnya perekonomian dan tata kota kewasannya. Penelitian ini dilakukan di dua bangunan utamanya yaitu bangunan induk stasiun yang berisi ruang tunggu dan katering, serta ruang peron. Pada bangunan peron, terdapat gevel yang besar dengan atap yang tinggi dan adanya dormer pada bagian atap menunjukkan sebuah arsitektur kolonial yang saat ini tidak banyak ditemukan pada bangunan-bangunan modern di sekitarnya.

Beberapa ciri-ciri di atas sesuai dengan Perda Kabupaten Lumajang Tahun 2014 Bab III Pasal 4 yaitu benda, bangunan atau struktur dapat diusulkan sebagai Bangunan Cagar Budaya atau Struktur Cagar Budaya apabila memenuhi kriteria berusia 50 (lima puluh) tahun atau lebih, mewakili masa gaya paling singkat berusia 50 (lima puluh) tahun, memiliki arti khusus bagi sejarah, ilmu pengetahuan, pendidikan, agama dan/atau kebudayaan; dan/atau memiliki nilai budaya bagi penguatan kepribadian bangsa.

Dalam UU No. 5 Tahun 1992, disebutkan bahwa upaya melestarikan benda cagar budaya dilaksanakan, selain untuk memupuk rasa kebanggaan nasional dan memperkokoh kesadaran jati diri sebagai bangsa yang berdasarkan Pancasila, juga untuk kepentingan sejarah, ilmu pengetahuan, dan kebudayaan serta pemanfaatan lain dalam rangka kepentingan nasional. Memperhatikan hal-hal tersebut di atas dipandang perlu untuk melaksanakan tindakan penguasaan, pemilikan, penemuan, pencarian, perlindungan, pemeliharaan, pengelolaan, pemanfaatan, dan pengawasan berdasarkan suatu peraturan perundang-undangan.

Urgensi lain dari penelitian ini adalah bangunan Stasiun Kereta Api Lumajang ini belum masuk ke dalam bangunan cagar budaya dan dalam kenyataannya tidak adanya usaha dalam pemeliharaan dan pelestariannya. Bahkan dalam proses itu, ditemukan perubahan-perubahan yang sangat disayangkan untuk dilakukan terhadap bangunan yang berpotensi menjadi bangunan cagar budaya ini. Beberapa isu yang tersebar melalui media massa dan sebagian masyarakat, stasiun ini rencananya akan di reaktivasi kembali. Rencana ini mendapatkan dukungan penuh oleh beberapa pemerhati bangunan cagar budaya seperti Ketua LSM MPPMT, Kabag Hukum Pemda Lumajang, Bappeda Lumajang, KPT dan beberapa

anggota Komisi E DPRD Jawa Timur dari pengamat-pengamat sejarah di Kabupaten Lumajang. Reaktivasi kereta Api Lumajang ini akan berdampak luar biasa untuk pertumbuhan ekonomi di Kota Lumajang yang saat ini sedang gencar-gencarnya melakukan berbagai pembangunan kawasan wisatanya.

Peraturan Daerah Kabupaten Lumajang meenytakan dalam Bab II Pasal 2 tentang Tujuan dan Ruang Lingkup, bahwa Pelestarian Cagar Budaya bertujuan untuk mempertahankan keaslian Cagar Budaya yang mendukung nilai sejarah, ilmu pengetahuan dan budaya; melindungi dan memelihara Cagar Budaya dari kerusakan yang disebabkan tindakan manusia maupun proses alam; memanfaatkan Cagar Budaya untuk dikelola sebaik-baiknya demi kepentingan pembangunan dan citra daerah serta tujuan wisata untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat; melindungi, mengamankan dan melestarikan Cagar Budaya; memelihara dan mengembangkan nilai-nilai luhur yang merupakan jatidiri dan sebagai perlambang kebanggaan daerah dan masyarakat; meningkatkan pemahaman dan kesadaran masyarakat terhadap sejarah di daerah; meningkatkan kepedulian, kesadaran dan apresiasi masyarakat terhadap Cagar Budaya; dan membangun motivasi, memperkaya inspirasi dan meningkatkan aktivitas di bidang kebudayaan.

Usaha reaktivasi yang akan dilaksanakan nantinya akan menimbulkan beberapa perubahan terkait pembangunan stasiun yang beberapa bagiannya telah rusak. Dalam usaha rekonstruksi beberapa bagian bangunan stasiun yang tersebut, penelitian ini akan membantu melihat batasan terhadap perlakuan-perlakuan yang akan dilakukan dalam proses pembangunan kembali dan pemeliharannya. Maka dari itu diperlukan suatu penelitian yang mampu mengungkapkan karakter-karakter asli yang masih bertahan dan memiliki nilai historis pada elemen-elemen visual, spasial, dan struktural bangunan stasiun kereta api Lumajang ini sehingga dapat diputuskan arah pelestarian, cara, dan batasan-batasan dalam usaha pemeliharannya ataupun rekonstruksinya jika diperlukan.

## **1.2 Identifikasi Masalah**

Beberapa identifikasi berdasarkan latar belakang, ditemukan beberapa masalah utama yaitu:

1. Stasiun Kereta Api Lumajang merupakan bangunan kolonial yang didirikan tahun 1926 dan memiliki nilai historis.
2. Gedung utama Stasiun Kereta Api Lumajang ini sebagian besar masih teridentifikasi asli dan bertahan sampai saat ini.

3. Kawasan Stasiun Lumajang ini masih menjadi salah satu *landmark* di kota Lumajang, dan merupakan bangunan dengan langgam arsitektur Belanda yang unik yang sangat jarang dijumpai saat ini dan merupakan satu-satunya stasiun dalam kota yang masih bisa diusahakan pemeliharannya.

### **I.3 Rumusan Masalah**

Berdasarkan identifikasi masalah, maka muncul rumusan masalah untuk dijadikan sebagai dasar dalam penelitian ini, yaitu:

1. Bagaimana karakter visual, spasial, dan struktural bangunan kolonial eks Stasiun Kereta Api Lumajang?
2. Bagaimana strategi dan arahan pelestarian bangunan kolonial Stasiun Kereta Api Lumajang?

### **I.4 Batasan Masalah**

Batasan-batasan mengenai objek penelitian mencakup lingkup wilayah dan lingkup waktu. Dalam penelitian ini, yang menjadi lingkup wilayah yaitu kompleks bangunan Stasiun Kereta Api Lumajang, difokuskan pada bangunan induknya, sedangkan lingkup waktu adalah batasan waktu dibangunnya Stasiun Kereta Api Lumajang pada masa kolonial, khususnya berumur 50 tahun atau lebih sehingga jika ada perubahan atau penambahan bentuk bangunan tidak termasuk dalam lingkup penelitian karena tidak perlu dilestarikan. Batasan masalah yang dikaji meliputi:

1. Penelitian terdiri dari aspek analisis dan identifikasi karakteristik bangunan kolonial eks Stasiun Kereta Api Lumajang yang ditinjau melalui aspek karakter visual, karakter spasial, dan karakter struktural bangunan Stasiun Kereta Api Lumajang. Karakter visual adalah elemen pembentuk fasad bangunan secara keseluruhan, sedangkan karakter spasial yaitu pembahasan detail denah dari tiap massa bangunan.
  - a. Karakter visual bangunan terbagi menjadi beberapa aspek yaitu:
    - Elemen pembentuk fasad bangunan, yaitu denah, kolom bangunan, dinding eksterior, pintu, jendela dan ventilasi, gevel, dan atap.
    - Elemen ruang dalam bangunan, yaitu kolom, dinding interior, pintu, jendela, lantai, plafond.
    - Komposisi fasad dan ruang dalam bangunan meliputi dominasi perulangan, kesinambungan, proporsi, simetri, dan *point of interest*.

Penentuan karakter visual dan beberapa elemen tersebut diatas adalah merupakan variabel amatan nilai arsitektural dari sebuah bangunan yang kemungkinannya berkurang akibat kerusakan-kerusakan atau adanya perubahan.

Pada penelitian karakter visual, akan didapatkan rekaman mengenai bentukan masa lalu kereta api yang bisa dijadikan perbandingan dengan bentuk bangunan saat ini terkait perubahan visual apa sajakah yang terjadi. Sehingga setelah diketahui elemen-elemen perubahannya, maka akan dikaji pelestarian seperti apakah yang masih bisa diusahakan.

b. Karakter spasial bangunan dibagi menjadi beberapa aspek, yaitu:

- Orientasi bangunan
- Fungsi ruang
- Organisasi ruang
- Hubungan ruang
- Sirkulasi
- Orientasi ruang

Penelitian mengenai karakter spasial akan diketahui fungsional per ruangan yang terdapat pada stasiun KA Lumajang pada zaman dahulu. Kemudian akan dibandingkan dengan kondisi saat ini dan memungkinkan usaha pelestariannya.

c. Karakter struktural meliputi:

- Konstruksi atap
- Konstruksi dinding penopang
- Kolom

Struktur yang digunakan di masa lalu akan sangat bermanfaat untuk ilmu pengetahuan masa kini, tentang sistem yang digunakan dan kekuatannya serta jenis materialnya.

2. Menentukan strategi dan arahan pelestarian arsitektur bangunan kolonial Eks Stasiun Kereta Api Lumajang yaitu dengan cara mendahulukan proses analisis dari karakter sebuah bangunan untuk memperoleh hasil yang maksimal dalam menentukan arahan pelestarian demi mempertahankan kondisi arsitektur bangunan yang baik dari segi orisinilitas. (Antariksa:2011)

## **I.5 Tujuan Penelitian**

Penelitian ini bertujuan untuk:

1. Mengidentifikasi dan menganalisis karakter visual, spasial, dan struktural bangunan kolonial Eks Stasiun Kereta Api Lumajang—Lumajang.
2. Menganalisis dan menentukan strategi dan arahan pelestarian yang dilakukan pada bangunan kolonial Eks Stasiun Kereta Api Lumajang—Lumajang.

## **I.6 Manfaat Penelitian**

Penelitian ini diharapkan mampu memberikan kontribusi yang baik dalam berbagai pihak, antara lain:

1. Akademis – persyaratan untuk mendapat gelar sarjana dan pengembangan ilmu arsitektur dan referensi dalam identifikasi bangunan kolonial dari karakter visual, spasial, dan struktural.
2. Praktisi -- Diharapkan dapat memperkuat gagasan awal beberapa pihak yang menginginkan kawasan ini dijadikan sebagai kawasan cagar budaya dan melestarikannya.
3. Pengelola dan Masyarakat – diharapkan dapat memberikan wawasan dan informasi untuk masyarakat Desa Lumajang dan sekitarnya terhadap karakter visual, spasial, dan struktural bangunan kolonial serta mampu dijadikan citra kawasan sehingga dapat memunculkan keinginan untuk menjaga, merawat, dan melestarikannya.

## **I.7 Sistematika Penulisan**

### **1. BAB I PENDAHULUAN**

Menjabarkan secara rinci tentang latar belakang diadakannya penelitian pelestarian bangunan Eks Stasiun Kereta Api Lumajang. Berisi Latar Belakang, Identifikasi Masalah, Rumusan Masalah, Batasan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, dan uraian mengenai sistematika penulisan.

### **2. BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Memaparkan mengenai kajian literature atau pustaka yang digunakan sebagai referensi dalam melakukan penelitian. Bab II berisi teori tentang bangunan kolonial belanda, karakteristik arsitektur rumah belanda, ciri dan gaya elemen arsitektur, serta studi terdahulu.

### **3. BAB III METODE PENELITIAN**

Membahas tentang metode penelitian yang akan digunakan dalam mengerjakan penelitian ini, menganalisis permasalahan yang timbul sesuai dengan tujuan penelitian. Metode yang

digunakan adalah metode deskriptif analisis (penjabaran kondisi), evaluative (pembobotan), dan developmen.

#### 4. BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Membahas tentang gambaran umum objek penelitian, analisis elemen-elemen bangunan, penjabaran mengenai kinerja pelestarian fisik dan non-fisik serta menentukan arahan strategi pelestariannya.

#### 5. BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

berisi mengenai jawaban dari rumusan masalah yang telah dilakukan pada bab sebelumnya dan menyampaikan saran-saran sebagai masukan terhadap objek penelitian.



## I. 8 Kerangka Pemikiran (Gambar 1.1)

### Latar Belakang dan Identifikasi Masalah

Bangunan Eks Stasiun Kereta Api Lumajang dibangun tahun 1926 dan berusia lebih dari 50 tahun, memiliki nilai historis tinggi. Karakter bangunan Eks Stasiun Kereta Api Lumajang ini masih menonjol mencerminkan keunikan karakter bangunan kolonial.

Fungsi bangunan bersejarah ini telah berubah yang beberapa bagian mengalami perubahan dan penambahan elemen bangunan.

Pembangunan Lumajang menjadi kota kecil yang berkembang dan pembangunan yang besar-besaran, bangunan bersejarah memerlukan perhatian khusus, sehingga bangunan lama dan baru terintegrasi dan supaya pengelola melakukan renovasi dengan mengetahui batasan-batasannya.

Selain itu, untuk melestarikan material yang layak dijaga, melanjutkan pemeliharaan material-material yang bertahan menggunakan pencapaian pelestarian yang kritikal. Keberlanjutan memerlukan *sustainability*, sebuah aksi yang nyata, daripada sebuah perlakuan pasif dengan menelantarkan bangunan bersejarah ini.

#### Rumusan Masalah

- Bagaimana karakter visual, spasial, dan struktural bangunan kolonial eks Stasiun Kereta Api Lumajang?
- Bagaimana strategi dan arahan pelestarian bangunan kolonial Stasiun Kereta Api Lumajang?

#### Batasan Masalah

- Analisis dan identifikasi karakteristik bangunan kolonial eks Stasiun Kereta Api Lumajang ditinjau melalui aspek karakter visual, karakter spasial, dan karakter structural.
- Menentukan arahan pelestarian demi mempertahankan kondisi arsitektur bangunan yang baik dari segi orisinilitas.

#### Tujuan Penelitian

1. Mengidentifikasi dan menganalisis karakter visual, spasial, dan struktural bangunan kolonial Eks Stasiun Kereta Api Lumajang.
2. Menganalisis dan menentukan strategi dan arahan pelestarian yang dilakukan pada bangunan kolonial Eks Stasiun Kereta Api Lumajang.

Manfaat Penelitian:  
Praktisi  
Akademis  
Pengelola dan Masyarakat

(Gambar 1.1)

Tabel 1. Studi Terdahulu

No	Peneliti dan Objek Studi	Metode Penelitian	Variabel	Kriteria Penilaian	Hasil Penelitian	Kontribusi Penelitian
1	Pelestarian Bangunan Stasiun Bondowoso. (Ardiansyah Surojo, 2011)	Metode deskriptif analisis, metode evaluatif, metode developmen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gaya Bangunan</li> <li>- Denah</li> <li>- Dinding</li> <li>- Pintu</li> <li>- Jendela</li> <li>- Atap</li> <li>- Kolom</li> <li>- Komposisi Bangunan :</li> <li>Proporsi, Simetri, Pusat perhatian, Perulangan</li> <li>- Kolom</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Estetika</li> <li>o Kejamakan</li> <li>o Kelangkaan</li> <li>o Perana nSejarah</li> <li>o Keluarbiasaan</li> <li>o Karakter Bangunan</li> </ul>	<p>Objek penelitian bergaya Empire Style, Bangunan mempunyai tembok yang tebal, langit-langitnya tinggi, dan lantainya dari marmer, Denah pada Stasiun Bondowoso memiliki ciri bentuk ruang yang segi empat dan dominan simetris, menggunakan atap pelana, Ornamen didominasi garis lengkung, Proporsi dominan horizontal, point of interest terletak pada main entrance, perulangan tampak pada kolom.</p> <p>Ditemukan 4 arahan pelestarian, yaitu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Arahan pelestarian preservasi diarahkan pada Gaya bangunan,</li> </ul>	<p>Metode penelitian yaitu deskriptif analisis, evaluatif, dan development.</p> <p>Penentuan variabel. Referensi arahan pelestarian, tiap-tiap poin.</p>





(Yussi Oktarisa, 2017)

Atap  
Dinding  
Pintu  
Jendela  
Kolom  
Gevel  
Karakter struktural terdiri dari Pondasi, dinding, Atap.

horizontal linier. developmen.  
Potensial tinggi (arahan preservasi dan konservasi) masih dominan pada bangunan stasiun kediri, karena banyak elemen yang memperkuat karakter bangunan kolonial seperti pada dinding, kolom, pintu, jendela, plafond, dan atap.  
Potensial sedang (arahan preservasi dan rehabilitasi) pada dinding fasad maupun interior yang telah terjadi penambahan keramik. Potensial rendah (arahan rehabilitasi) pada elemen-elemen baru yang menggantikan elemen lama yang telah rusak, sehingga tidak berkaitan terhadap karakter bangunan

4. Karakter Spasial Dan Visual Pada

Metode deskriptif analisis, metode Fungsi ruang/bangunan,

Karakter visual yang ditunjukkan oleh Penggunaan teori ciri bangunan bergaya

Bangunan Gedung Juang 45 Bekasi Jawa Barat. (Dewa Gede Agung Wibawa.	evaluatif, metode developmen.	Hubungan ruang, Organisasi ruang, Sirkulasi/kawasan, Orientasi ruang/banguna, Komposisi Karakter visual Gaya bangunan, Denah, Pintu, Jendela, Atap, Dinding , Volume bangunan, Keseluruhan warna bangunan	bangunan Gedung Juang 45 Bekasi ini adalah langgam Indische Empire Style. Penggunaan bentuk yang geometris dan memiliki ukuran berskala besar. Pintu dan jendela bangunan merupakan salah satu adaptasi terhadap iklim di Indonesia yang memiliki kesesuaian material dengan yang ada di Indonesia.	Netherland. Penentuan metode penelitian, yaitu deskriptif analisis, evaluatif, dan developmen. Penentuan variabel penelitian yaitu, Fungsi ruang/bangunan, Hubungan ruang, Organisasi ruang, Sirkulasi/kawasan di Indonesia yang memiliki kesesuaian ruang/bangunan, Komposisi, Gaya bangunan, Denah, Pintu , Jendela, Atap , Dinding, Volume bangunan, Keseluruhan warna bangunan .
5. Karakter Visual Bangunan Stasiun Kereta Api Jember (Prissilia Dwicitta Meykalinda. 2016)	Metode deskriptif analisis, metode evaluatif, metode developmen.	Organisasi Bangunan Organisasi Ruang Komposisi Spasial Elemen Fasade - Atap dan <i>Geveltoppen</i> - Dinding dan <i>Gevel</i> - Pintu - Jendela - Kolom Elemen	Karakter Spasial, dengan organisasi bangunan, sirkulasi dalam bangunan, linier sehingga tampilan fasad dominasi horizontal. Bukaan pintu dan jendela yang monumental Ditemukan 26 elemen	Penentuan metode penelitian, yaitu deskriptif analisis, evaluatif, dan developmen. Penentuan Desain survei terhadap variabel penelitian pada karakter visual berupa Atap dan <i>Geveltoppen</i> , Dinding

Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya  
 Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya  
 Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya  
 Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya  
 Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya

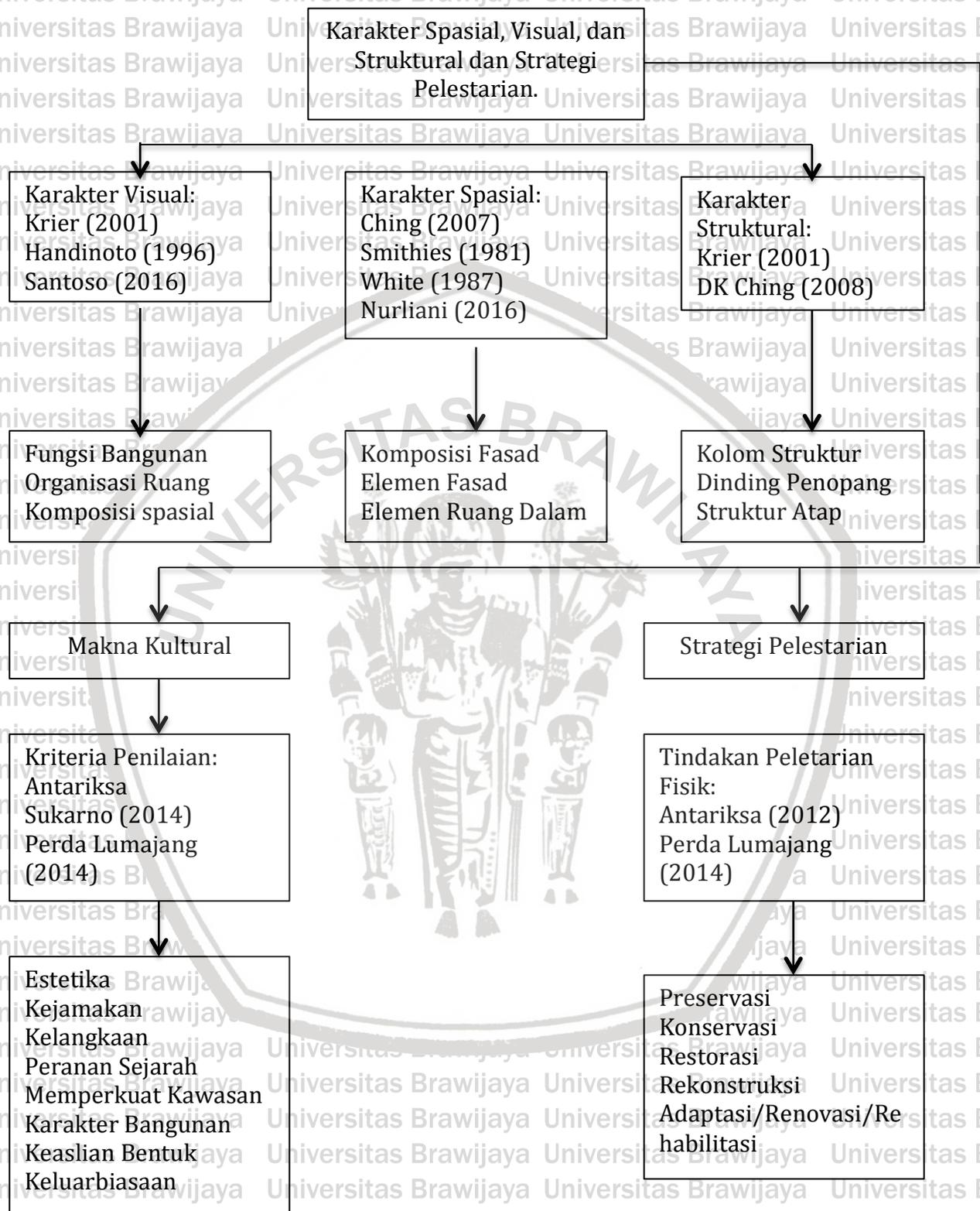
		Ruang Dalam	o Keaslian	bangunan potensial	dan <i>Gevel</i> , Pintu,
		- Dinding	Bentuk	tinggi, Elemen dengan	Jendela, Kolom, plafon.
		- Pintu	o Keterawatan	potensial tinggi	Dan penjelasan serta
		- Jendela		mendapat tindakan	penentuan kriteria
		- Lantai		pelestarian Preservasi.	penilaian pada makna
		- Plafon			kultural.
		- Komposisi Visual		Elemen bangunan	
		Konstruksi		potensial sedang	
		- Atap Konstuksi		berjumlah 8 elemen.	
		- Dinding Penopang		Potensial sedang	
				mendapat tindakan	
				Konservasi maupun	
				Rehabilitasi.	
				Kelas potensial	
				rendah Elemen	
				bangunan potensial	
				rendah berjumlah 15	
				elemen. Tindakan	
				pelestarian yang dapat	
				dilakukan pada elemen	
				bangunan potensial	
				rendah adalah	
				rehabilitasi dan	
				rekonstruksi.	
6.	Pelestarian	Metode deskriptif	Karakter visual	o Estetika	Bangunan menggunakan
	Bangunan Balai	analisis, metode	- Dinding	o Keluarbiasaan	simetri bilateral,
	Penelitian	evaluatif, metode	- Atap	o Peranan sejarah	penggunaan bentuk
	Bioteknologi	developmen.	- Jendela	o Kelangkaan	geometris, perulangan
					Penentuan metode
					penelitian, yaitu
					deskriptif analisis,
					evaluatif, dan

Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya  
 Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya  
 Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya  
 Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya  
 Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya Universitas Brawijaya

Perkebunan Indonesia di Bogor. (Widoretno, 2011)		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ventilasi</li> <li>- Pintu</li> <li>- Fasade</li> <li>- Karakter Spasial</li> <li>- Bentuk Dasar</li> <li>- Orientasi Bangunan</li> <li>- Pola penataan massa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Keaslian bentuk</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>elemen bukaan, dominasi material batu alam, orientasi yang mengacu pada landmark kawasan.</li> <li>Arahan pelestarian yang didapatkan yaitu preservasi, konservasi, rehabilitasi, dan rekonstruksi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>developmen.</li> <li>Penentuan variabel penelitian pada karakter visual berupa dinding, atap, jendela, ventilasi, pintu, dan fasad, pada karakter spasial yaitu orientasi bangunan dan pola penataan massa. Dan penjelasan serta penentuan kriteria penilaian pada makna kultural.</li> </ul>
7. Karakter Spasial Bangunan Kolonial Rumah Dinas Bakorwil Kota Madiun. (Pipiet Gayatri Sukarno. 2014)	Metode deskriptif analisis, metode evaluatif, metode developmen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Karakter Visual</li> <li>- Atap</li> <li>- Balustrade</li> <li>- Dinding</li> <li>- Pintu</li> <li>- Jendela</li> <li>- Kolom</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Estetika</li> <li>o Keterawatan</li> <li>o Kelangkaan</li> <li>o Keaslian Bentuk</li> <li>o Peranan Sejarah</li> <li>o Keluarbiasaan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bangunan menggunakan langgam Indische Empire Style. Karakter visual dengan elemen berukuran gigantis. Terdapat beberapa potensial elemen yaitu potensial tinggi yang diarahkan ke preservasi, potensial sedang ke konservasi, dan potensial rendah diarahkan ke rehabilitasi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Penggunaan teori ciri bangunan Indische Empire. Penentuan metode penelitian, yaitu deskriptif analisis, evaluatif, dan developmen.</li> <li>Penentuan variabel penelitian yaitu atap, balustrade, dinding, pintu, jendela, dan kolom.</li> <li>Dan penentuan kriteria penilaian yaitu estetika, keterawatan, kelangkaan, keaslian bentuk, peranan</li> </ul>



## II. 10 Kerangka Teori



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### II.1 Karakter Bangunan

Karakter bangunan menurut Fajarwati (2011) adalah, karakter sebuah objek arsitektur yang merupakan keberagaman atau kekhasan yang tersusun menjadi ciri-ciri objek arsitektural atau susunan elemen dasar yang terangkai sehingga membuat objek tersebut mempunyai kualitas atau kekhasan yang membedakan dengan objek lain. Dalam bangunan ini, karakter yang dimiliki Stasiun Kereta Api Lumajang adalah karakter arsitektur kolonial. Terlihat dari beberapa ciri fisik yang teridentifikasi seperti ciri-ciri bangunan kolonial pada umumnya.

Arsitektur Kolonial pada tahun 1800-an lebih banyak mengadopsi gaya desain Netherland dan Neo-klasik, yaitu gaya yang berorientasi pada gaya arsitektur klasik Yunani dan Romawi. Arsitektur kolonial merupakan arsitektur yang memadukan antara budaya Barat dan Timur. Arsitektur ini hadir melalui karya arsitek Belanda dan diperuntukkan bagi bangsa Belanda yang tinggal di Indonesia, pada masa sebelum kemerdekaan.

#### II.2 Arsitektur Kolonial

Pengertian arsitektur kolonial adalah perkembangan arsitektur di suatu negara ketika masih berstatus koloni negara asal. Di Indonesia, yang paling berpengaruh terhadap arsitektur kolonial adalah kolonialisme pada masa Belanda. Pada saat itu, Departemen Pekerjaan Umum merancang dan membangun sebagian besar bangunan, dengan pembangun atau insinyur infrastruktur yang bertanggung jawab atas desain bangunan. Karena tidak ada arsitek yang berkualitas atau sekolah arsitektur di Hindia, para insinyur dan arsitek yang merancang bangunan memiliki kurangnya pengalaman, kemampuan artistik dan pengetahuan dalam arsitektur, khususnya, dalam merancang untuk iklim tropis.

Nurliani (2016) berpendapat, bahwa bangunan-bangunan Belanda ini beradaptasi dengan iklim tropis, yaitu dengan menambahkan jendela besar untuk ventilasi silang dan tepi atap yang diperpanjang untuk memberikan kerai: gaya arsitektur baru yang diadaptasi ini dikenal sebagai '*Empire Style*'. Beberapa elemen dan ornamen bangunan masih terkait dengan arsitektur neo-klasik, terutama dalam menggunakan kolom klasik dan prinsip-prinsip simetris. *Empire Style* ini, yang terkait dengan tanda otoritas dan kemakmuran, telah lama menjadi favorit kedua penguasa Belanda dan elit penguasa Indonesia sejak itu.

Semangat Kebijakan Etis yang didasarkan pada keinginan untuk membebaskan pribumi kemudian menyebar di Hindia dan mempengaruhi konsep beberapa insinyur dan arsitek. Pembangun dan arsitek secara bertahap menggantikan arsitektur neo-klasik yang tidak sesuai dengan arsitektur lokal, maka untuk mendapatkan kenyamanan lebih bangunan kolonial yang diadaptasi langsung dari Belanda ditambahkan elemen-elemen penyesuaiannya.

### II.3 Ciri-ciri Arsitektur Kolonial

Gaya desain arsitektur kolonial di Indonesia ini timbul dari keinginan dan usaha orang Eropa untuk menciptakan Negara jajahan seperti negara asal mereka. Pada kenyataannya desain tidak sesuai dengan bentuk aslinya karena iklim berbeda, material kurang tersedia, teknik di negara jajahan, dan kekurangan lainnya. Akhirnya diperoleh bentuk modifikasi yang menyerupai desain di negara mereka.

Beberapa ciri-ciri arsitektur kolonial yang sangat terlihat adalah bentukan dinding yang tebal dan fasad yang menggunakan *gevel*. Selain itu, menurut Handinoto (1996) disebutkan beberapa karakter yang dimiliki oleh bangunan kolonial yaitu bangunan kolonial memiliki karakteristik tersendiri antara lain; Bentuk denah yang 'tipis' untuk memudahkan penghawaan silang, Orientasi bangunan yang tepat terhadap sinar matahari, Galeri keliling bangunan yang melindungi dari tampias hujan dan sinar matahari langsung, Lubang ventilasi yang diperlihatkan sebagai elemen arsitektur yang menarik, penataan massa bangunan yang memiliki jarak agar orang menikmati keseluruhan bangunan, dan terakhir yaitu tampak bangunan kolonial yang berbentuk simetri untuk menambah kesan monumental.

Ciri-ciri bangunan kolonial menurut Wibawa (2017), arsitektur kolonial Belanda di Indonesia merujuk pada gaya desain Netherland tahun 1624-1820, yaitu:

- Fasad Simetris
- Material batu bata atau kayu tanpa pelapis
- Entrance memiliki dua daun pintu
- Pintu masuk berada di samping bangunan
- Denah yang simetris
- Jendela berukuran besar dengan bingkai kayu
- Terdapat dormer yang merupakan bukaan pada atap.

Santoso (2016) juga menjabarkan, aliran yang mempengaruhi perkembangan arsitektur kolonial di Indonesia pada tahun 1800, yaitu Gaya Neo Klasik (The Empire Style/The Dutch Colonial Villa) dengan karakteristik sebagai berikut:

1. Denah simetris penuh dengan satu lantai atas dan ditutup dengan atap perisai.
2. Tembok tebal.
3. Langit-langit tinggi.
4. Lantai dari marmer.
5. Beranda depan dan belakang sangat terbuka dan luas.
6. Di ujung beranda terdapat pilar atau kolom bergaya Yunani.
7. Pilar menjulang ke atas sebagai pendukung atap.
8. Terdapat *gevel* dan mahkota diatas beranda depan dan belakang.
9. Terdapat central room yang berhubungan langsung dengan beranda depan dan belakang.
10. Daerah servis di bagian belakang dihubungkan dengan ruang induk oleh galeri.
11. Terletak di tanah luas dengan kebun di depan, samping, dan belakang.

Selanjutnya, dalam penyesuaian terhadap iklim tropis bangunan vernakular Belanda karakteristiknya yaitu:

1. Denah tipis bentuk bangunan ramping, banyak bukaan untuk aliran udara memudahkan *cross* ventilasi yang dibutuhkan iklim tropis basah.
2. Galeri di sepanjang bangunan untuk menghindari tampias hujan dan sinar matahari langsung.

3. Layout bangunan menghadap utara atau selatan dengan orientasi tepat terhadap sinar matahari tropis Timur Barat.

Beberapa ciri-ciri yang disebutkan oleh Handinoto, Wibawa, dan Santoso tersebut telah banyak menggambarkan elemen-elemen yang terdapat pada bangunan Eks Stasiun Kereta Api Lumajang ini sehingga ciri-ciri tersebut dapat menjadi studi amatan untuk dianalisis lebih lanjut sehingga didapatkan data terstruktur tentang elemen-elemen pembentuk visual, spasial, dan struktural bangunan Eks Stasiun Kereta Api ini.

#### II.4 Karakter Visual

Karakter visual adalah karakter yang terlihat dan tergambar dengan jelas melalui sebuah amatan dimana yang paling menonjolkan sebuah karakter visual sebuah bangunan adalah bagian fasadnya. Karakter visual dipengaruhi oleh elemen fasad bangunan, dimana fungsi fasad adalah memberikan identitas sebuah bangunan. Menurut Krier dalam Antariksa (2011), fasad adalah representasi atau ekspresi dari berbagai aspek yang muncul dan dapat diamati secara visual. Elemen pembentuk karakter visual terdiri dari pembentuk elemen fasad seperti denah, kolom, dinding eksterior, pintu, jendela, gevel, dan atap. Selain itu terdapat juga visual dalam elemen ruang yang terdiri dari kolom, dinding interior, pintu, jendela, lantai, plafond, dan balustrade. Selain itu beberapa elemen seperti perulangan, kesinambungan, proporsi, simetri, dan *point of interest* juga mempengaruhi tampilan visual sebuah bangunan. Fasad merupakan elemen yang paling penting dalam menyuarakan fungsi dan makna, keadaan budaya, mengungkapkan kriteria tatanan dan penataan serta kreativitas dalam ornament dan dekorasi. Dan dalam mencapai kesesuaian antar elemen tersebut, diperlukan prinsip-prinsip komposisi menurut Haripradianto dalam Antariksa (2011), yaitu dominasi, perulangan dan kesinambungan.

Menurut Krier (dalam Antariksa:2011), elemen-elemen pembentuk karakter visual adalah hampir sama yaitu: jendela, dimana permainan cahaya dan bayangan membangkitkan persepsi akan ruangan tersebut, kemudian selanjutnya adalah jalan masuk, dimana posisi suatu jalan masuk dan makna arsitektonis yang dimilikinya menunjukkan peran dan fungsi bangunan tersebut, sedangkan pintu masuk menjadi tanda transisi dari bagian publik (eksterior) ke bagian privat (interior). Elemen berikutnya yaitu atap dimana berperan sebagai mahkota yang disandang oleh tubuh bangunan, sehingga secara visual, atap merupakan akhiran dari fasad dan titik akhir dari bangunan. Dinding yang permukaannya difinishing dapat memperkuat karakter suatu bangunan. Penyusunan dinding dengan lapisan batu memiliki nilai teknis dan estetis tertentu dibandingkan dengan dinding dengan penyelesaian standar. Elemen terakhir yaitu denah dasar dan bentuk bangunan.

Karakter visual bangunan kolonial yang umumnya terdapat pada bangunan kolonial menurut Handinoto (dalam Antariksa:2017) antara lain:

- a. Tower; menara atau tower adalah massa dengan struktur tinggi yang berdiri sendiri.
- b. *Balustrade*; merupakan pagar di bagian depan teras atau di bagian balkon bangunan yang menggunakan material beton atau logam.
- c. *Gevel*; terdapat beberapa jenis *gevel* yaitu *Gambrel gevel*, *Stepped Gevel*, *Pediment*, dan *Curvilinear Gevel*.
- d. *Bovenlicht*; merupakan bukaan atau lubang ventilasi pada dinding bangunan yang digunakan untuk beradaptasi dengan iklim di Indonesia.

- e. Ornamen Bangunan; ornamen ini biasanya ditemukan di jendela, *Bovenlicht*, kolom, dan pintu.
- f. *Portico*; adalah serambi dengan tiang yang posisinya berada di bagian depan bangunan. Biasanya digunakan pada pintu masuk bangunan.
- g. *Cripedoma*; adalah tangga naik untuk menuju bangunan.

Bangunan eks Stasiun Kereta Api Lumajang melalui pengamatan awal memiliki beberapa ciri karakter visual tersebut, yaitu adanya *gevel* dan *Bovenlicht* serta ornamen yang terdapat pada pintu. Beberapa karakter tersebut dapat menjadi variabel amatan yang akan diteliti dan diberi penilaian untuk mendapat arahan pelestarian yang sesuai terhadap elemen-elemen tersebut.

## II.5 Karakter Spasial

Karakter spasial bangunan terdiri dari organisasi ruang, pola sirkulasi, orientasi bangunan, orientasi ruang, fungsi ruang, dan hubungan ruang. Organisasi ruang ada beberapa macam (Ching:2007), yaitu:

- a. Organisasi Terpusat  
Ruang sentral yang dominan dikelilingi oleh sejumlah ruang sekunder yang dikelompokkan dengan komposisi yang stabil, terkonsentrasi, yang terdiri dari sejumlah ruang sekunder yang dikelompokkan mengelilingi suatu ruang sentral yang besar dan dominan.
- b. Organisasi Linier  
Sekuen Linier ruang-ruang yang berulang secara sistematis.
- c. Organisasi Radial  
Ruang yang menjadi sentral organisasi-organisasi linier ruang yang memanjang dengan cara radial.
- d. Organisasi Terklaster  
Ruang dikelompokkan melalui kedekatan atau pembagian suatu tanda pengenal atau hubungan visual bersama.
- e. Organisasi Grid  
Ruang-ruang yang diorganisir di dalam area sebuah grid struktur atau rangka kerja tiga dimensi lainnya.

Beberapa elemen pembentuk ruang juga dikemukakan oleh Smithies (1981), menyebutkan elemen pembentuk ruang dapat dikelompokkan menjadi:

- a. Tekstur; Tekstur dalam ruang tidak hanya terpusat pada tingkatan halus ke kasar tapi meliputi juga dekorasi dan pahatan.
- b. Warna; Penerapan warna sering hanya terbatas pada komposisi dan penerapan corak, satu hal yang tidak boleh dilupakan bahwa warna dalam sebuah komposisi bisa dihasilkan oleh kilau, tekstur dan transparansi sebuah permukaan.
- c. Irama; Irama diartikan sebagai pergerakan yang bercirikan pada unsur- unsur atau motif berulang yang terpola dengan interval yang teratur maupun tidak teratur.

Irama berdasarkan sifatnya dibagi menjadi 4:

Irama progresif; tidak ada bentuk yg sama atau jarak yg sama yg diulang. Semua berubah, tetap perubahan yg teratur, sedemikian hingga bentuk yg mirip dengan bentuk yang lain. Jarak yang satu dengan yg lain hampir sama.

Irama terbuka; adalah pengulangan bentuk yg sama dengan jarak yg sama tanpa menentukan suatu permulaan atau pengakhiran.

Irama tertutup; adalah pengulangan bentuk & jarak yg sama dengan pemberian awalan & akhiran yg lain bentuknya atau ukurannya lain atau jaraknya lain.

Klimaks; suatu akhir dari perjalanan dari awal hingga akhir.

d. Orientasi

Pengarah dalam sebuah ruang dapat berupa elemen vertikal dan horizontal yang salah satunya dapat dibentuk oleh susunan struktur.

e. Proporsi

Dalam arsitektur, proporsi merupakan hubungan antara bidang dengan volume juga perbandingan antara bagian-bagian dalam sebuah komposisi.

f. Solid dan void

Solid dan void dihasilkan oleh hubungan antara material padat dengan bidang-bidang bukaan seperti jendela dan pintu. Bentuk dan wujud

Bentuk lebih sering dimaksudkan sebagai pengertian massa atau isi tiga dimensi sementara wujud secara khusus lebih mengarah pada aspek penting bentuk yang mewujudkan penampilannya, konfigurasi atau perletakan garis atau kontur yang membatasi suatu gambar atau bentuk.

g. Hirarki

Hirarki adalah urutan sebuah pemaknaan ruang fungsional dari publik ke privat dengan diidentifikasi oleh ukuran, bentuk dasar, dan sebuah penempatan. Hirarki oleh ukuran didefinisikan dengan sebuah luasan yang mendominasi sebuah komposisi arsitektural. Hirarki oleh bentuk dasar, dominansinya diidentifikasi dengan sebuah bentukan yang unik atau berbeda yang menjadi dominan secara visual. Dan hirarki berdasarkan penempatan ialah sebuah penempatan strategis untuk mendapatkan perhatian sebagai suatu elemen yang paling penting di dalam sebuah komposisi.

Sedangkan sirkulasi, pada ruang interior membagi pengaruh skala ruang terhadap psikologis manusia di dalamnya menjadi empat bagian (White:1987), yaitu :

- Intim

Skala ruang dengan dimensi atap yang sangat dekat dengan ukuran tubuh manusia sehingga menghasilkan efek keakraban dan suasana yang intim.

- Normal

Perbandingan dimensi ruang yang seimbang, tidak memberi kesan secara mendalam.

- Monumental

Skala dengan ketinggian plafond yang memberikan kesan agung pada pengunjung dalam sebuah ruang.

- Kejutan

Perbandingan ketinggian ruang yang sangat ekstrem. Memberi kesan yang menjauh bagi pengunjung di dalamnya. Tidak digunakan dalam desain ruang.

Beberapa unsur-unsur sirkulasi yang juga dijelaskan sebagai unsur-unsur positif yang mempengaruhi persepsi kita tentang bentuk dan ruang-ruang bangunan serta arah pergerakannya adalah:

a. Pencapaian Bangunan

Sebelum benar-benar memasuki ruang interior dari suatu bangunan, kita mendekati pintu masuk melalui sebuah jalur. Hal ini merupakan tahap pertama dari suatu sistem

sirkulasi, dimana kita dipersiapkan untuk melihat mengalami dan menggunakan ruang-ruang di dalam bangunan tersebut. Pendekatan sebuah bangunan dan jalan masuknya mungkin berbeda-beda dalam waktu tempuh, dari beberapa langkah menuju ruang-ruang singkat hingga suatu jalur panjang dan berkelok-kelok.

- **Langsung**

Suatu pencapaian yang mengarah langsung ke suatu tempat masuk melalui sebuah jalan yang segaris dengan sumbu bangunan. Tujuan visual dalam pengakhiran pencapaian ini jelas, dapat merupakan fasade muka seluruhnya dari sebuah bangunan atau tempat masuk yang dipertegas.

- **Tersamar**

Pencapaian yang samar-samar mempertinggi efek perspektif pada fasade depan dan bentuk suatu bangunan. Jalur dapat diubah arahnya satu atau beberapa kali untuk menghambat atau memperpanjang urutan pencapaian. Jika sebuah bangunan didekati pada sudut yang ekstrim, jalan masuknya dapat memproyeksi apa yang ada di belakang fasade depan sehingga dapat terlihat lebih jelas.

- **Berputar**

Sebuah jalan berputar memperpanjang urutan pencapaian dan mempertegas bentuk tiga dimensi suatu bangunan sewaktu bergerak mengelilingi tepi bangunan. Jalan masuk bangunan mungkin dapat dilihat dengan terputus-putus selama waktu pendekatan untuk memperjelas posisinya atau dapat disembunyikan sampai di tempat kedatangan.

- **Tidak Langsung**

Jalan masuk ke dalam bangunan untuk memasuki sebuah bangunan, sebuah ruang dalam bangunan, atau suatu kawasan yang dibatasi ruang luar, melibatkan kegiatan menembus bidang vertikal yang memisahkan sebuah ruang dari lainnya, dan memisahkan keadaan “di sini” dan “di sana”.

Beberapa perubahan yang terjadi setelah pengalihan fungsi dan perkembangan bangunan beberapa tahun terakhir ini, menjadikan bangunan stasiun eks kereta api Lumajang ini mengalami perubahan spasial yang mencolok. Dari organisasi bangunan yang kemudian dibatasi oleh territorial penyewa bangunan, begitu pula akses sirkulasi yang mengikuti fungsi sekarang diaman alur sirkulasi tidak lagi secara langsung dan kesatuan bangunan yang kurang terlihat.

## **II.6 Karakter Struktural**

Struktur adalah sama dengan penopang yang ada pada tiap-tiap bangunan. Pada suatu tingkat yang berhubungan erat, struktur adalah berupa kolom, bidang, atau kombinasi dari dua hal tersebut yang digunakan perancang guna memperkuat atau mewujudkan gagasan. Kolom, dinding, dan balok dapat dipikirkan dari segi-segi konsep frekuensi, pola, kesederhanaan, keteraturan, kesembarangan, dan kerumitan. Demikianlah struktur dapat dipakai untuk menegaskan ruang, menciptakan unit-unit, menjelaskan sirkulasi, menyatakan gerakan, atau membentuk komposisi dan modulasi. Hal tersebut memperkuat hubungan unit ke keseluruhan dan geometri, sirkulasi ke ruang pakai, dan penegasan akan simetri, keseimbangan, dan hirarki. (Clark dan Pause, 1995).

Menurut Ching (2008), struktur yang dapat diamati secara visual hanya struktur pada bagian atap dan struktur dinding penopang. Dinding penopang merupakan suatu struktur yang letaknya diatas pondasi yang menerima beban dinding secara langsung. Berfungsi sebagai selubung bangunan dan fasad. Atap merupakan struktur penutup yang bebannya disalurkan menuju dinding, kolom dan pondasi. Dan

konstruksi yang paling banyak digunakan adalah konstruksi rangka kayu, seperti yang terdapat pada bangunan stasiun kereta api Lumajang.

Pada bangunan kolonial, karakter struktural yang dimilikinya sama dengan struktur bangunan yang digunakan pada masa kini. Beberapa aspek yang akan dimasukkan dalam kriteria penilaian dari karakter struktural ini adalah struktur kolom dan dinding. Biasanya bangunan kolonial menggunakan dinding dengan susunan satu bata dan memiliki ketebalan sekitar 30cm. Konstruksi modul struktur pada bangunan kolonial terbentuk dari susunan dinding penopang dengan kombinasi gevel.

## II.7 Makna Kultural

Makna Kultural adalah konsep dalam membantu menilai suatu tempat yang dianggap signifikan yang didasarkan pada kepentingan pelestarian sejarah dengan penilaian-penilaian arsitektur pada bangunan tersebut. Hal ini dilakukan agar penetapan nilai bangunan didasarkan pada penggunaan dan pengembangan di masa mendatang (Antariksa:2017). Adapun aspek-aspek penilaian makna kultural yang disebutkan antara lain:

- a. Nilai Sejarah; suatu bukti fisik yang menggambarkan masa lalu yang berperan menjadi suatu sejarah.
- b. Nilai Sosial; mempunyai suatu makna/arti dalam pandangan masyarakat yang mampu mengangkat nilai sosial.
- c. Nilai Arsitektural; suatu pengetahuan terkait kualitas desain, proporsi, dan sumbangannya meliputi gaya arsitektur, karya arsitek terkenal, kepeloporan teknik bangunan.
- d. Nilai Kelangkaan; sebuah penilaian dalam contoh suatu jenis yang hanya satu-satunya dan yang masih ada.

Penilaian juga tergantung pada nilai estetika yang dapat memperkuat citra kawasan dan adanya peranan sejarah yang dapat memperkuat nilai bangunan tersebut.

Tujuan penilaian terhadap karakter-karakter bangunan ini adalah untuk mengetahui strategi pelestarian yang tepat digunakan pada bangunan objek penelitian berdasarkan kriteria-kriteria tertentu yaitu estetika, kejamakan, kelangkaan, keluarbiasaan, peran sejarah, memperkuat citra kawasan, karakter bangunan, keaslian bentuk, dan keterawatan. (Antariksa: 2012).

### 1. Estetika

Estetika berkaitan dengan suatu keindahan yang menggambarkan keindahan arsitektural dari berbagai masa. Tolok ukurnya meliputi bentuk, gaya, struktur, tata kota, gaya sejarah tertentu.

### 2. Kejamakan (*typical*)

Kejamakan terkait dengan sebuah perwakilan dari kelas atau tipe bangunan tertentu. Tolok ukur nilai kejamakan meliputi bentuk suatu ragam atau jenis khusus yang spesifik.

### 3. Kelangkaan (*Searcity*)

Kelangkaan mewakili kelas dan jenis khusus, mewakili gaya dan jaman tertentu, dan dianggap sebagai bangunan yang pertama dibangun.

### 4. Peran Sejarah (*Historical role*)

Peran sejarah bangunan diharapkan memiliki nilai sejarah dari rangkaian perkembangan kota, objek penelitian berkaitan dengan fase perkembangan budaya pada lingkungannya, dan berupa bukti masa lalu sebagai identitas budaya.

5. Memperkuat Kawasan (*Landmark*)

Kriteria memperkuat kawasan adalah yang mendefinisikan kehadiran suatu bangunan yang dapat mempengaruhi kawasan sekitarnya dan mampu meningkatkan citra kawasannya.

6. Karakter Bangunan

Sebuah ciri khas yang dapat membedakan bangunan tersebut dengan bangunan di sekitar kawasannya dari gaya arsitektural, elemen-elemen pembentuknya, warisan tipe bangunan yang mempunyai keunikan.

7. Keaslian bentuk

Keaslian bentuk berkaitan dengan suatu kondisi dimana bangunan tersebut terbukti asli dan rekam jejak perubahannya terkait penambahan dan pengurangan elemen bangunannya.

8. Keluarbiasaan

Keluarbiasaan meliputi factor usia yang membuktikan ketahanan bangunannya dan kelangkaan bentuk yang dimilikinya.

Peraturan Daerah Kabupaten Lumajang Pasal 25 ayat 4, menerangkan beberapa kriteria-kriteria yang juga menjadi tolok ukur dalam menilai bangunan Cagar Budaya, yaitu:

1. Umur berkenaan dengan batas usia;
2. Estetika berkenaan dengan aspek rancangan arsitektur yang menggambarkan suatu zaman dan gaya/langgam tertentu.
3. Kejamanan berkenaan dengan benda, bangunan-bangunan atau bagian dari kota yang dilestarikan karena mewakili kelas atau jenis khusus benda dan bangunan yang cukup berperan.
4. Kelangkaan berkenaan dengan jumlah yang terbatas dari jenis atau fungsinya atau hanya satu-satunya di lingkungan atau wilayah tertentu;
5. Nilai sejarah berkenaan dengan peristiwa perubahan dan/atau perkembangan daerah, nilai-nilai kepahlawanan, peristiwa kejuangan bangsa Indonesia, ketokohan, politik, sosial, budaya serta nilai arsitektural yang menjadi simbol nilai kesejarahan pada tingkat Nasional dan/atau Daerah;
6. Memperkuat kawasan berkenaan dengan benda, bangunan- bangunan dan atau bagian kota yang karena potensi dan/atau keberadaannya dapat mempengaruhi serta sangat bermakna untuk meningkatkan kualitas dan citra lingkungan di sekitarnya.
7. Keaslian berkenaan dengan tingkat perubahan dari benda, bangunan Cagar Budaya baik dari aspek struktur, material, bentuk benda dan/atau bangunan maupun sarana dan prasarana lingkungannya.
8. Tengeran atau *landmark* berkenaan dengan keberadaan sebuah benda dan/atau bangunan, baik tunggal atau jamak.

## II.8 Tindakan Pelestarian

Pelestarian dalam Antariksa (2011) adalah suatu upaya untuk melindungi dan menjaga bangunan dan lingkungan dari kerusakan atau mencegah terjadinya kerusakan sehingga dapat mempertahankan nilai sejarah dan makna kulturalnya, keindahan nilai keilmuan dan nilai sosialnya tetap dapat dipelihara untuk generasi mendatang. Beberapa tindakan pelestarian yaitu:

- a. Preservasi; dalam prosesnya bangunan dipertahankan seasli mungkin dengan menggunakan zat pengawet, atau teknologi lainnya. Kemudian penampilan

estetiknya dilarang ditambah maupun dikuangi dan segala bentuk intervensi hanya boleh dilakukan pada permukaan bangunan dengan mengusahakan tindakan seminimal mungkin. Preservasi dan Konservasi mempunyai arti yang mirip, perbedaannya adalah secara teknis preservasi menekankan segi pemeliharaan secara sederhana tanpa memberikan perlakuan khusus terhadap benda.

- b. Rehabilitasi/Renovasi; membuat bangunan tua berfungsi kembali dengan memperhatikan batasan-batasan yang boleh dilakukan dalam pemeliharaan nilai makna kulturalnya. Tindakan ini adalah suatu proses pengembalian objek agar dapat beradaptasi dengan kondisi sekitarnya saat ini dan akan datang.
- c. Konservasi; menekankan pada penggunaan kembali bangunan lama agar tidak terlantar dengan mengubah fungsi bangunan yang lama dengan fungsi yang sama atau fungsi yang baru. upaya yang dilakukan adalah dengan cara membersihkan, memelihara, memperbaiki dari pengaruh alam, kimiawi, dan mikroorganisme.
- d. Rekonstruksi; tindakan memproduksi atau membangun kembali semua bentuk secara mendetail dan tepat pada bagian yang telah hancur/hilang dengan bentuk yang sama seperti aslinya.
- e. Restorasi; merupakan kegiatan pemugaran untuk mengembalikan bangunan dan cagar budaya semirip mungkin dengan bentuk aslinya berdasarkan data pendukung tentang bentuk arsitektur dan struktur pada keadaan asli.
- f. Renovasi; salah satu bentuk pemugaran yang sifatnya hanya memperbaiki bagian-bagian suatu bangunan yang memiliki kerusakan.
- g. Adisi; penambahan bangunan baru pada kawasan yang diletarikan untuk beradaptasi dengan lingkungan teradap bangunan yang telah ada sebelumnya.
- h. Revitalisasi; pemugaran untuk mendapatkan nilai tambah yang optimal secara ekonomi, social, dan budaya dalam pemanfaatan bangunan dan lingkungan cagar budaya dan dapat menjadi revitalisasi kawasan kota lama untuk mencegah asset-aset kota yang bernilai sejarah karena penurunan produktivitas.
- i. Konsolidasi; suatu kegiatan pemugaran yang hanya menitikberatkan untuk memperkuat, memperkokoh struktur yang rusak atau membahayakan secara umum agar bangunan tetap layak fungsi.

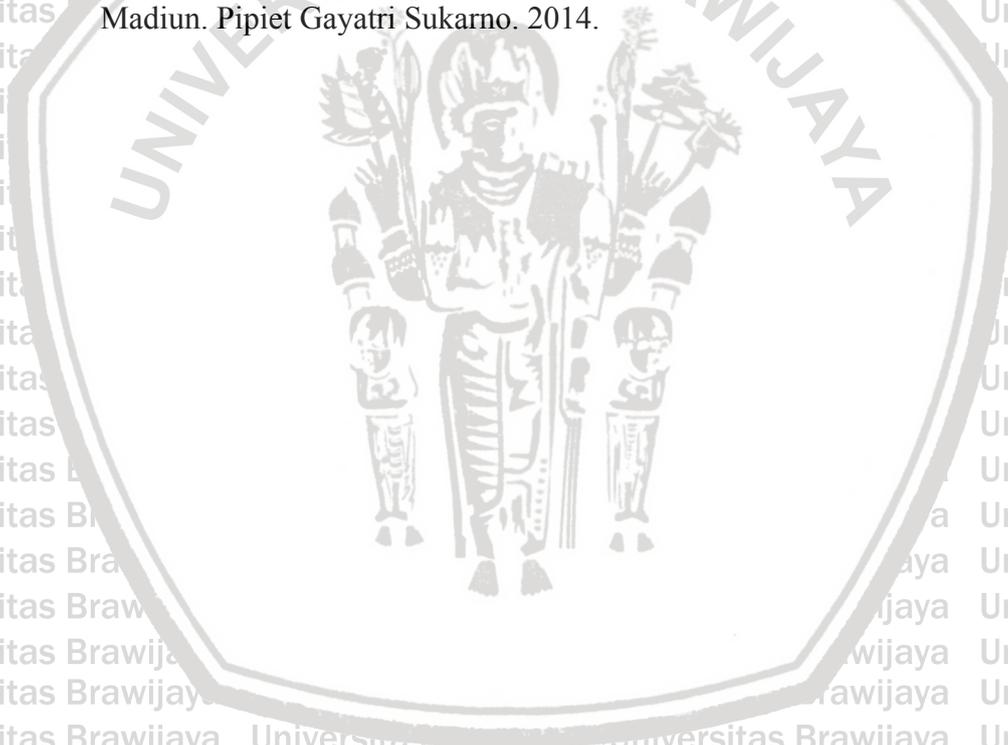
Tindakan pelestarian dalam Peraturan Daerah Kabupaten Lumajang yang tercantum dalam Pasal 61 ayat 1 yaitu:

1. Rekonstruksi; adalah mengembalikan Bangunan Cagar Budaya dan Struktur Cagar Budaya sebatas kondisi yang diketahui dengan tetap mengutamakan prinsip keaslian bahan, teknik pengerjaan dan tata letak, termasuk dalam menggunakan bahan baru sebagai pengganti bahan asli.
2. Konsolidasi; adalah perbaikan terhadap Bangunan Cagar Budaya dan Struktur Cagar Budaya yang bertujuan memperkuat konstruksi dan menghambat proses kerusakan lebih lanjut.
3. Rehabilitasi; adalah upaya perbaikan dan pemulihan Bangunan Cagar Budaya dan Struktur Cagar Budaya yang kegiatannya dititikberatkan pada penanganan yang sifatnya parsial.
4. Restorasi; adalah serangkaian kegiatan yang bertujuan mengembalikan keaslian bentuk, Bangunan Cagar Budaya dan Struktur Cagar Budaya yang dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah.

## II.9 Studi Terdahulu

Penelitian tentang Pelestarian Stasiun Kereta Api Lumajang sebelumnya belum pernah dilakukan. Penelitian ini dilakukan dengan mengambil contoh beberapa studi terdahulu yang sejenis yaitu tentang karakter spasial, visual, dan structural bangunan kolonial dan tema-tema lain tentang pelestarian bangunan yang kemudian dijadikan studi komparasi. Penelitian terdahulu yang digunakan sebagai studi komparasi adalah:

1. Pelestarian Bangunan Stasiun Bondowoso. Ardiansyah Surojo. 2011.
2. Pelestarian Stasiun kereta Api Kota Baru Malang. Artika Tri Widyanti. 2009.
3. Pelestarian bangunan stasiun kereta api Kediri. Yussi Oktarisa. 2017.
4. Karakter Spasial dan Visual pada Bangunan Gedung Juang 45 Bekasi, Jawa Barat. Dewa Gede Agung Wibawa. 2017.
5. Karakter Visual Bangunan Stasiun Kereta Api Jember. Prissilia Dwicitta Meykalinda. 2016.
6. Pelestarian Bangunan Balai Penelitian Bioteknologi Perkebunan Indonesia di Bogor. Astri Widoretno. 2011.
7. Karakter Spasial Bangunan Kolonial Rumah Dinas Bakorwil Kota Madiun. Pipiet Gayatri Sukarno. 2014.









		Penopang, Rangka Atap Peron		bangunan	Dokumentasi Literatur		berupa karakter fisik perubahan dan perkembangan elemen-elemen bangunan.	
2.	Analisis dan menentukan strategi pelestarian	Analisis fisik bangunan	Perkembangan dan perubahan bangunan.	Metode deskriptif analisis, metode evaluatif, dan metode developmen	Karakter bangunan untuk menilai makna kultural.	Observasi lapangan.	Pengumpulan data primer.	Faktor yang ada dalam pelestarian ditinjau dari faktor fisik.
		Arahan fisik pelestarian bangunan	Pendekatan strategi arahan fisik pelestarian	Preservasi, konservasi, rehabilitasi.	Perkembangan dan perubahan bangunan.	Literatur Peraturan daerah setempat	Pengumpulan data sekunder	Pendekatan dan arahan pelestarian yang tepat serta kendala saat melakukan pelestarian.

### III. Diagram Alur Penelitian

#### Latar Belakang

Bangunan Eks Stasiun Kereta Api Lumajang dibangun pada tahun 1926 dan saat ini berusia lebih dari 50 tahun. Bangunan ini memiliki nilai historis yang tinggi. Karakter bangunan Eks Stasiun Kereta Api Lumajang ini masih menonjol yang mencerminkan keunikan karakter bangunan kolonial. Fungsi bangunan bersejarah ini telah berubah dan beberapa bagian mengalami perubahan dan penambahan elemen bangunan.

#### Permasalahan

- Bagaimana karakter visual, spasial, dan struktural bangunan kolonial eks Stasiun Kereta Api Lumajang?
- Bagaimana strategi dan arahan pelestarian bangunan kolonial Stasiun Kereta Api Lumajang?

#### Data Primer:

Observasi  
Wawancara  
Dokumentasi

#### Pengumpulan Data

#### Data Sekunder:

Literatur  
Catatan Sejarah

#### Analisis Data

#### Metode Deskriptif Analisis

Mendesripsikan dan menganalisis aspek spasial, visual, dan struktural bangunan.

#### Metode Evaluatif

Mengevaluasi hasil dari karakter spasial, visual, dan structural bangunan dengan cara memberikan penilaian makna kultural.

#### Metode Developmen

Menganalisis dan menentukan arah pelestarian dari elemen-elemen bangunan berdasarkan hasil dari metode evaluative.

Hasil dan Pembahasan  
Mendesripsikan, menganalisis, mengevaluasi, dan menentukan arah pelestarian bangunan berdasarkan hasil analisis.

#### Kesimpulan dan Saran

Membuat kesimpulan dan memberi rekomendasi tentang upaya pelestarian bangunan Eks Stasiun Kereta Api Lumajang

## BAB III

### METODE PENELITIAN

#### III.1. Jenis dan Metode Penelitian

##### III. 1. 1. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan penelitian deskriptif analisis dan development. Jenis penelitian ini bertujuan untuk menggambarkan suatu keadaan objek yang sedang diteliti dalam keadaan sebagaimana adanya. Data-data yang diambil dari mengkaji elemen-elemen bangunan dengan memasukkannya ke dalam beberapa kriteria-kriteria makna kultural yang terpilih, kemudian dianalisis dan hasilnya dapat memberikan arahan tindakan pelestarian objek yang diteliti. Antariksa (2011) menyatakan, pada tahap ini terdapat berbagai langkah pokok yang dilakukan dengan pendekatan objek penelitian, di antaranya:

1. Merekam kondisi fisik bangunan dengan cara mengamati kondisi objek penelitian pada saat ini;
2. Mengumpulkan informasi mengenai karakteristik Arsitektur Kolonial yang berkembang di Indonesia, khususnya di lokasi penelitian;
3. Melakukan perbandingan antara hasil yang didapat dari langkah 1 dan 2, sehingga didapatkan suatu gambaran karakter bangunan, dan juga perubahan-perubahan yang terjadi; dan
4. Membuat kesimpulan tentang kondisi fisik bangunan, dan juga menentukan arahan tindakan pelestarian fisik bagi bangunan tersebut.

##### III. 1. 2. Metode Penelitian

Metode penelitian adalah Proses yang digunakan untuk mengumpulkan informasi dan data untuk tujuan membuat keputusan. Metodologi ini mungkin termasuk penelitian publikasi, wawancara, survei dan teknik penelitian lainnya, yang dapat mencakup informasi sekarang dan yang telah lampau. Jenis penelitian yang digunakan dalam mengkaji Bangunan Stasiun Kereta Api Lumajang ini adalah penelitian deskriptif analisis dengan metode evaluatif dan development.

##### 1. Metode Deskriptif Analisis

Metode Deskriptif analisis adalah metode dalam penelitian yang dirancang untuk menggambarkan suatu keadaan dengan cara yang akurat. Tiga cara utama adalah observasional, yang didefinisikan sebagai metode melihat dan merekam objek. Studi kasus, didefinisikan sebagai studi mendalam tentang sebuah objek atau kelompok. Metode ini bertujuan untuk mengidentifikasi dan menganalisis karakter bangunan, kondisi bangunan, dan permasalahan yang terdapat pada bangunan Eks Stasiun Kereta Api Lumajang terhadap variabel amatan studi. Beberapa langkah yang termasuk dalam metode ini adalah observasi dan wawancara. Observasi yaitu pengamatan secara langsung dengan melihat melalui indera. Kegiatan wawancara untuk penelitian ini yaitu memilih responden dengan cara *purposive sampling*, yaitu diutamakan untuk responden dengan usia tertentu dan yang berpotensi mengetahui keadaan Stasiun Kereta Api Lumajang saat masa berjayanya. Observasi dan wawancara dikhususkan untuk mengetahui sejarah dan elemen-elemen pembentuk

karakter visual, spasial, maupun structural bangunan pada jaman dulu dan sekarang.

Beberapa elemen yang masih terlihat saat ini pada Eks Stasiun Kereta Api Lumajang saat ini untuk menentukan karakter visual, spasial, dan strukturalnya yaitu atap, tower, gravel, dinding, pintu, jendela, kolom, lantai dan langit- langit. Seperti yang dijabarkan oleh Adysti (2014), keseluruhan elemen memiliki indikator amatan berupa bentuk, material, warna, ornamen serta perubahan yang terjadi. Karakter visual bangunan juga ditentukan oleh variabel massa bangunan dengan indikator denah, bentuk bangunan serta perubahannya. Karakter spasial pada eks Stasiun Kereta Api Lumajang diamati melalui organisasi ruang serta orientasi bangunan dengan indikator pola ruang, alur sirkulasi, orientasi ruang, orientasi bangunan serta perubahan yang terjadi. Karakter structural bangunan diamati melalui konstruksi atap dan dinding penopangnya dengan indikator meliputi material bahan, jenis konstruksi serta perubahannya.

## 2. Metode Evaluatif

Metode Evaluatif adalah serangkaian metode penelitian dan metodologi yang terkait dengan tujuan yang berbeda. Metode ini menyediakan sarana untuk menilai tindakan dan kegiatan dalam hal nilai, kriteria, dan standar. Pada saat yang sama, evaluasi juga merupakan praktik yang berupaya meningkatkan efektivitas dalam pembuatan keputusan. Dalam metode ini, untuk menentukan nilai makna kultural bangunan didasarkan pada kriteria-kriterianya (estetika, kejamakan, kelangkaan, peranan sejarah, keluarbiasaan, dan karakter bangunan) yang didasarkan pada teori yang dikemukakan oleh Antariksa (2011):

Tabel 3.1 Beberapa Kriteria Penilaian Makna Kultural

No	Kriteria	Definisi	Tolak ukur
1.	Estetika	Terkait dengan perubahan estetis dan arsitektonis bangunan (gaya bangunan, atap, fasade/selubung bangunan, ornamen/elemen, dan bahan)	Perubahan gaya bangunan, atap, fasade/selubung bangunan, ornamen/elemen serta struktur dan bahan
2.	Keluarbiasaan	Memiliki ciri khas yang dapat diwakili oleh faktor usia, ukuran, bentuk bangunan, dan lain sebagainya	Peran kehadirannya dapat meningkatkan kualitas serta citra dan karakter bangunan
3.	Peranan sejarah	Berkaitan dengan sejarah baik kawasan maupun bangunan itu sendiri	Berkaitan dengan peristiwa bersejarah sebagai hubungan simbolis peristiwa dahulu dan sekarang
4.	Kelangkaan	Bentuk, gaya serta elemen-elemen bangunan dan penggunaan ornamen yang berbeda dan tidak terdapat pada bangunan lain	Merupakan bangunan yang langka dan tidak terdapat di daerah lain
5.	Karakter Bangunan	Memiliki peran yang penting dalam pembentukan karakter bangunan	Memiliki ciri khas seperti usia bangunan, ukuran/luas bangunan, bentuk bangunan, dan sebagainya
6.	Memperkuat citra kawasan	Memiliki peran yang penting dalam pembentukan karakter kawasan	Peran kehadirannya dapat sesuai dengan fungsi kawasan dan meningkatkan kualitas serta citra dan karakter kawasan

Beberapa kriteria-kriteria diatas dibagi lagi menjadi 3 tingkatan, yaitu tingkat rendah, tingkat sedang, dan tingkat tinggi dimana setiap tingkatan memiliki bobot masing-masing. Bobot penilaian ini menggunakan scoring, tingkat rendah yaitu

berbobot 1, tingkat sedang berbobot 2, dan tingkat tinggi dengan bobot nilai 3. Bobot dan penilaian makna kultural bangunan serta batasan yang digunakan pada tiap tingkatan tingkatan menurut Antariksa (2011) adalah sebagai berikut:

### 1. Estetika

Penilaian estetika ini melingkupi terpeliharanya elemen-elemen bangunan dari suatu perubahan, sehingga bentuk dan gaya elemen-elemen bangunan masih sama dengan bentuk dan gaya bangunan asli.

Tabel 3.2 Penilaian Estetika Bangunan

No	Penilaian	Bobot Nilai	Keterangan
1	Rendah	1	Variabel dan konsep bangunan mengalami perubahan/tidak terlihat karakter aslinya.
2	Sedang	2	Terjadi perubahan yang tidak merubah karakter aslinya.
3	Tinggi	3	Tingkat perubahan sangat kecil, karakter asli tetap bertahan.

### 2. Keluarbiasaannya

Kriteria keluarbiasaannya terkait erat dengan bentuk bangunan serta elemen-elemennya terutama yang berhubungan dengan ukuran, sehingga menjadi faktor pembentuk karakter bangunan.

Tabel 3.3 Kriteria Penilaian Keluarbiasaannya

No	Penilaian	Bobot Nilai	Keterangan
1	Rendah	1	Bangunan tidak mendominasi keberadaan lingkungan bangunan sekitarnya.
2	Sedang	2	Bangunan memiliki beberapa elemen yang berbeda dengan lingkungan bangunan sekitarnya.
3	Tinggi	3	Keseluruhan bangunan terlihat dominan sehingga dapat menjadi landmark..

### 3. Peranan Sejarah

Penilaian terhadap peranan sejarah berhubungan dengan peristiwa bersejarah atau perkembangan Kota yang dapat dilihat dari gaya dan karakter bangunan serta elemen-elemennya yang mewakili gaya arsitektur pada masa itu.

Tabel 3.4 Kriteria Penilaian Peranan Sejarah

No	Penilaian	Bobot Nilai	Keterangan
1	Rendah	1	Bangunan tidak memiliki kaitan dengan periode sejarah/periode sejarah arsitektur tertentu.
2	Sedang	2	Bangunan memiliki fungsi yang terkait dengan periode sejarah.
3	Tinggi	3	Bangunan memiliki kaitan dan peranan dalam suatu periode sejarah/periode sejarah tertentu.

#### 4. Kelangkaan

Kelangkaan bangunan serta elemen-elemen bangunan sangat terkait dengan aspek bentuk, gaya dan struktur yang tidak dimiliki oleh bangunan lain pada kawasan studi, sehingga menjadikan bangunan tersebut satu-satunya bangunan dengan ciri khas tertentu yang terdapat pada kawasan studi.

Beberapa Kriteria-kriteria yang tergambar pada bangunan Eks Stasiun Kereta Api ini yang masih memungkinkan untuk diteliti adalah Estetika, Keluarbiasaan, Kelangkaan, Karakter Bangunan, dan kriteria memperkuat citra kawasan.

Tabel 3.5 Kriteria Penilaian Kelangkaan

No	Penilaian	Bobot Nilai	Keterangan
1	Rendah	1	Ditemukan banyak kesamaan variabel pada bangunan disekitarnya.
2	Sedang	2	Ditemukan beberapa kesamaan variabel pada bangunan lain disekitarnya.
3	Tinggi	3	Tidak ditemukan kesamaan/sangat sedikit kesamaan dengan bangunan lain di sekitarnya.

#### 5. Karakter Bangunan

Penilaian terhadap kriteria memperkuat karakter berhubungan dengan elemen-elemen bangunan yang mempengaruhi bangunan dan berfungsi sebagai pembentuk dan pendukung karakter bangunan asli.

Tabel 3.6 Kriteria Penilaian Memperkuat Karakter Bangunan

No	Penilaian	Bobot Nilai	Keterangan
1	Rendah	1	Tidak memiliki nilai tinggi dari kelima aspek sebelumnya.
2	Sedang	2	Memiliki minimal satu nilai tinggi dari kelima aspek sebelumnya.
3	Tinggi	3	Memiliki minimal dua nilai tinggi dari kelima aspek sebelumnya.

#### 6. Memperkuat Citra Kawasan

Penilaian terhadap kriteria memperkuat citra kawasan berkaitan dengan pengaruh kehadiran bangunan terhadap kawasan sekitarnya yang dapat meningkatkan dan memperkuat kualitas dan citra lingkungan.

**Tabel 3.7 Kriteria Penilaian Memperkuat Citra Kawasan**

No	Penilaian	Bobot Nilai	Keterangan
1	Rendah	1	Apabila elemen bangunan dan bangunan secara keseluruhan tidak menciptakan kontinuitas dan laras arsitektural pada kawasan.
2	Sedang	2	Apabila elemen bangunan dan bangunan secara keseluruhan cukup menciptakan kontinuitas dan laras arsitektural pada kawasan.
3	Tinggi	3	Apabila elemen bangunan dan bangunan secara keseluruhan menciptakan kontinuitas dan laras arsitektural pada kawasan.

Langkah-langkah dalam penilaian makna kultural bangunan berdasarkan Rumus Sturges (dalam Antariksa:2017) sebagai berikut:

- Menjumlahkan hasil dari masing-masing kriteria
- Menentukan total nilai tertinggi dan terendah. Total nilai tertinggi sesuai dengan penilaian makna kultural pada bangunan dalam studi ini adalah 18, sedangkan total nilai terendah adalah 6
- Mengelompokkan elemen bangunan ke dalam tiga kelompok besar, yaitu elemen potensial tinggi, potensial sedang dan potensial rendah dengan menggunakan rumus :

$\frac{i}{k} = \text{jarak}$	$i = \text{Interval kelas}$ $\text{jarak} = \text{selisish nilai tertinggi dan terendah}$ $k = 1 + 3,322 \log n$
------------------------------	--

### 3. Metode Developmen

Metode Developmen dilakukan untuk menentukan arahan dalam upaya pelestarian bangunan eks Stasiun Kereta Api Lumajang guna membandingkan data dengan kriteria atau standar yang sudah ditetapkan Hasil dari evaluasi yang telah diperoleh melalui penilaian makna kultural bangunan menjadi landasan dalam menggolongkan strategi pelestarian yang sesuai bagi bangunan. Beberapa macam arahan pelestarian yaitu preservasi, konservasi, restorasi, rehabilitasi dan rekonstruksi. Pada elemen bangunan dengan nilai potensial sedang arahan pelestarian yang dilakukan berupa konservasi, restorasi dan rehabilitasi, dengan tingkat perubahan fisik kecil. Elemen bangunan dengan tingkat potensial rendah dilakukan arahan pelestarian rehabilitasi dan rekonstruksi dengan tingkat perubahan fisik sedang hingga besar.

Penentuan arahan tindakan fisik pada metode ini didasarkan pada hasil metode sebelumnya, yakni metode evaluatif. Berdasarkan hasil analisis pada metode evaluatif, didapatkan elemen-elemen bangunan berdasarkan klasifikasi potensial tinggi, sedang, dan rendah. Setiap elemen pada kelas potensial tertentu kemudian diarahkan untuk tindakan pelestarian lebih lanjut.

Tabel 3.8 Klasifikasi Teknik Pelestarian Fisik

Klasifikasi Elemen Bangunan Potensial	Penilaian	Keterangan
	Nilai < 10	Potensial Rendah
	Nilai 11 – 15	Potensial Sedang
	Nilai > 16	Potensial Tinggi

### III. 2. Objek dan Lokasi Penelitian

#### III. 2. 1. Objek Penelitian



Gambar 3.1 Bangunan Eks Stasiun Kereta Api Lumajang

Sumber : Lumajang Blusuker and Railfans



Gambar 3.2 Bangunan Eks Stasiun Kereta Api Lumajang

Sumber: Lumajang Blusuker and Railfans

Objek penelitian ini mengambil sebuah bangunan yaitu Eks Stasiun Kereta Api Lumajang. Kota Lumajang merupakan kota kecil yang berada dekat Kota Probolinggo dan Jember. Bangunan eks stasiun kereta api ini berada di tengah kota dengan dikelilingi stasiun-stasiun kecil yang berada di tiap-tiap kecamatannya. Stasiun Lumajang ini dibangun pada tahun 1926-1927 dimana saat ini telah berusia 92 tahun. Seiring ditutupnya beberapa jalur di beberapa kecamatannya akhirnya pada tahun 1988, stasiun Lumajang ini ditutup karena dari segi finansial, sudah tidak menguntungkan lagi bagi PJKA.

Pada masa kejayaannya, Stasiun Lumajang merupakan stasiun persilangan yang cukup sibuk. Kompleks stasiun ini kini telah berubah menjadi kawasan pasar dengan beberapa pertokoan dan bangunan utama stasiun Lumajang ini telah lama dijadikan sebagai lokasi pergudangan barang ekspedisi, warung-warung makan, pasar pisang dan lain-lain.

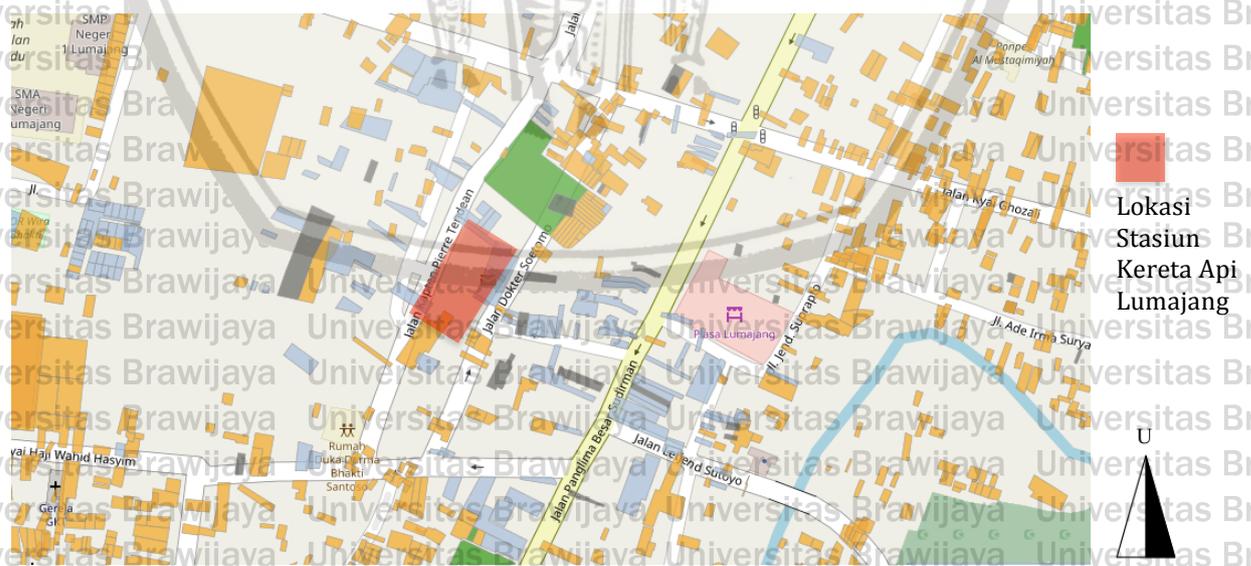
Kota Lumajang tahun-tahun ini sedang mengadakan pembangunan besar-besaran, seperti yang terlihat pada alun-alun Lumajang yang semakin lengkap dengan sarana dan prasarananya, jalan-jalan pedesaan yang telah banyak perkerasan, dan fasilitas-fasilitas lainnya yang lebih modern. Tetapi perkembangan pembangunan dalam kota Lumajang ini tidak bersamaan dengan situs-situs bersejarah yang banyak tersebar di kabupaten Lumajang, sehingga ditakutkan, kota ini akan kehilangan nilai sejarah bahkan nilai lokalitasnya. Maka dari itu, usulan-usulan dalam penelitian ini

akan berfokus kepada pemerataan pembangunan kawasan kota Lumajang yang berintegrasi dengan pelestarian bangunan bersejarah di dalamnya salah satunya yang masih belum mendapat perhatian yaitu eks stasiun kota Lumajang.

Banyaknya bangunan bersejarah yang tidak terawat di kota Lumajang disoroti dan menjadi perdebatan berbagai kalangan yang merasa miris akan keadaan tersebut. Penelitian ini berharap agar pembangunan kota Lumajang yang besar-besaran ini juga tidak mengubur ruang sejarah yang berperan penting dalam kemajuan negara Indonesia, untuk itu dibutuhkan usaha untuk melestarikan peninggalan-peninggalan yang berpengaruh besar pada masanya untuk dijadikan sebuah pengingat dan monumen tentang perjuangan para pahlawan saat itu, salah satunya eks stasiun kereta api Lumajang, yang saat ini menjadi satu-satunya eks stasiun kereta api di Lumajang yang masih bisa diupayakan pemeliharannya. Dalam berita elektronik [finance.detik.com](http://finance.detik.com) yang tersebar serta website resmi kabupaten Lumajang, rencananya jalur ini akan direaktivasi bersamaan dengan Jalur kereta api Lumajang-Klakah, Jalur kereta api Balung-Rambipuji, dan Jalur kereta api Lumajang-Balung dengan tujuan untuk meminimalisir kerusakan yang kerap kali terjadi di jalan raya Lumajang dari pengangkutan hasil tambang pasir Lumajang oleh truk-truk besar. Selain itu, kehadiran truk-truk besar tersebut juga mengganggu lalu lintas dalam kota dan antar kecamatan.

### III. 2. 2. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian berada di Kota Lumajang, tepatnya di Jl. Dokter Soetomo, Kelurahan Tompokersan, Kabupaten Lumajang. Lokasi penelitian ini adalah lahan PJKA yang saat ini disewa oleh para pedagang yang disebut dengan kawasan Pasar Senggol. Kompleks kawasan stasiun ini beralih dari keadaan para penumpang yang ramai menjadi kawasan perbelanjaan dengan kios-kios kecil. Lalu lintas di daerah ini lumayan padat karena merupakan Jalan Kota dan merupakan akses terdekat ke area Plaza, pusat perbelanjaan di Jalan Panglima Besar Sudirman. Beberapa blok setelah Jalan Sudirman, terdapat Alun-alun Kota Lumajang dimana pusat pemerintahan Kota Lumajang berada.



Gambar 3.3 Peta Persil Letak Stasiun Kereta Api Lumajang

### III. 3. Variabel Penelitian

Variabel penelitian adalah suatu totalitas gejala atau obyek pengamatan yang akan diteliti sedangkan menurut Bohnsteds (1982) variabel adalah karakteristik dari suatu objek, atau kejadian yang berbeda dalam nilai-nilai yang dijumpai pada orang, objek, atau suatu fenomena. Antariksa (2011) menyatakan, variabel penelitian merupakan berbagai hal yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari, sehingga dapat diperoleh sebuah informasi mengenai data yang dibutuhkan untuk dianalisis dan didapatkan kesimpulan. Beberapa variabel yang telah dikemukakan oleh Antariksa (2011) adalah sebagai berikut:

Tabel 3.9 Variabel Penelitian

Konsep	Faktor	Indikator	
<b>Karakter Visual</b>	Dinding	Tekstur, perubahan Warna, perubahan Material, perubahan	
	Atap	Ornamen, perubahan Bentuk, perubahan	
	Jendela	Material, perubahan Bentuk, perubahan	
	Ventilasi	Warna, perubahan Bentuk, perubahan Material, perubahan	
	Pintu	Warna, perubahan Bentuk, perubahan Material, perubahan	
	Fasade	Warna, perubahan Jumlah, perubahan	
	Komposisi	Simetri, ritme/perulangan, dominasi, hirarki, hubungan ruang, orientasi, proporsi, dan skala.	
	<b>Karakter Spasial</b>	Denah	Bentuk: Perubahan, Hirarki, Orientasi, Jalur Sirkulasi, Hubungan Ruang, Simetri
		Penyusunan Ruang	Pola: linier, perubahan Bentuk Dasar, perubahan Orientasi Bangunan, perubahan Pola Penataan.
		<b>Konsep</b>	<b>Faktor</b>
<b>Karakter Struktural</b>	Kolom	Warna, perubahan Bentuk, perubahan Material, perubahan	
	Dinding Penopang	Warna, perubahan Bentuk, perubahan Material, perubahan	
	Rangka Atap	Warna, perubahan Bentuk, perubahan Material, perubahan	

### III. 4. Jenis dan Cara Pengumpulan Data

#### III. 4. 1. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh peneliti secara langsung (dari tangan pertama). Data primer merupakan data pokok yang didapat langsung dari objek penelitian (Antariksa:2011). Data dikumpulkan dari lapangan di bawah kendali dan pengawasan. Data primer berarti data asli yang telah dikumpulkan terutama untuk suatu tujuan. Jenis data ini umumnya baru dan dikumpulkan untuk pertama kalinya dan data tersebut berguna untuk studi saat ini serta untuk studi masa depan.

Beberapa proses dalam mengumpulkan data-data primer yaitu wawancara, observasi lapangan, dan dokumentasi. Wawancara dilakukan untuk mendapatkan data yang lebih spesifik dan detail di mana data tersebut tidak dapat kita temukan pada literatur, seperti:

- Perkembangan dan perubahan yang terjadi pada bangunan, untuk mengetahui dan menganalisis perkembangan dan perubahan bangunan, sebagai pertimbangan dalam upaya pelestarian;
- Jumlah pengguna bangunan; dan
- Permasalahan yang terdapat pada bangunan dan mempengaruhi kegiatan pelestarian bangunan objek. Hal ini dimaksudkan untuk upaya pelestarian yang telah dilakukan sebelumnya sebagai acuan untuk melakukan tahapan yang lebih lanjut.

Observasi lapangan merupakan rangkaian kegiatan yang dilakukan melalui pengamatan objek guna memperoleh gambaran secara langsung mengenai lokasi objek penelitian, dan untuk mengetahui masalah yang mungkin muncul pada objek yang dapat mempengaruhi upaya konservasi bangunan. Observasi lapangan ini dilakukan dengan melakukan pengambilan gambar (visual) dengan menggunakan kamera digital, terdiri dari gambar fasade bangunan, kawasan sekitar bangunan, dan interior bangunan. Dengan melakukan pengambilan gambar bertujuan juga untuk mengetahui berbagai aktifitas dalam bangunan yang dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam upaya konservasi bangunan (Antariksa:2011).

Dokumentasi meliputi pengambilan foto dan video mengenai kondisi terkini fisik bangunan Eks Stasiun Kereta Api Lumajang.

#### III. 4. 2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data pelengkap yang berisi mengenai hal-hal yang dapat mendukung dan mempunyai hubungan dengan data primer. Data sekunder juga berfungsi sebagai bahan arahan dan pertimbangan dalam proses komparasi. Data sekunder tersebut antara lain

- a. Konservasi bangunan yang berhubungan dengan bangunan;
- b. Sejarah dan perkembangan bangunan; dan
- c. Karakteristik bentuk arsitektural pada bangunan.

Tabel 3.10 Jenis Data Sekunder, Sumber Data, dan Kegunaan

Jenis Survei Sekunder	Jenis Data Sekunder	Sumber Data Sekunder	Kegunaan Data Sekunder
	Studi Literatur Karakter Arsitektural	Studi Literatur	Mengetahui Karakter pada bangunan kolonial sebagai acuan untuk upaya konservasi bangunan.

Pelestarian Bangunan

UU No. 5 th. 1992

Mengetahui pengertian, kriteria-kriteria, klasifikasi, dan manfaat pelestarian bangunan.

UU No. 10 th. 2010

Makna Kultural Bangunan

Data Literatur Piagam Burra 1981

Mengetahui makna kultural bangunan dalam upaya menentukan elemen-elemen objek studi yang layak untuk dilestarikan.

Strategi Pelestarian

Data Literatur  
Data Literatur

Mengetahui strategi pelestarian yang tepat untuk diterapkan pada objek penelitian.

Instansi terkait Pengelola Bangunan

Wawancara  
Data Literatur

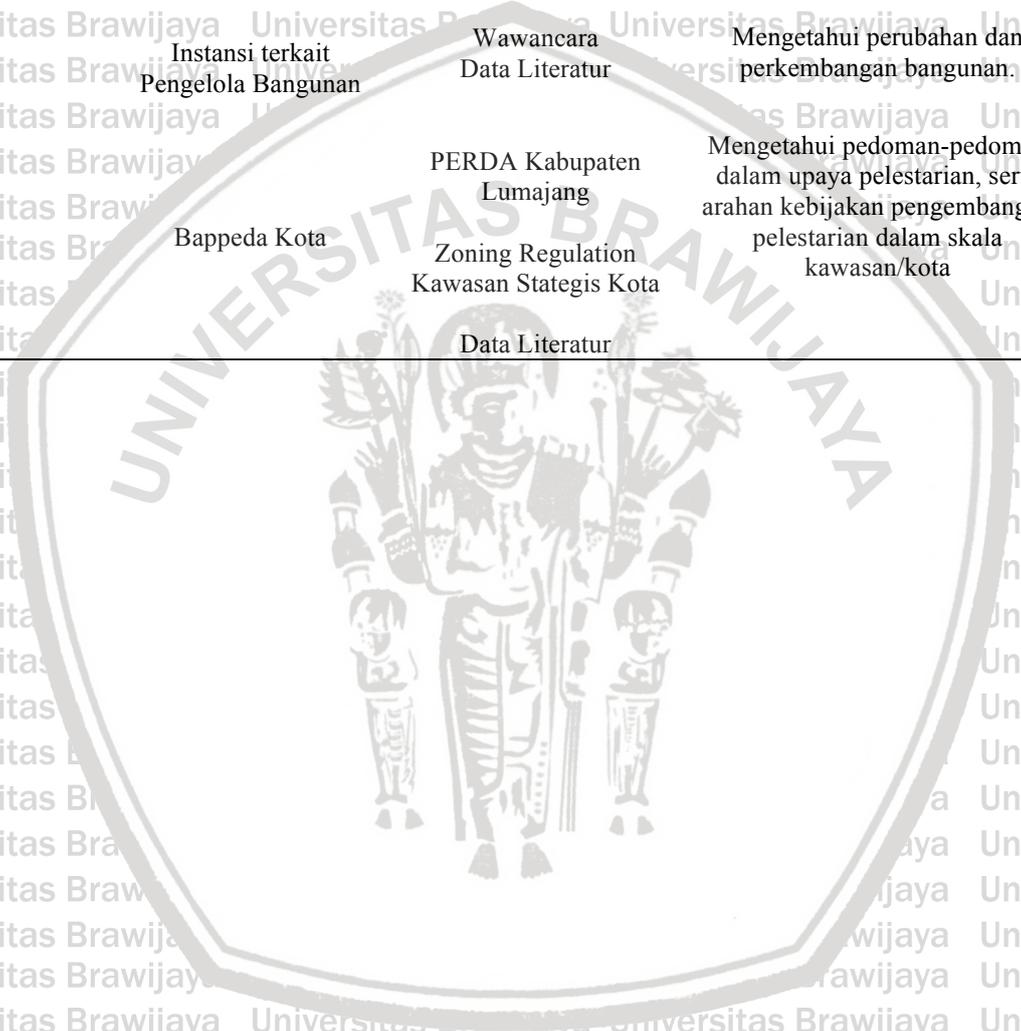
Mengetahui perubahan dan perkembangan bangunan.

Bappeda Kota

PERDA Kabupaten Lumajang  
Zoning Regulation Kawasan Strategis Kota

Mengetahui pedoman-pedoman dalam upaya pelestarian, serta arahan kebijakan pengembangan pelestarian dalam skala kawasan/kota

Data Literatur



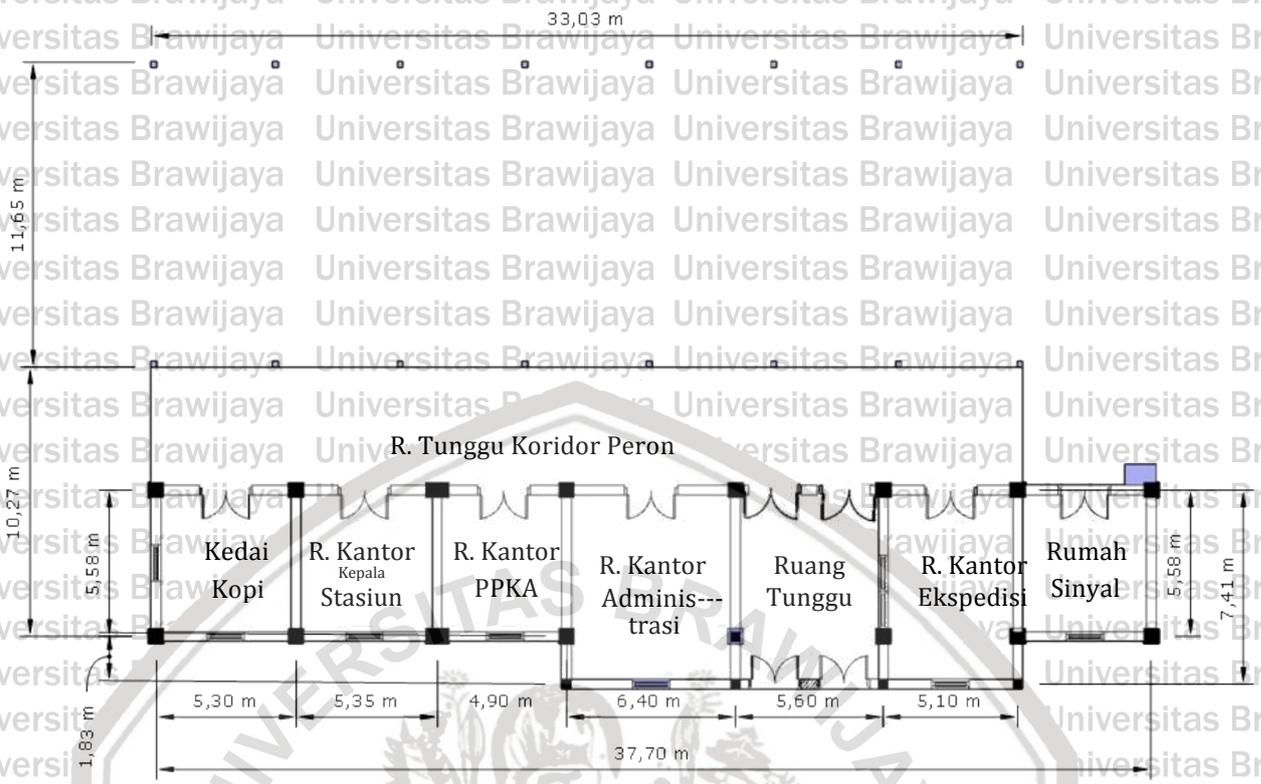
Pasirian—Lumajang—Klakah pada tanggal 2 Februari 1986. Hingga suatu titik dimana stasiun Kereta Api Lumajang ini dinilai tidak lagi menguntungkan, maka setahun kemudian pada tahun 1988 Stasiun Kereta Api Lumajang ini resmi ditutup.

Setelah penutupan itu, stasiun Kereta Api ini mengalami perubahan fungsi karena disewakan kepada penyedia usaha ekspedisi. Dari masa ini pula, kawasan stasiun berkembang sangat pesat dengan mulai berdirinya toko-toko di samping dan kirinya, dan puncaknya yaitu perubahan pada tampak depan/fasad stasiun. Fasad stasiun kereta Api Lumajang kini tidak dapat dikenali sama sekali karena telah ditutup tembok yang tinggi kemudian dibangun pula pertokoan di depannya. Yang lebih memprihatinkan, bangunan induknya dijadikan sarang burung walet.

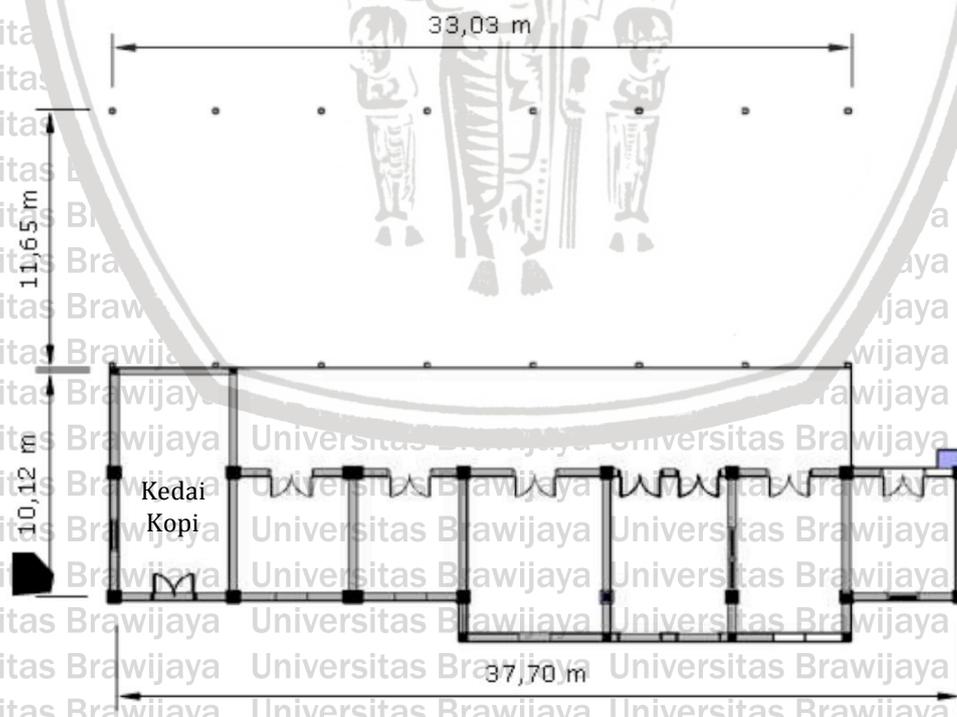
Sampai saat ini, Kota Lumajang terkenal akan hasil buminya yaitu pasir, sehingga banyak sekali truk-truk dari luar daerah yang mengambil pasir Lumajang dengan melintasi jalan raya kota ini. Dampak dari banyaknya truk berat yang melintas tersebut, banyak jalan raya yang rusak di Kota Lumajang, beberapa kasus pun telah terjadi dikarenakan penambangan dan jalanan yang rusak. Mendukung rencana reaktivasi kereta api ini, maka akan sangat bermanfaat jika Kereta Api di Lumajang digunakan untuk membantu dalam pengangkutan pasir ke luar daerah dengan cara usaha reaktivasi.

#### **4.1.2 Data Fisik Stasiun Kereta Api Lumajang**

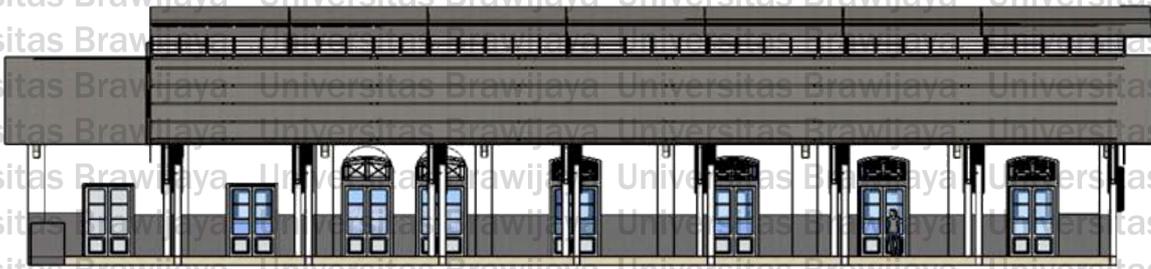
Data-data fisik diperoleh dari hasil wawancara beberapa narasumber dengan menguji kevalidannya dengan observasi lapangan berupa pengukuran langsung dan didukung oleh data-data literatur.



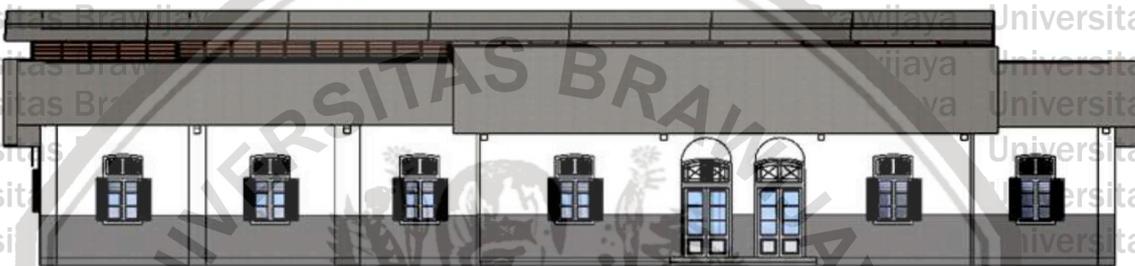
Gambar 4.1 Denah Stasiun KA Lumajang Tahun 1947  
Sumber: KITLV



Gambar 4.2 Perubahan Denah Stasiun KA Lumajang Tahun 1962  
Sumber : Wawancara



Gambar 4.3 Tampak Barat Stasiun KA Lumajang Tahun1947



Gambar 4.4 Tampak Timur Stasiun KA Lumajang Tahun1947



Gambar 4.5 Tampak Selatan Stasiun KA Lumajang Tahun1947



Gambar 4.6  
Perspektif Selatan  
Stasiun KA Lumajang  
Tahun 1947

## 4.2 Analisis Karakter Spasial Stasiun Kereta Api Lumajang

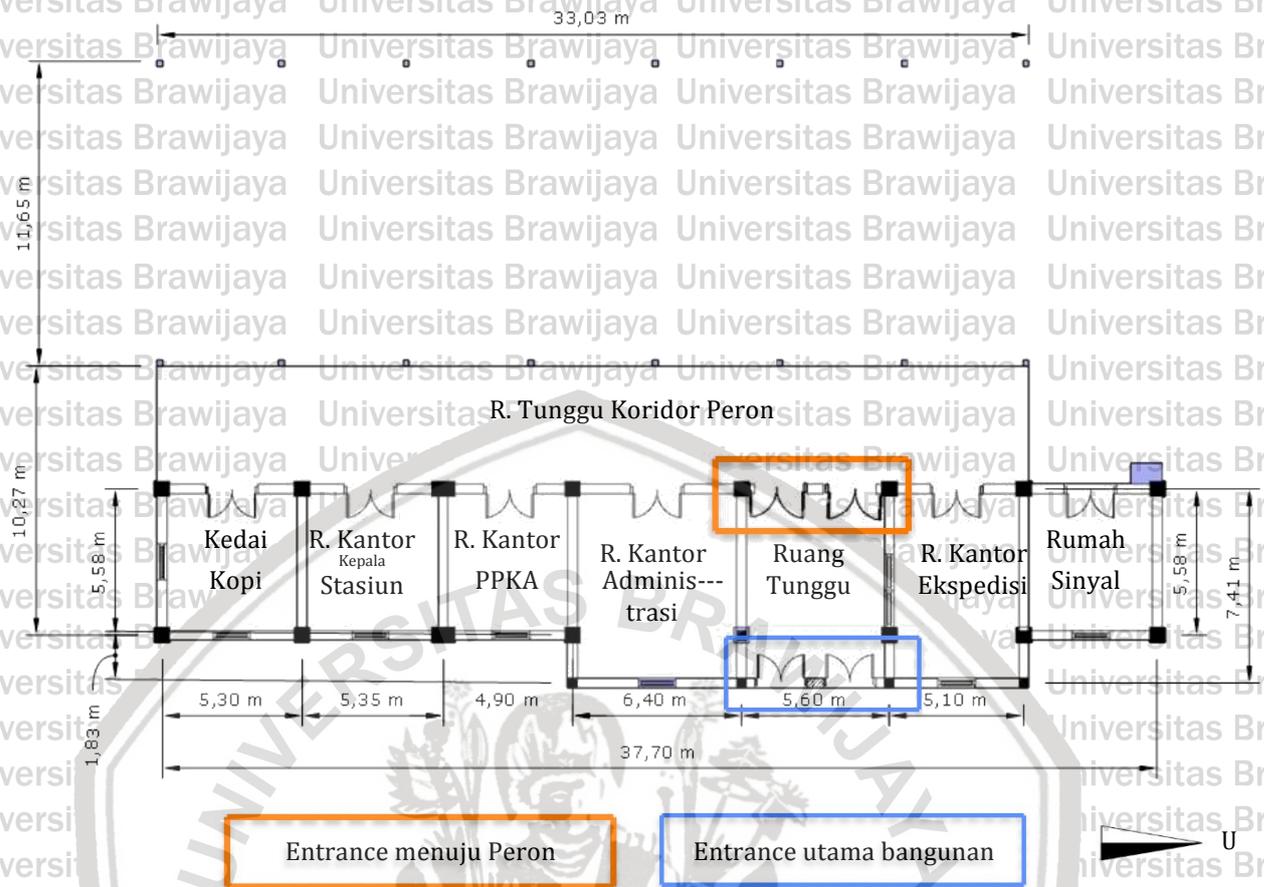
### 4.2.1 Fungsi Bangunan

Stasiun Kereta Api Lumajang pada awalnya berfungsi sebagai stasiun pengangkut hasil tambang dan hasil bumi ketika masa monopoli Belanda. Sehingga dilihat dari spasial bangunan dan kawasannya, banyak terdapat gudang-gudang penyimpanan dan gudang ekspedisi dalam bangunan stasiun. Kemudian dikembangkan kembali dengan menambah gerbong untuk penumpang sehingga bangunan induknya dijadikan pula sebagai tempat tunggu dan beberapa kantor kepala mulai dibangun di kawasan tersebut. Pada masa pemerintahan Jepang, salah satu ruang dalam bangunan induknya mengalami perubahan menjadi sebuah kedai kopi, sehingga untuk jalur masuknya pada dinding depan diberikan pintu baru. Perubahan masa pemerintahan dari jaman Belanda ke Jepang, hingga dimiliki Indonesia kembali, tidak banyak berubah. Stasiun Kereta Api tetap digunakan sebagai tempat jasa transportasi kereta api, hanya semakin bertambah tahun, kereta api difokuskan untuk mengangkut penumpang. Hingga akhirnya, setelah ditutup kemudian disewakan kepada pengusaha ekspedisi, fungsionalnya mengalami perubahan besar yaitu dijadikan sebagai gudang barang, sarang burung, dan ruko-ruko. Bentuk bangunan aslinya pun kini tidak terlalu tampak. Penyewa saat ini telah melakukan perubahan yang banyak terlebih pada bagian fasad. Hal ini sebenarnya tidak boleh, pun beberapa pihak sangat menyangkan perlakuan tersebut. Salah satunya yaitu dari perwakilan Persatuan Pensiunan Perkeretaapian Indonesia (PERPENKA) di kota Lumajang dan beberapa lembaga pemerhati bangunan cagar budaya. Terlebih saat ini terdapat isu yang berkembang dan didesak oleh banyak pihak yang mendukung rencana reaktivasi Stasiun Kereta Api Lumajang. Rencana reaktivasi ini akan sangat berpengaruh terhadap pertumbuhan tata kota sekaligus ekonomi Kota Lumajang yang saat ini sedang gencar-

gencarnya melakukan pembangunan dalam kotanya. Banyaknya jalanan yang rusak menimbulkan banyak permasalahan dalam lalu lintas dan keamanan pengendara yang saat ini jalanan sudah overload oleh kendaraan. Banyaknya truk-truk pasir yang membawa muatan lebih dari batasnya, membuat aspal di jalanan besar Lumajang mengalami kerusakan. Belum lagi padatnya lalu lintas akibat penumpukan penggunaan kendaraan pribadi. Maka dari itu, rencana reaktivasi akan sangat membantu sistem transportasi dalam kota Lumajang karena akan berguna untuk transfer pasir antar wilayah, dan akan bermanfaat bagi masyarakat yang akan mengunjungi kota Lumajang. Karena saat ini, pemberhentian terakhir di kota Lumajang hanya sampai Stasiun Klakah yang harus dilanjutkan menggunakan bis atau angkutan umum sekitar empat puluh lima menit. Para wisatawan pun akan berdatangan dan memanfaatkan transportasi kereta api ini karena saat ini Kota Lumajang sedang mengembangkan daerah wisatanya di bagian selatan.

#### 4.2.2 Organisasi Ruang

Bangunan induk stasiun kereta api ini berbentuk memanjang dengan ruang-ruang yang disusun linier. Ruang-ruang disusun berdekatan dengan pembatas berupa dinding-dinding yang penuh keatas dan hampir tidak terdapat kemenerusan visual. Ruangan disusun dari ruang servis pada bagian paling utara yaitu Rumah Sinyal, kemudian disusun linier ke arah selatan terdapat kantor ekspedisi, ruang tunggu, dan kantor administrasi. Tiga ruang tersebut mengalami penambahan perluasan dengan memajukan fasad depannya dalam menonjolkan sebuah *entrance* utama yang diwadahnya. Menuju ke arah selatan, terdapat ruang-ruang kantor yaitu ruang PPKA dan Kepala staiun, dan terakhir pada ujung bangunan terdapat kedai kopi/kantin (Gambar 4.7).



Gambar 4.7 Organisasi Ruang Stasiun KA Lumajang

*Entrance* utama bangunan berada di sebelah timur menuju ruang tunggu dan pintu keluar menuju peron berada di sebelah barat. Pintu pada *entrance* utama menggunakan ukuran yang besar sebagai ciri arsitektur kolonial dengan gaya Neo Klasik, dengan bentukan ruang-ruang yang disusun memanjang. (Gambar 4.7)

#### 4.2.3 Komposisi Spasial Bangunan

1. Konfigurasi spasial bangunan stasiun kereta api Lumajang ini disusun secara linier yang menghasilkan keterkaitan secara satu sama lain. Organisasi linier yang digunakan pada stasiun ini terdiri dari ruang-ruang yang ukuran dan bentuknya serupa yaitu geometri persegi panjang dan memiliki beberapa fungsi berbeda, yaitu ruang tunggu, kantor kepala stasiun, kantor PPKA, kantor ekspedisi, dan rumah sinyal. Ruang-ruang yang menampung fungsional yang paling utama dari bangunan stasiun ini, yaitu ruang tunggu yang didefinisikan dengan ukuran ruang yang dimajukan sehingga lebih luas dan mengalirkan langsung calon penumpangnya menuju ke bagian peron untuk duduk dengan meletakkan pintu utama yang monumental dan berbeda dengan keunikan pada ornamen

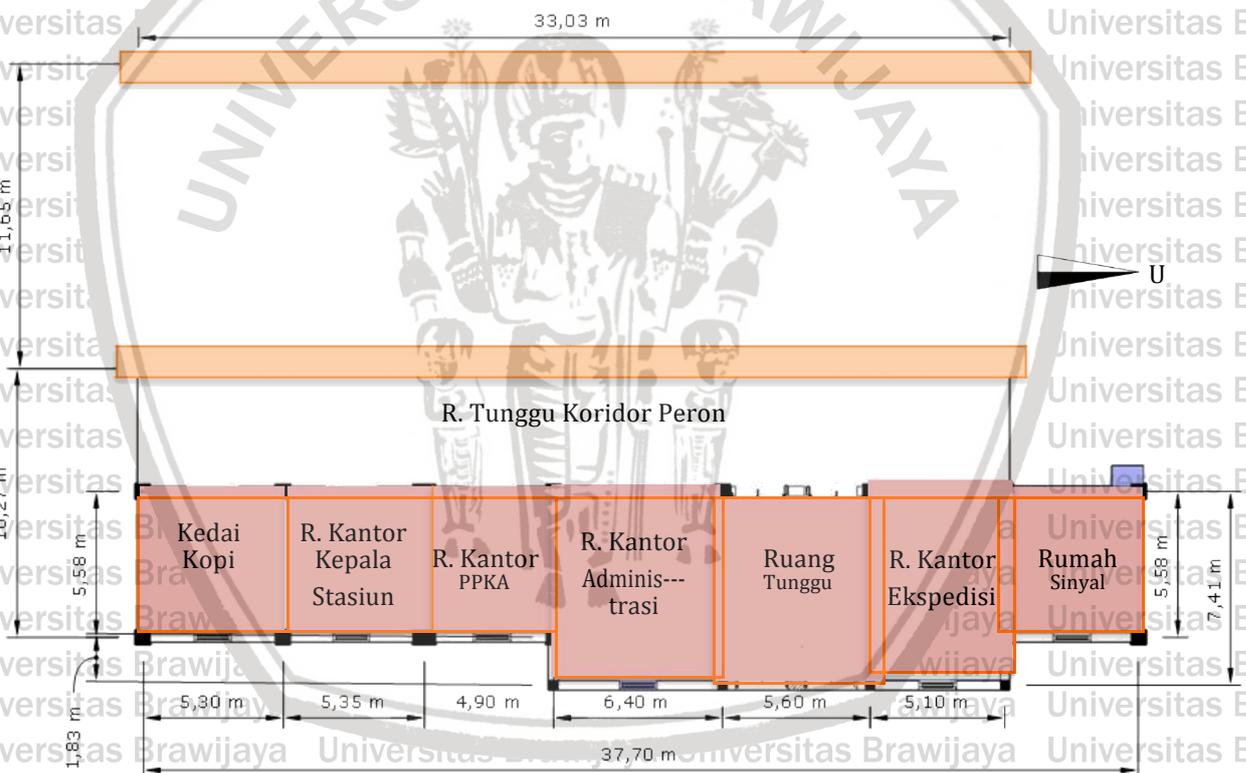
pembentuknya. Organisasi linier mengekspresikan suatu arah dan menekankan suatu pergerakan, perpanjangan, dan pertumbuhan.

Dalam menganalisis komposisi spasial bangunan stasiun kereta api Lumajang ini, beberapa elemen-elemen yang dianalisis yaitu bentuk denah dan susunan ruang dalamnya terhadap beberapa elemen pembentuk ruang yang dikemukakan oleh Smithies (1981), yaitu warna, irama, orientasi, proporsi, serta dominasi, sumbu simetri, dan hirarki.

a. Warna

Warna bangunan didominasi oleh warna putih yaitu pada dinding dengan bingkai pintu dan jendela berwarna abu-abu. Warna putih rata-rata menjadi dominansi pada hampir semua bangunan kolonial di Indonesia. Tetapi saat ini terjadi perubahan pada warna jendela dan pintunya yang sebagian menjadi warna hijau dan kuning.

b. Irama/perulangan

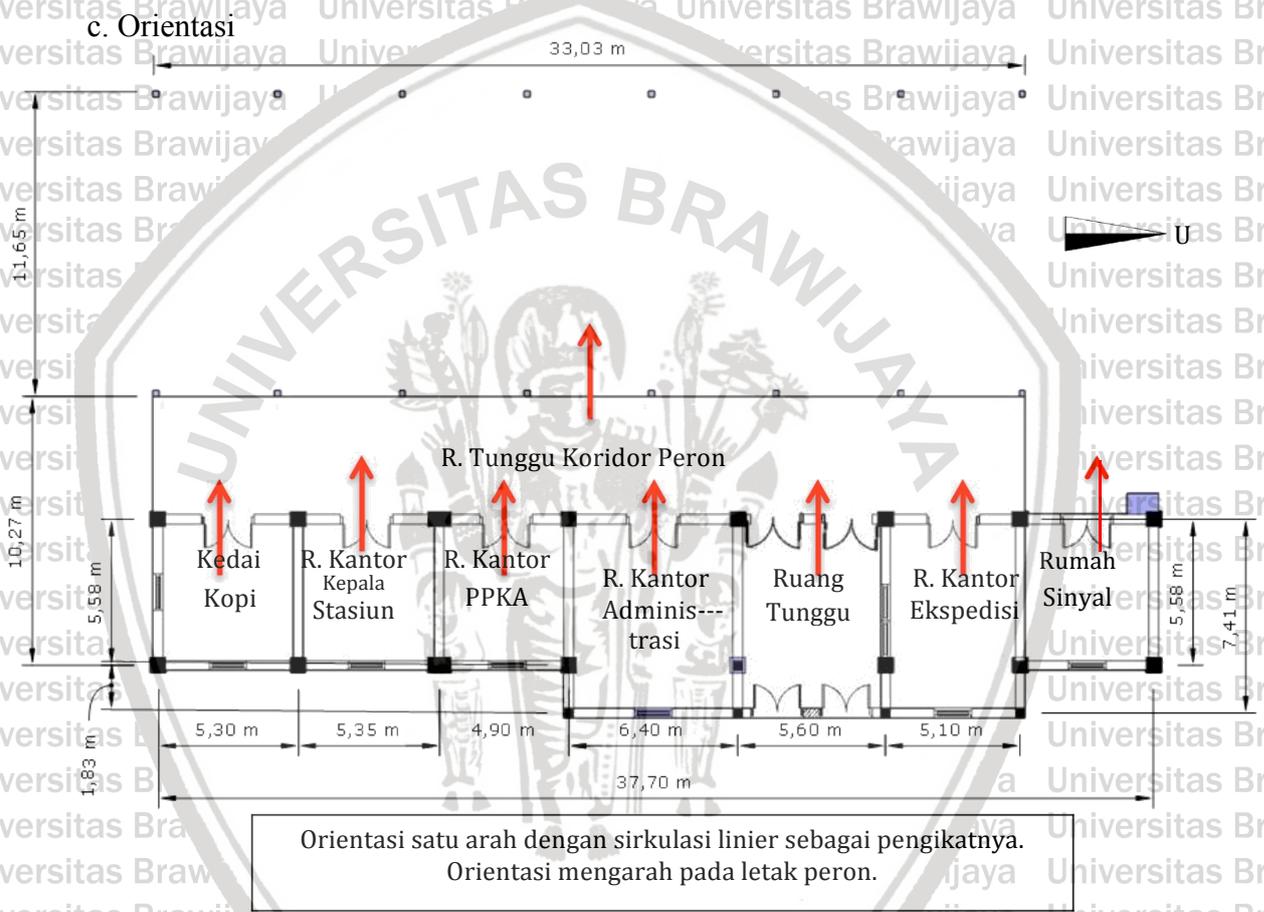


Perulangan bentuk geometri persegi menghasilkan irama progresif pada susunan denah ruang-ruang pada Stasiun KA Lumajang

Perulangan Jarak terdapat pada Peron dengan rangka yang disusun linier dan jarak yang sama.

Gambar 4.8 Perulangan Spasial

Irama dihasilkan dari perulangan bentukan geometri ruangan yang berbentuk persegi panjang. Konfigurasi ruang-ruang yang disusun secara linier, menghasilkan kesatuan bentukan geometri persegi panjang yang lebih panjang. Pada spasial stasiun kereta api ini, irama dihasilkan oleh luasan ruang-ruang dimana setiap ruang mempunyai luasan yang berbeda-beda, disusun secara linier, sehingga menghasilkan suatu irama progresif, yaitu sebuah perulangan dari luasan yang berbeda dan teratur. Pada bagian peron, terdapat perulangan yang dinamis dengan jarak yang sama tiap rangka peron. (Gambar 4.8)

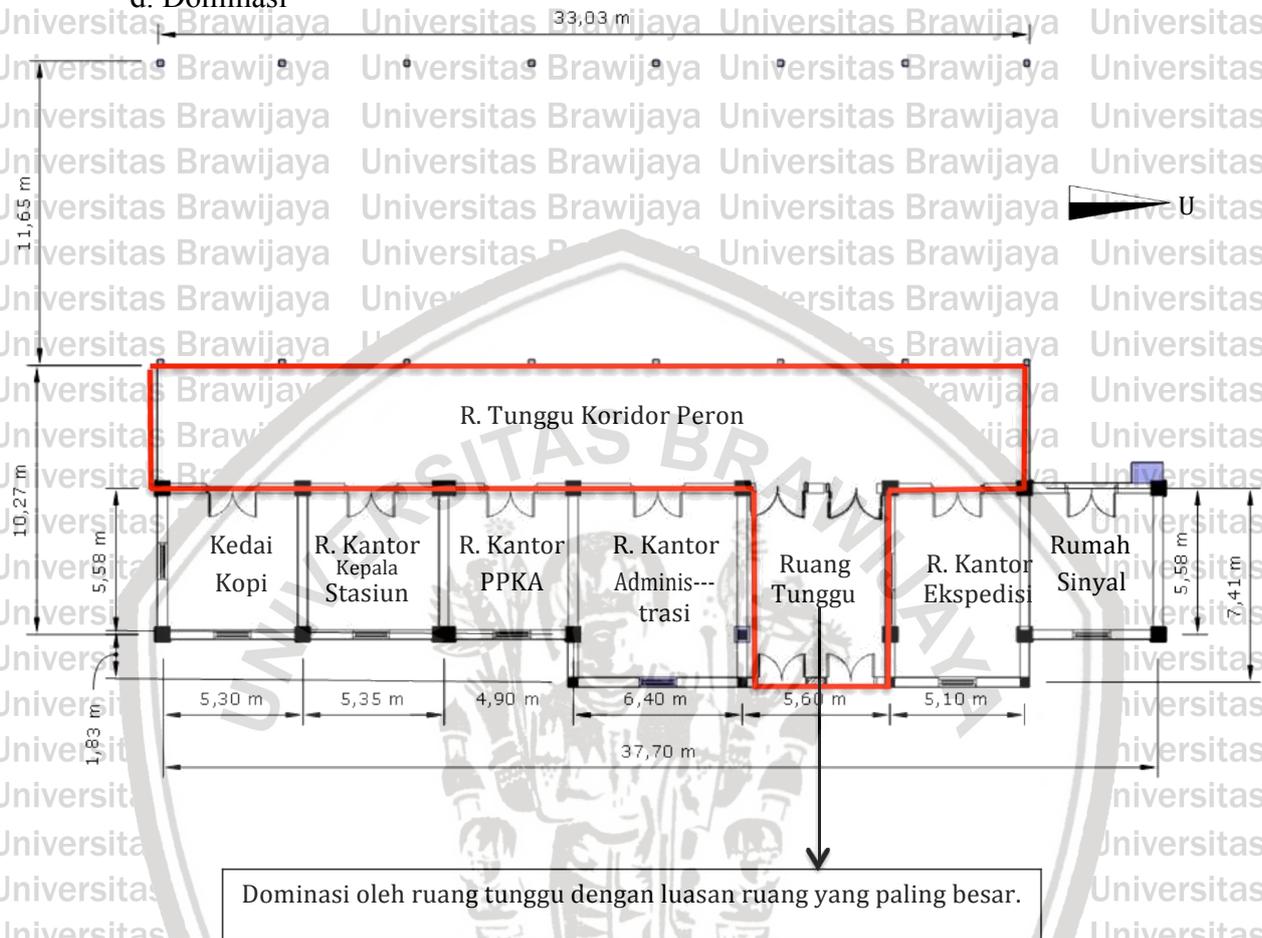


Gambar 4.9 Orientasi Spasial

Beberapa ruang-ruang pada stasiun kereta api Lumajang memiliki orientasi yang sama yaitu menghadap ke peron di sebelah barat dengan peletakan pintunya yang berada di sebelah barat. Orientasi ruang-ruang ini didefinisikan oleh jalur pencapaiannya dalam bangunan yang diikat oleh koridor tunggu pada ruang peron. Terdiri dari ruang-ruang kantor, pintu dan pencapaiannya berada pada sebelah barat. Perubahan orientasi ruang hanya terdapat pada Kedai kopi, dimana orientasi utama pada tahun 1947 mengarah ke

arah barat, tetapi seiring berubahnya fungsional bangunan, orientasi kedai kopi berpindah ke arah timur mengikuti pencapaian utamanya. (Gambar 4.9)

d. Dominasi

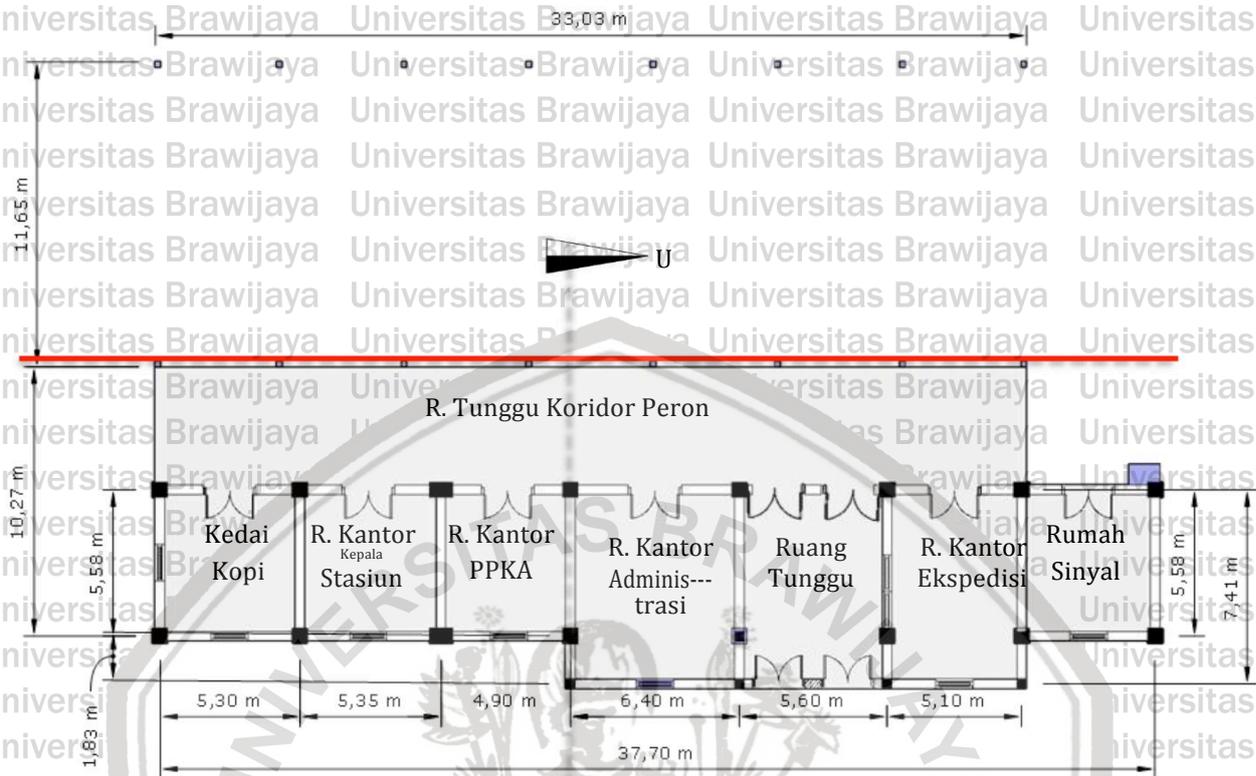


Gambar 4.10 Dominasi Spasial

Dominasi atau yang dapat disebut sebagai pusat perhatian pada stasiun kereta api Lumajang ini dalam karakter spasialnya yaitu pada ruang tunggu dimana ruangan tersebut memiliki ukuran yang paling luas dari ruang-ruang yang lainnya. Hal ini terkait kegiatan dan fungsi utama bangunan yang diwadahnya. Ruang tunggu dalam bangunan dan ruang tunggu pada koridor peron ini adalah ruang yang mendominasi kegiatan paling vital di dalamnya, yaitu sebagai ruang yang mewadahi aktivitas utama sebuah bangunan publik.

Ruang tunggu pada bangunan ini di desain dengan ruangan yang menerus menuju ruang tunggu luar yang terdapat pada ruang peron. Pada ruang ini diletakkan bangkubangku yang banyak sebagai fasilitas penunjang untuk calon penumpang. (Gambar 4.10)

### e. Simetri



Simetri Informal. Sisi kanan bangunan lebih berat karena terdapat ruang-ruang yang diberi perluasan lebih dalam mendefinisikan entrance pada sisi bangunannya. Pada sumbu simetri horizontal, bangunan induk stasiun dan peron lintasan kereta api ini memiliki simetri yang seimbang atau sama berat pada bagian atas dan bawah.

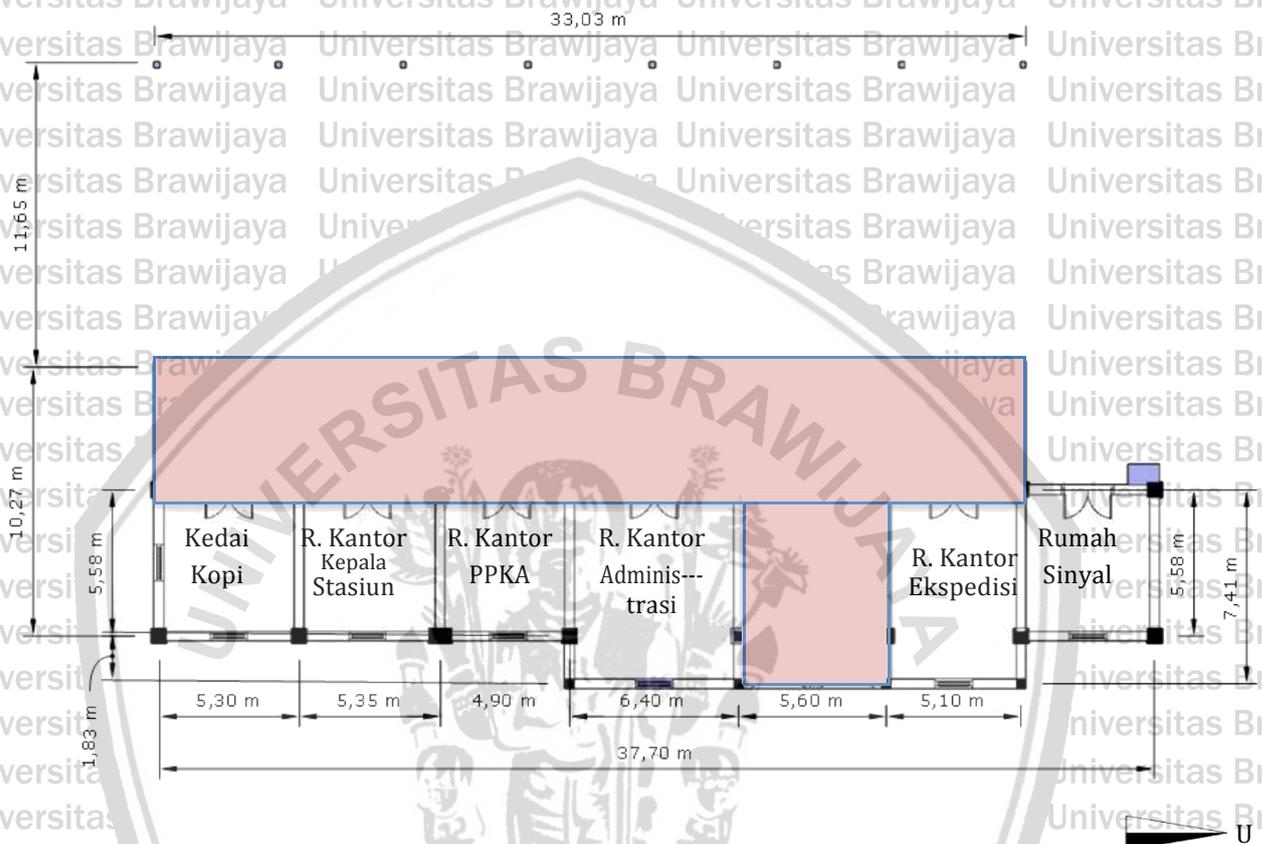
Gambar 4.11 Simetri Spasial

Ciri-ciri bangunan kolonial dengan Langgam Neo Klasik salah satunya adalah denah yang cenderung simetris (Handinoto, 1996). Stasiun kereta api Lumajang ini menggunakan geometri persegi panjang sebagai bentukan pada denah spasialnya, sehingga memiliki jenis simetri bilateral yang merujuk pada penyusunan berimbang elemen-elemen yang serupa atau setara pada sisi-sisi berlawanan sebuah sumbu tengah.

Konfigurasi spasial ruang peron dan ruang induk stasiun kereta api Lumajang ini memiliki bentukan spasial persegi panjang dan jika diletakkan sumbu simetri vertikal yang membagi dua bagian bangunan tersebut, didapatkan perbedaan titik berat antara sisi kiri dan sisi kanan pada bangunan. Sisi kanan bangunan cenderung lebih berat karena terdapat ruang-ruang yang diberi perluasan lebih dalam mendefinisikan entrance pada sisi bangunannya. Pada sumbu simetri horizontal, bangunan induk stasiun dan peron lintasan

kereta api ini memiliki simetri yang cenderung seimbang atau sama berat pada bagian atas dan bawah. (Gambar 4.11)

f. Hirarki



Hirarki menurut ukuran : Ruang Tunggu berada di urutan utama karena memiliki ukuran yang luas, dan berdasarkan penempatannya Ruang Tunggu memiliki aksesibilitas yang tinggi dan ruangan yang menerus.

Hirarki pada pertama kali bangunan dibangun dari R. Privat ke R. Publik:

Privat : Kantor Kepala Stasiun, Kantor PPKA, Kantor Administrasi, R. Kantor Ekspedisi

Publik : R. Tunggu, R. Tunggu Koridor, Kedai Kopi

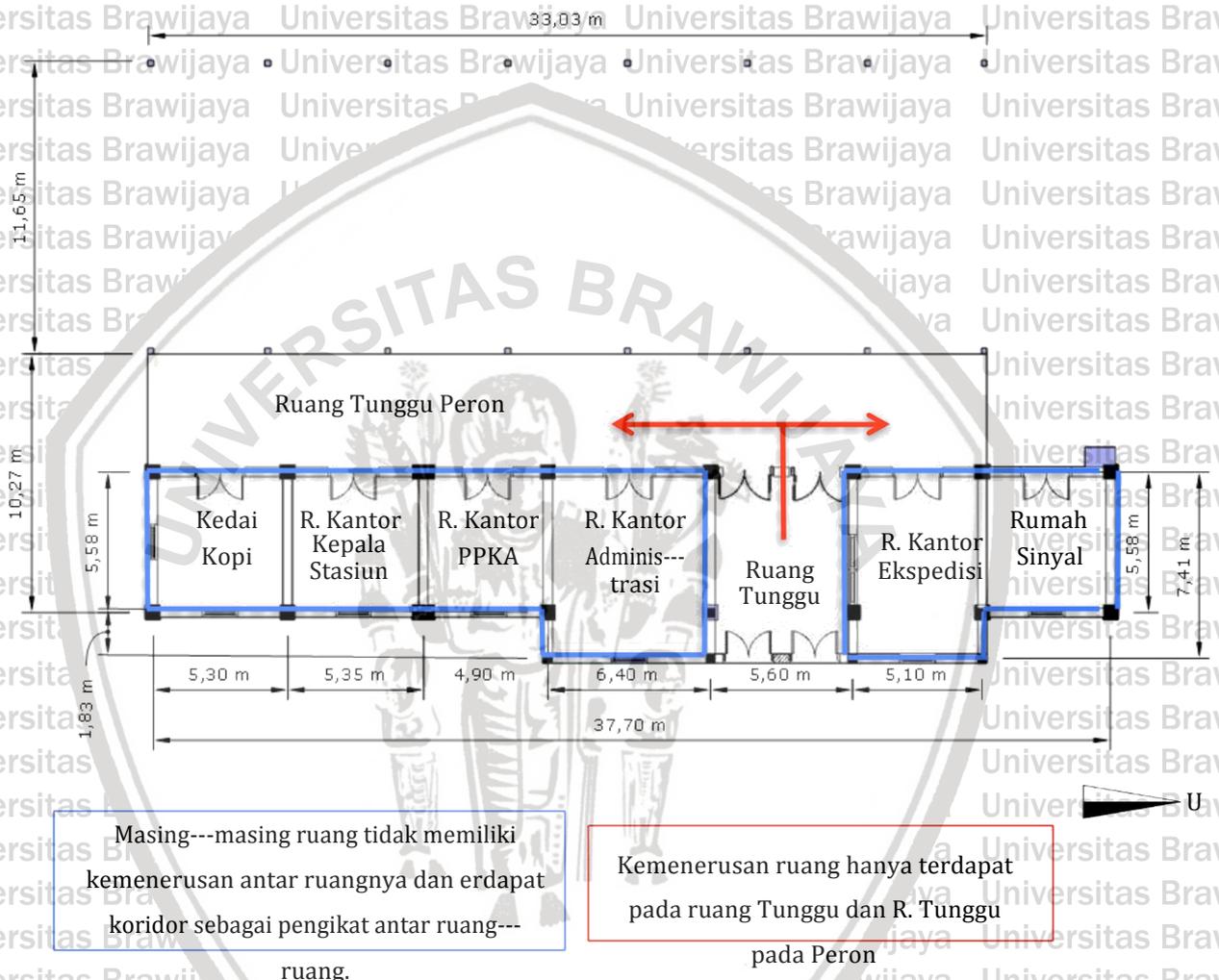
Servis : Rumah Sinyal

Gambar 4.12 Hirarki Spasial

Hirarki berdasarkan ukuran pada stasiun ini didefinisikan oleh luasnya ruang bangunan publik. Ukuran ruang dibesarkan terkait fungsional bangunannya. Ukuran yang paling luas adalah Ruang tunggu, selanjutnya ruang administrasi, kemudian ruang-ruang penting lainnya. Hirarki berdasarkan bentuk dasar disini tidak terlihat karena semua bentuk ruang pada stasiun Kereta Api Lumajang ini sama yaitu geometri persegi panjang. Selanjutnya hirarki berdasarkan penempatan, ruang Tunggu memiliki dominasi hirarki yang kuat karena penempatannya entrance dan peletakan ruangnya yang dapat dicapai secara langsung dan menerus, menunukkan ruang yang mengalir dengan aksesibilitas yang tinggi. Ruang tunggu ini sebagai fitur utama suatu organisasi ruang.

Hirarki terendah terdapat pada rumah sinyal, terkait dengan penempatannya yang paling ujung dan penghilangan suatu tahapan aksialnya atau pencapaian langsungnya. Hirarki pada pertama kali dibangun dari R. Privat yaitu Kantor Kepala Stasiun, Kantor PPKA, Kantor Administrasi, R. Kantor Ekspedisi lalu untuk area publik yaitu R. Tunggu, R. Tunggu Koridor, Kedai Kopi dan area servis yaitu Rumah Sinyal (Gambar 4.12).

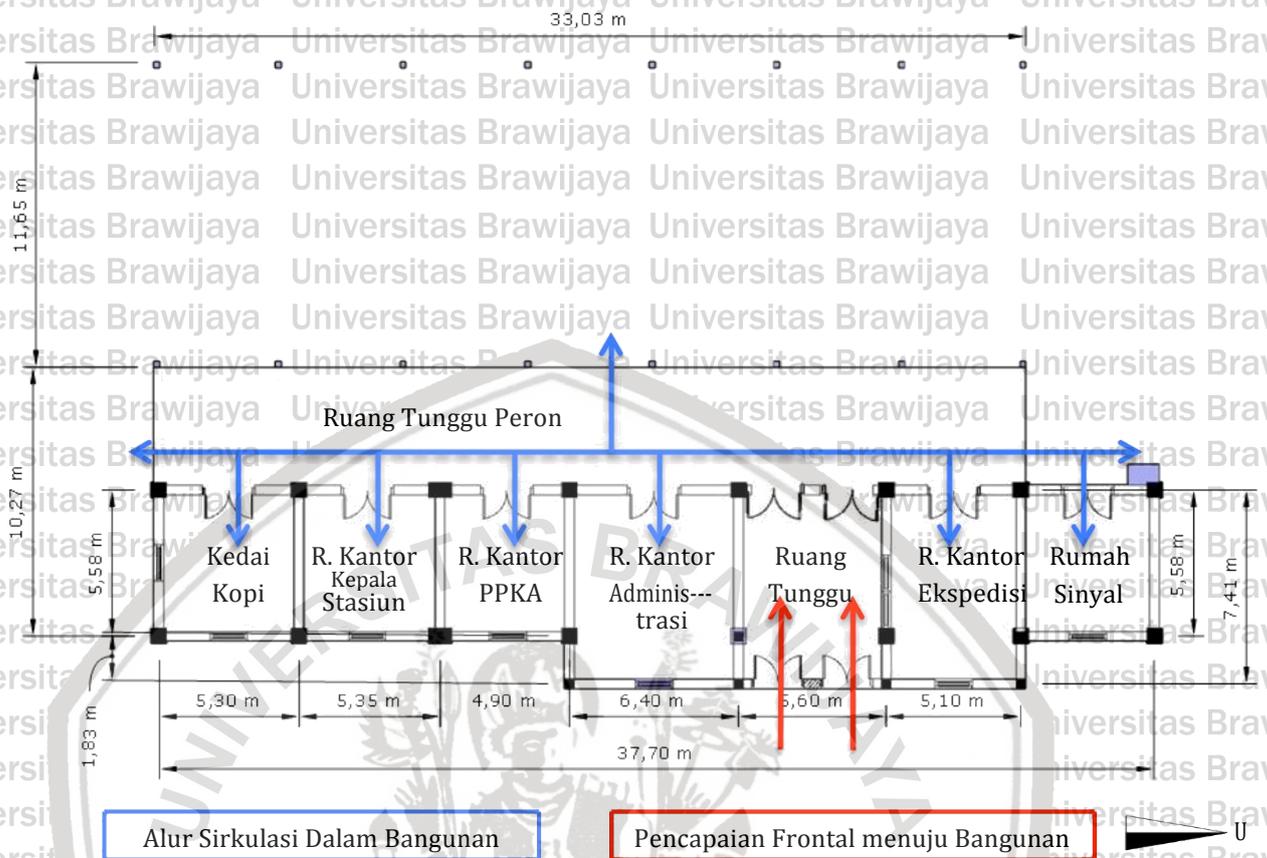
## 2. Hubungan Ruang



Gambar 4.13 Hubungan Ruang

Stasiun Kereta Api Lumajang mempunyai hubungan ruang yang tidak menerus karena komposisi ruang-ruangnya disusun secara linier menimbulkan dominansi horizontal. Kemenerusan ruang hanya terdapat pada ruang tunggu diteruskan ke ruang peron. Pada bangunan kantor, administrasi, rumah sinyal, kedai kopi, semua penghubungnya hanya melewati koridor sebelah barat yaitu pada peron. (Gambar 4.13)

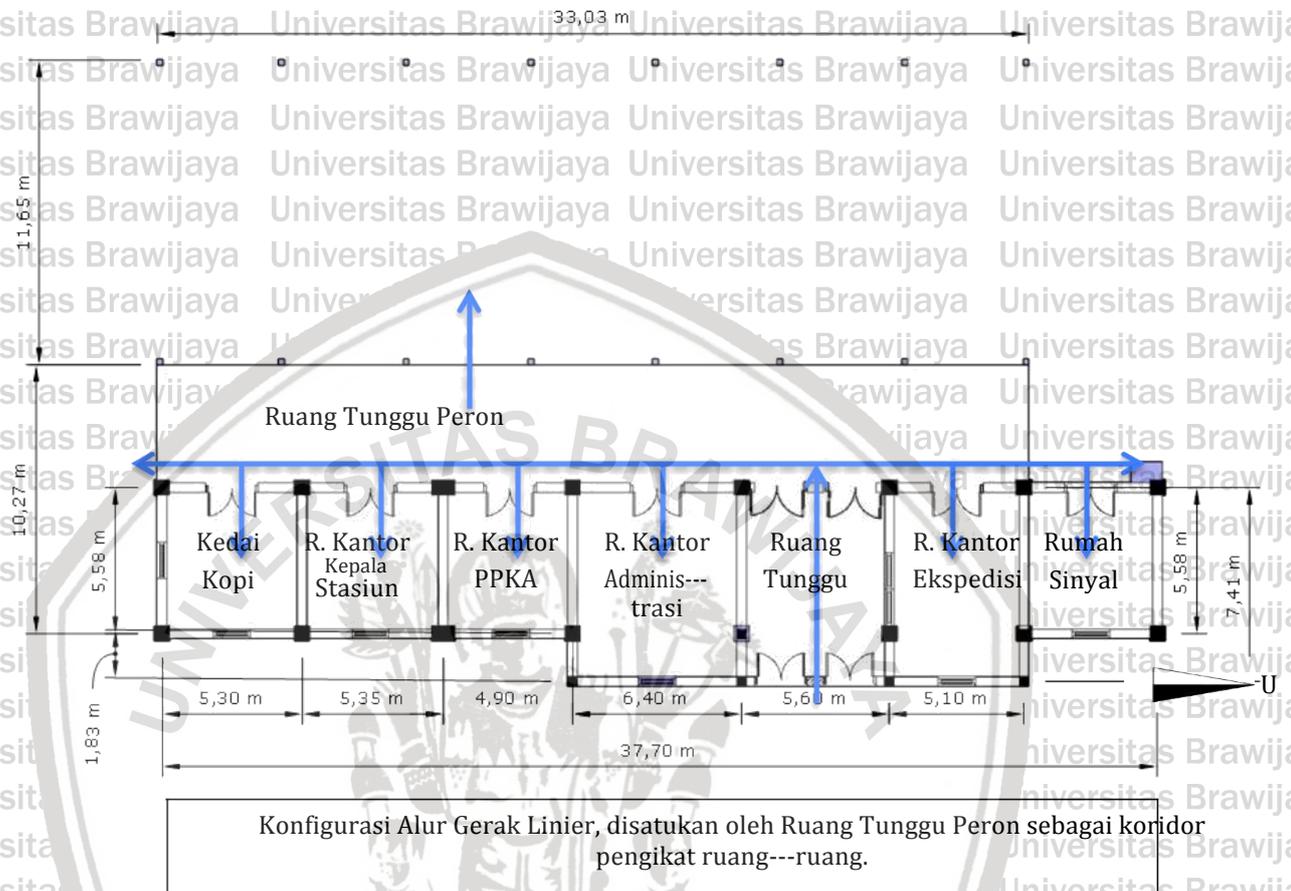
### 3. Alur Sirkulasi



Gambar 4.14 Alur Sirkulasi Spasial

Sirkulasi adalah jalur pergerakan sebagai elemen penyambung inderawi yang menghubungkan ruang-ruang atau serangkaian ruang (Ching, 2008:240). Pergerakan ini terdiri dari Alur sirkulasi pada stasiun Kereta Api Lumajang ini memiliki alur horizontal karena hanya terdiri dari satu lantai. Stasiun kereta api Lumajang ini menggunakan tipe pencapaian frontal/langsung sejak pertama kali dibangun. Pencapaian langsung ini mengarah dari beranda depan stasiun ke arah pintu masuk bangunan melalui sebuah jalur lurus dan aksial. Pencapaian langsung ini mengarah kepada fungsi utama bangunan yaitu sebagai ruang tunggu yang digunakan penumpang kereta api. Pencapaian ini mempermudah publik untuk mengakses ruang tunggu yang berbatasan dengan ruang administrasi sebagai ruang utama pada bangunan. Hanya pada bagian kantor serta ruang administrasinya, pencapaian dibuat tersamar (tidak langsung) untuk menekankan privasi sebuah ruang yang didudukinya dan satu-satunya akses hanya dari arah peron (Gambar 4.14)

#### 4. Konfigurasi Alur Gerak



Gambar 4.15 Konfigurasi Alur Gerak

Konfigurasi alur gerak yang terdapat pada bangunan stasiun kereta api Lumajang ini adalah linier. Sifat konfigurasi sebuah jalur mempengaruhi dan juga dipengaruhi oleh pola organisasi ruang-ruang yang dihubungkannya. Alur gerak yang terbentuk merupakan sebuah garis linier yaitu dari pintu masuk dari sebelah timur, kemudian menuju loket lalu ke arah selatan menuju ruang tunggu setelah itu keluar menuju peron yang berada di sebelah barat dan pengurus stasiun menuju ruangannya melalui pintu yang berada di koridor peronnya sebelah barat. (Gambar 4.15)

#### 4.2.4 Karakter Spasial Bangunan Stasiun Kereta Api Lumajang

Stasiun Kereta Api Lumajang adalah bangunan kolonial yang dibangun sekitar tahun 1926 dimana saat itu langgam bangunan milik Belanda masih dipengaruhi oleh gaya Neo

Klasik. Gaya Neo Klasik ini memiliki ciri spasial yang terlihat di bangunan stasiun kereta api Lumajang yaitu denah yang simetris penuh dengan satu lantai dan ditutup oleh atap pelana, tembok yang tebal dengan langit-langit yang tinggi. Menunjukkan suasana ruang yang lapang dan tinggi. Selain itu terdapat *central room* yang menghubungkan langsung beranda depan dengan ruang belakang yang digunakan sebagai ruang peron. Daerah servis yang berada di ujung bangunan induk yang dihubungkan dengan galeri, terletak di tanah yang luas.

Selain itu, dalam penyesuaiannya terhadap iklim tropis, bangunan stasiun Lumajang ini juga memiliki denah yang tipis dengan bentukan bangunan yang ramping untuk kemenerusan aliran udaranya dan orientasi yang tepat terhadap sinar matahari tropis Timur Barat. Beberapa fungsi ruang masih sama, hanya sedikit berubah ketika mengalami perubahan kekuasaan dari pemerintahan Belanda ke pemerintahan Jepang, yaitu terkait penambahan kedai kopi dan penambahan pintu serta penambahan ornamen batu alam pada dinding eksterior stasiun kereta api Lumajang ini.

Saat ini komposisi spasial bangunan tidak mengalami banyak perubahan kecuali pada bagian fasad timur bangunan yang sudah ditutup oleh tembok ruko-ruko di depannya. Karena perubahan fungsional saat ini, hubungan ruang-ruang pada bangunan ini sudah tidak asli. Beberapa ruang bahkan telah ditutup tembok sehingga menghilangkan akses ke ruang-ruang lain yang fungsi dan kepentingannya berbeda.

Begitu pula pada konfigurasi alur gerakannya, karena beberapa akses menuju ruang-ruang di dalamnya telah dibangun tembok dan perbedaan fungsional ruangnya, maka alur gerakannya juga tidak lagi sama dan dibatasi.

Pada saat ini, bangunan disewakan dan telah menjadi gudang ekspedisi serta beberapa bagian muka bangunan yang telah ditutup ruko-ruko, maka alur sirkulasi pencapaian bangunannya telah berbeda. Entrance depan sudah tidak terlihat dan bangunan penunjang fungsional baru dibangun di dekat tempat peron, maka pencapaian yang digunakannya saat ini mengikuti fungsi bangunan yang baru dengan pencapaian tidak langsung. Pengunjung yang ingin melihat bekas stasiun kereta api Lumajang ini atau ke administrasi penyewa bangunan harus lewat samping dan memutar terlebih dahulu.

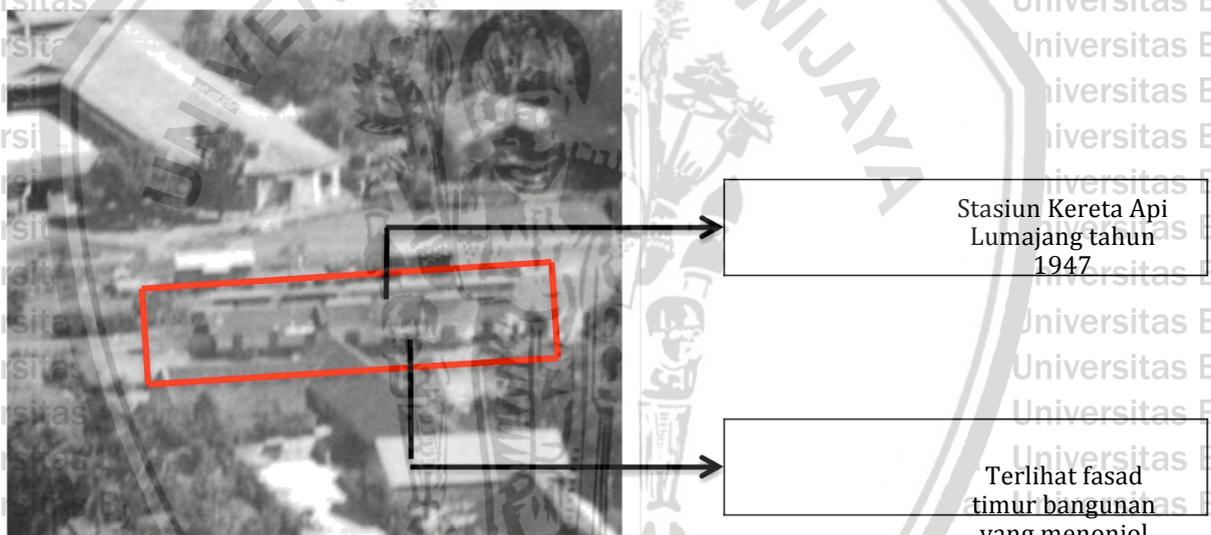
Perubahan fungsi ini sangat mempengaruhi hubungan ruang, konfigurasi alur gerak, alur sirkulasi, dan hirarki bangunan aslinya. Penambahan ruang-ruang lainnya juga mempengaruhi simetri bangunan hingga dominasi, irama, bahkan orientasi bangunan aslinya.

### 4.3 Analisis Karakter Visual Stasiun Kereta Api Lumajang

#### 4.3.1 Elemen Fasad Bangunan

Fasad pada bangunan stasiun kereta api Lumajang ini telah mengalami perubahan. Terdapat dua fasad yang dimiliki oleh stasiun ini yaitu fasad pada bagian timur yang menghadap ke jalan yang menjadi beranda luar kawasan stasiun, serta fasad yang menghadap ke peron pada bagian barat bangunan. Foto terakhir tahun 1947 menunjukkan fasad yang menghadap ke timur terlihat jelas elemen-elemen pembentuknya seperti dinding yang maju sebagai penonjolan pada entrance utama, lalu irama pada bangunan yang disusun oleh jendela-jendela pada hampir seluruh selubung bangunannya. Entrance utama terdiri dari dua pintu dengan ukuran yang besar serta berbentuk lengkung yang langsung mengarah ke ruang tunggu dan loket di bagian administrasi dan langsung menuju ke peron.

(Gambar 4.16)



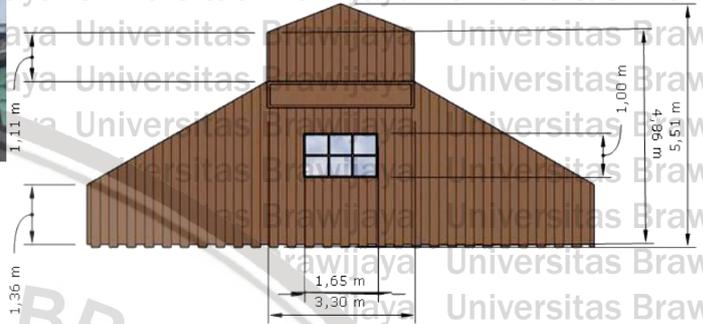
Gambar 4.16 Stasiun Kereta Api Tahun 1947  
Sumber : KITLV

Pada bentukan bangunan yang tidak terlihat menonjol, terlihat bukaan yang lebar dan sangat banyak yang disusun oleh jendela-jendela yang besar dengan bukaan yang luas. Secara keseluruhan, elemen penyusun fasad pada bagian timur bangunan ini terdiri dari dua pintu yang berukuran besar, jendela yang bukaan lebar, sebuah genteng/lonceng yang berada di tengahnya, kemudian dinding eksterior yang dimajukan, atap, dan kolom yang menonjol. (Gambar 4.16)



Gambar 4.17 Fasad Selatan Atap Peron Lintasan KA Tahun: 2018

Gevel atap peron menunjukkan bentuk atap yang khas sebagai bangunan kolonial. Menggunakan material kayu jati yang masih bertahan.



Pada bagian barat bangunan, elemen pembentuk fasad stasiun Lumajang ini sama yaitu dinding eksterior, pintu yang lebih banyak, jendela-jendela besar, kolom, atap, dan *Bovenlicht* pada bagian atap peron. (gambar 4.18)



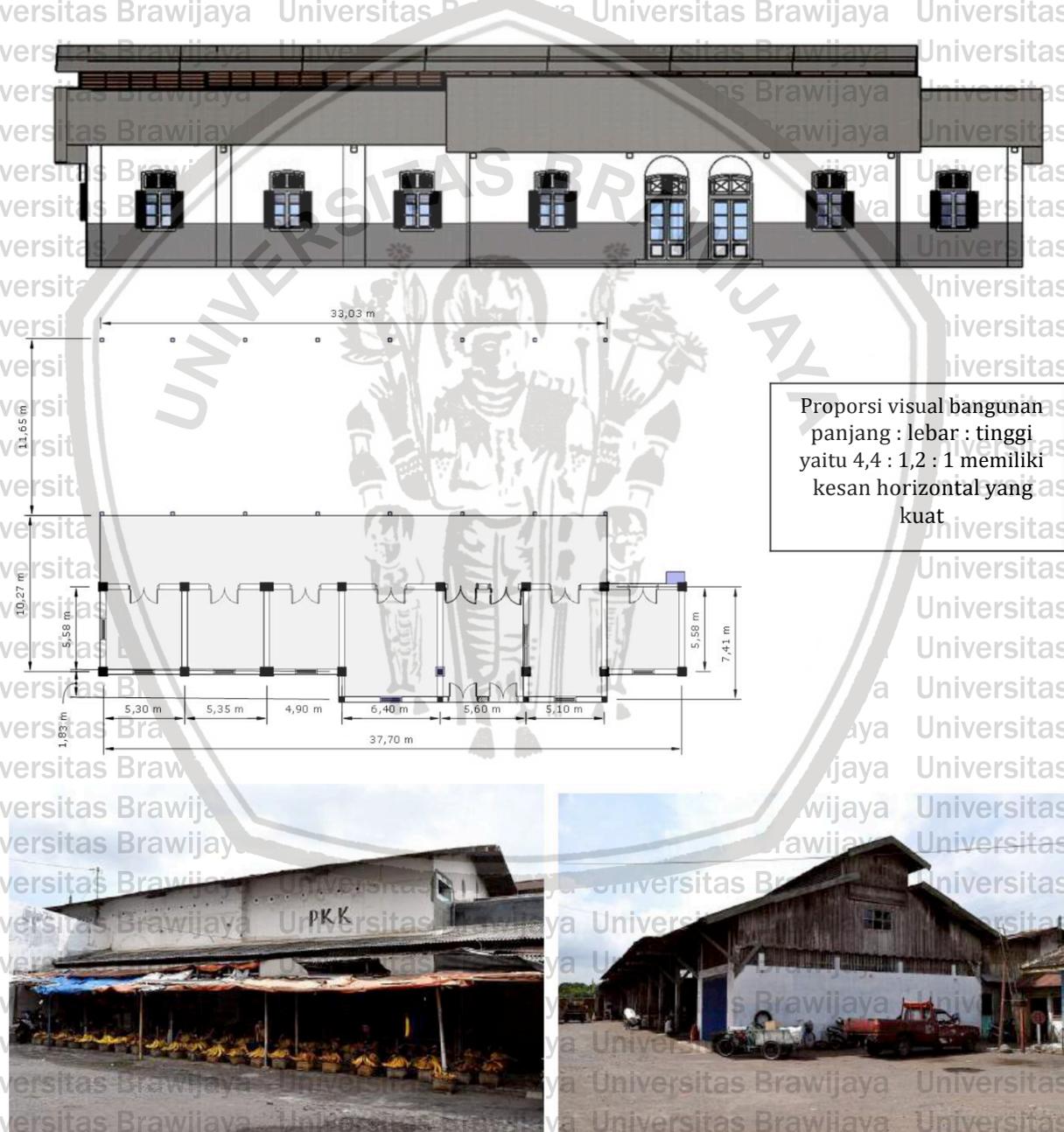
Gambar 4.18 Fasad Stasiun KA Lumajang dari Barat (Peron) tahun 2018

I. Komposisi Visual Fasade Bangunan a. Proporsi

Bentukan stasiun kereta api Lumajang ini adalah memanjang dengan panjang sekitar 37,5m dan lebar bangunan keseluruhan dari bangunan induk dan peron yaitu 22m, sehingga mempunyai perbandingan yang seimbang yaitu 1 : 1,7. Sedangkan pada proporsi panjang dan tinggi dan lebarnya, bangunan induk ini memiliki tinggi 8,5 meter dengan lebar 10,2m dan menghasilkan perbandingan panjang, lebar, dan tinggi 4,4 : 1,2 : 1,1.

Dari hasil perbandingan proporsi tersebut, bangunan ini memiliki kesan horizontal yang kuat karena memang terdiri dari satu lantai dan bangunan disusun linier memanjang.

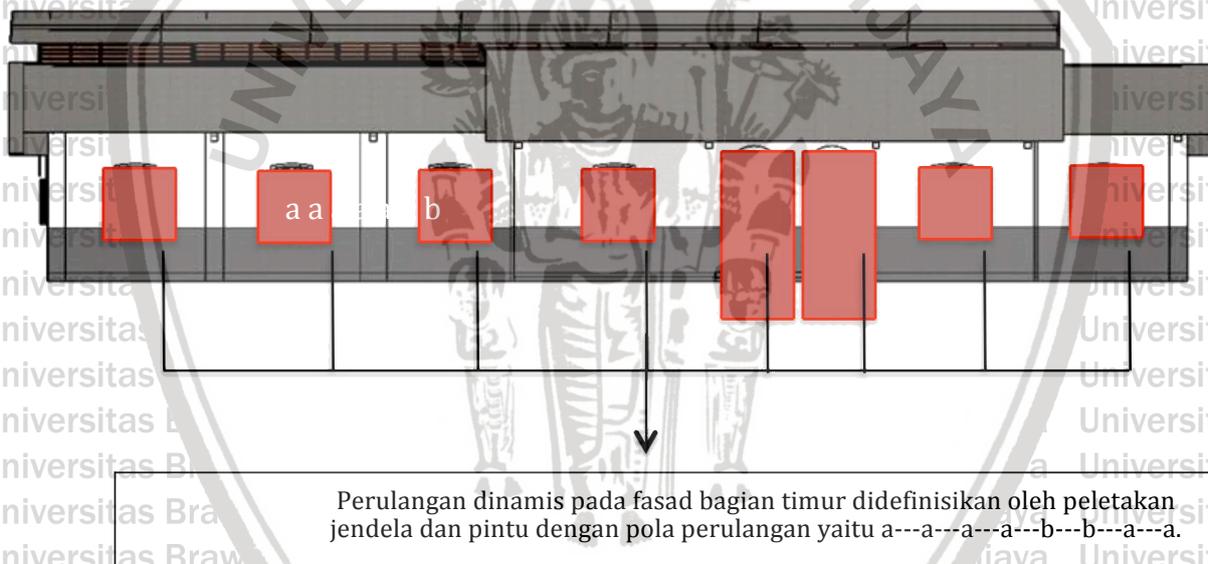
(Gambar 4.19)



Gambar 4.19 Proporsi Visual

### b. Perulangan

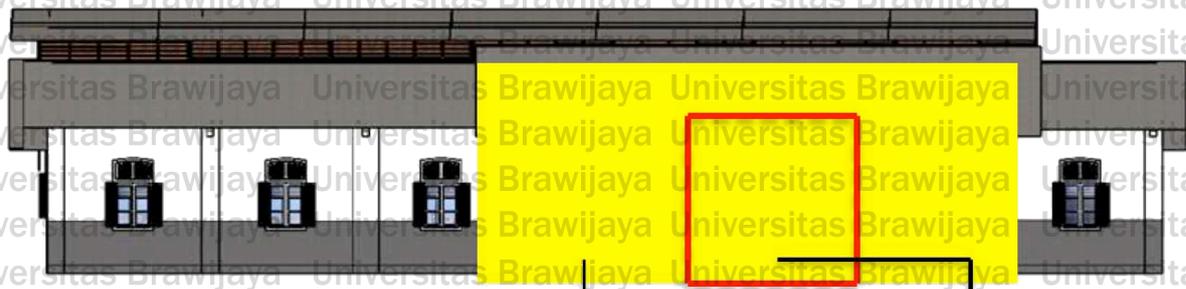
Terdapat beberapa perulangan pada visual bangunan stasiun kereta api Lumajang ini yang pertama yaitu perulangan bentuk. Tampak bangunan dari arah timur, terlihat bahwa perulangan bentuk ini didapatkan dari peletakan dan model jendela-jendela pada hampir seluruh selubung bangunan, lalu pintu, dan juga Bovenlicht pada bagian peron. Pada bagian peron, struktur rangka yang menyangga atap peron juga memiliki sumbangsih terhadap suatu perulangan jarak yang terlihat pada fasad stasiun ini dari arah barat. Selain itu peletakan jendela yang diulang ulang dengan jarak yang sama, menghasilkan fasad yang memiliki irama yang signifikan. Perulangan pada pola fasad sebelah barat ini yaitu merupakan perulangan dinamis, dengan pola irama a-a-a-a-b-b-a-a. Pola a terbentuk dari bentukan jendela yang mendominasi keseluruhan fasad sebelah timur, dan pintu (b) yang menjadi jalur masuk utamanya. (Gambar 4.20)



Gambar 4.20 Perulangan Visual

### c. Pusat Perhatian

Pusat perhatian yang dimiliki oleh stasiun kereta api Lumajang ini pada bagian timur yaitu dua buah pintu masuk yang berukuran besar dan memiliki ornament penghias di atasnya dan dinding eksteriornya yang terlihat dimajukan. Sedangkan visual bagian barat bangunan memiliki pusat perhatian pada atap peron yang memiliki Bovenlicht yang saat ini tidak dijumpai pada sembarang bangunan. (Gambar 4.21)



Pusat perhatian pertama didefinisikan oleh tiga ruang yang dimajukan

Pusat perhatian dipertegas dengan hadirnya dua pintu berjajar yang memiliki ornamet penghias serta ukurannya yang lebar dan tinggi.

Gambar 4.21 Pusat Perhatian Visual

#### d. Simetri

Secara visual horizontal, bangunan stasiun Lumajang ini memiliki tampak visual persegi panjang. Terdiri dari ruang-ruang persegi panjang yang disusun linier sehingga menghasilkan geometri keseluruhan berupa persegi panjang. Visual yang dimiliki stasiun kereta api Lumajang menghasilkan simetri yang terlihat dari tampak timur bangunan dan denahnya. Simetri ini membagi dua bagian bangunan sama berat. Jika diletakkan sumbu vertikal seperti pada gambar, sumbu tersebut dapat membagi sisi kanan dan kiri bangunan tidak sama berat (simetri informal). Terdapat pula simetri secara vertikal dengan menarik sumbu horizontal antara atap dan badan bangunan. Struktur dinding penopang dan atapnya ini memiliki keseimbangan dengan ukuran proporsional sehingga dapat ditarik sumbu simetrinya. (Gambar 4.22)



Sumbu vertikal membagi badan bangunan dan kiri pada bangunan menjadi tidak sama berat kanan dan kirinya. (Simetri informal)

Sumbu Horizontal membagi atap dan badan bangunan menjadi sama berat antara atas dan bawah. (Simetri formal)

Gambar 4.22 Simetri Visual

2. Atap

Atap yang digunakan pada bangunan induk stasiun kereta api Lumajang ini adalah atap pelana dengan material seng sebagai material paling luar sedangkan pada bagian interiornya, atap terlihat dilapisi oleh kayu jati. Atap pada bagian induk bangunan ini tidak memiliki ornamen yang khas. (Gambar 4.23)



Gambar 4.23 Atap pada bangunan induk.



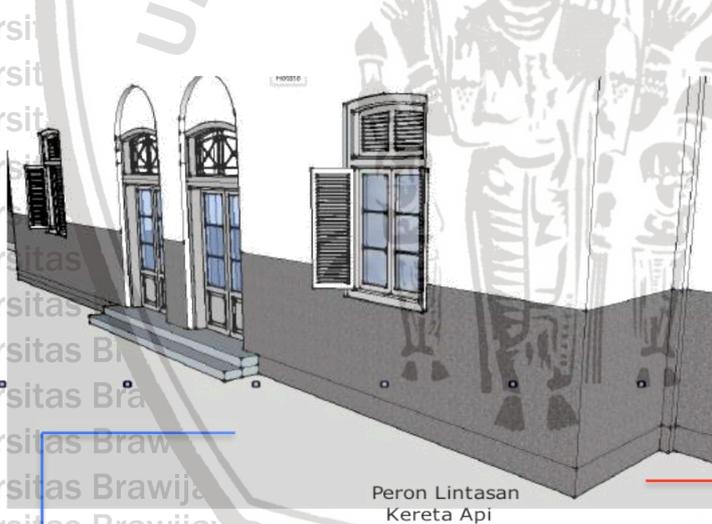
Gambar 4.24 Atap pada peron lintasan KA.

Berbeda dengan atap pada bagian peron, atap sama-sama menggunakan atap pelana dengan material seng dan kayu jati sebagai rangkanya. Serta terdapat Bovenlicht pada

ujung atapnya lalu sisi-sisi terluarnya terdapat gevel dengan material kayu. Pada sisi kanan-kiri dormer terdapat bovenlicht. (Gambar 4.24) Hal ini menjadi keunikan pada bangunan kolonial serta tipikal stasiun-stasiun bangunan lama di Indonesia. Pada atap peron, tidak banyak perubahan yang terjadi kecuali hanya beberapa penambahan-penambahan terkait fungsi bangunan baru oleh penyewa saat ini.



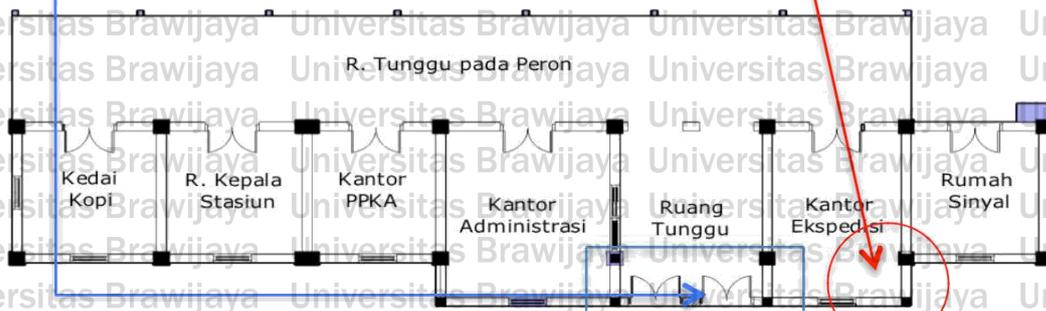
### 3. Dinding Eksterior



Gambar 4.25 Dinding menonjol untuk mendefinisikan entrance utama



Gambar 4.26 Dinding berwarna putih dengan ornamen batu alam (2018)

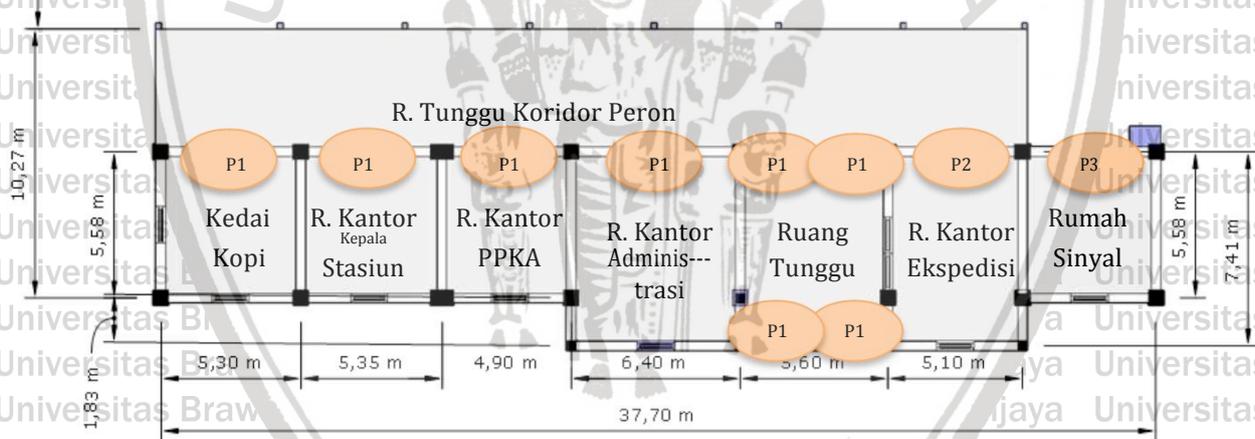


Dinding eksterior stasiun ini mempunyai ketebalan yaitu 38cm. Pada bagian timur memiliki keunikan karena pada pintu masuknya, dinding di majukan dan dibuat menonjol untuk mempertegas jalur masuknya stasiun ini. Perubahan yang terjadi yaitu penyusunan pintu dan jendela yang telah dirubah pada masa pengalihan kekuasaan ke Jepang, yaitu dinding eksterior ditambahi dengan material batu alam setinggi 1.5m dari bawah. (Gambar 4.25)

Warna dinding tetap tidak mengalami banyak perubahan yaitu berwarna putih. Hanya bingkai-bingkai jendela dan pintu yang mengalami perubahan terus dari waktu ke waktu, dari warna aslinya yaitu abu-abu, kemudian sebagian dicat hijau dan sebagian lain bercat kuning. (Gambar 4.26)

#### 4. Pintu Eksterior

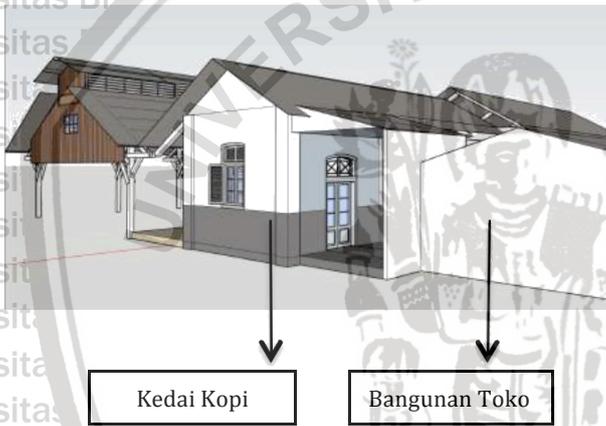
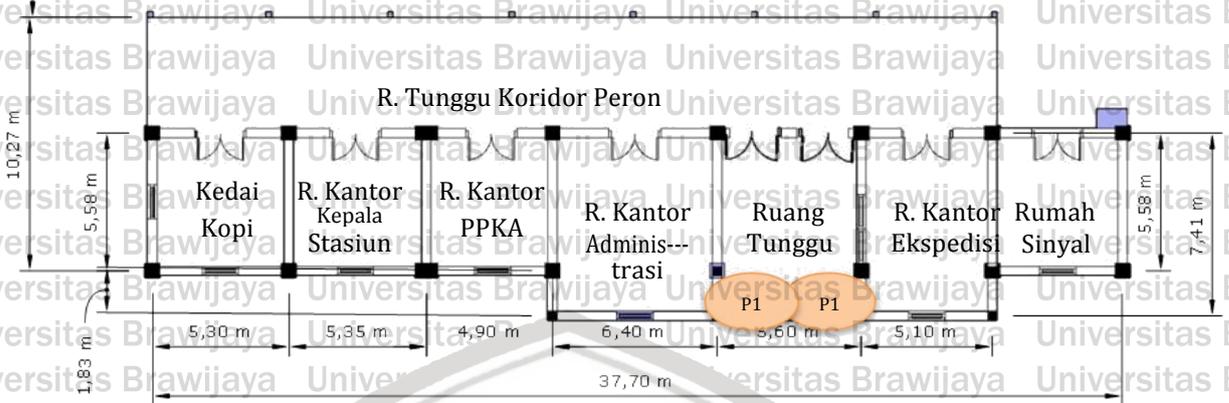
Pintu eksterior yang dimiliki stasiun ini terdiri dari pintu yang masih asli, pintu yang telah mengalami perubahan, serta beberapa pintu baru. Beberapa dari pintu ini telah mengalami perubahan warna. Material yang digunakan yaitu kayu dan kaca. (Gambar 4.27)



Gambar 4.27 Keterangan Penamaan dan Letak Pintu Eksterior

##### a. Pintu Eksterior P1 Fasad Timur

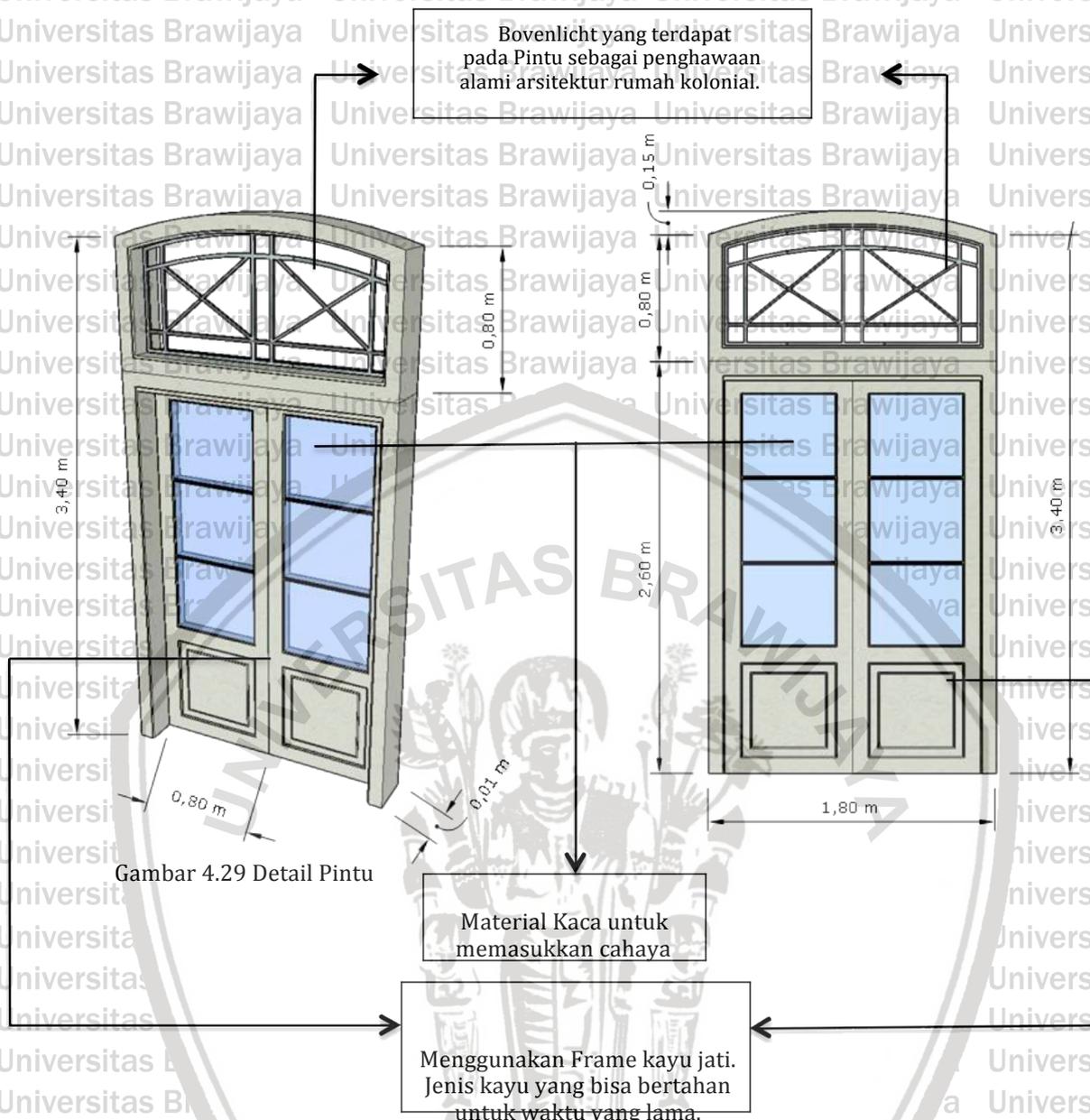
Dua pintu ini berada pada fasad sebelah timur yang merupakan pintu depan sebagai pintu utama bangunan. Pintu ini mendefinisikan *entrance* utama dengan peletakkannya yang berjajar dengan didefinisikan berbeda/dibuat unik dengan membentuk lubang yang tinggi pada dindingnya dan dibuat menonjol. Fasad yang diduduki oleh pintu ini kini telah tertutup dengan tembok baru yaitu tembok ruko-ruko di depannya dan sehingga pintu ini kini sudah tidak nampak. (Gambar 4.28, Gambar 4.29)



Gambar 4.28 Fasad Timur bangunan yang telah ditutup bangunan baru (2013)

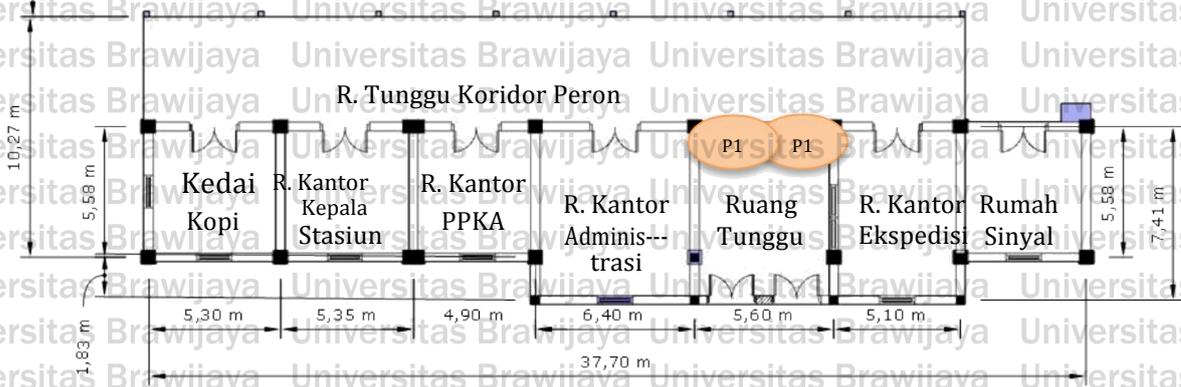
Fasad bangunan sebelah timur yang telah ditutup oleh bangunan baru. Tampak bekas dua pintu utama yang telah ditutup dengan tembok.

Desain Pintu lama dengan dua daun Pintu bermaterial kayu jati. Terdapat bovenlicht pada bagian atas pintu yang digunakan untuk memasukkan cahaya dan sebagai sirkulasi udara.



**b. Pintu Eksterior P1 Fasad Barat**

Pintu P1 fasad barat adalah pintu yang berada di Ruang Tunggu yang meneruskan akses ke Ruang Tunggu bagian peron. Pintu ini memiliki tipe yang sama dengan pintu P1 pada fasad timur. Pintu ini memiliki dua daun pintu dengan material kayu jati dan kaca. Saat ini pintu yang masih terlihat hanya P1 sebelah kanan. Pintu P1 kiri telah dihilangkan dan diganti dengan ventilasi kayu (Gambar 4.30, Gambar 4.31, Gambar 4.32, Gambar 4.33).



Pintu ini telah dihilangkan bagian bovenlichtnya dan material kacanya telah diganti dengan triplek kayu. Sedangkan framenya masih bertahan dan teridentifikasi asli.

Semua pintu pada stasiun ini tipikal yaitu pintu dengan tinggi 2.6m dengan bovenlicht setinggi 95cm.

Pintu telah dihilangkan dan ditutup tembok kemudian diletakkan ventilasi dengan kisi-kisi kayu (bekas bovenlicht) yang dibongkar kemudian dipasang di bekas tempat pintu.

Gambar 4.30 Pintu P1 menuju R. Tunggu Peron



Perubahan saat ini, bovenlicht hilang dan cat diganti hijau.

Gambar 4.31 Detail Pintu P1



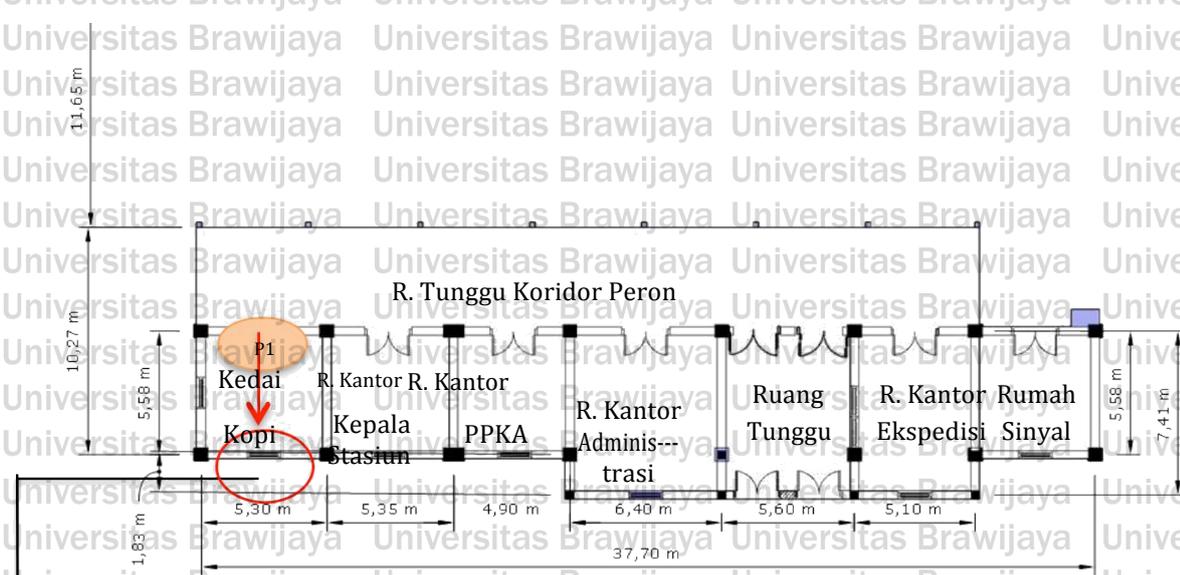
Gambar 4.33 Perubahan P1 pada fasad

Gambar 4.32 P1 pada fasad barat Barat Sumber : Lumajang Blusuker and Railfans

Gambar perkembangan perubahan yang dilakukan pada P1 pada fasad bagian barat. Saat ini P1 telah ditutup tembok dan salah satunya elemen penyusunnya telah mengalami beberapa perubahan yaitu material kaca yang diganti dengan triplek dan substraksi pada tembok yang dihilangkan/ditambal tembok baru.

### c. Pintu Eksterior 1

Pintu eksterior P1 yang berada pada Kedai kopi dan saat ini telah berubah posisi. Posisi awal pembangunannya berada pada sebelah barat bangunan tetapi sekitar tahun 1962-an posisi pintu ini telah berpindah pada sebelah timur bangunan dan ruang telah mengalami penambahan perluasan. Hal ini merubah orientasi ruang yang di wadahnya. Sampai saat ini hanya pintu ini yang masih teridentifikasi asli dan tidak mengalami banyak perubahan pada elemennya (Gambar 4.34, Gambar 4.35).



Peletakan pintu P1 baru di sebelah Timur

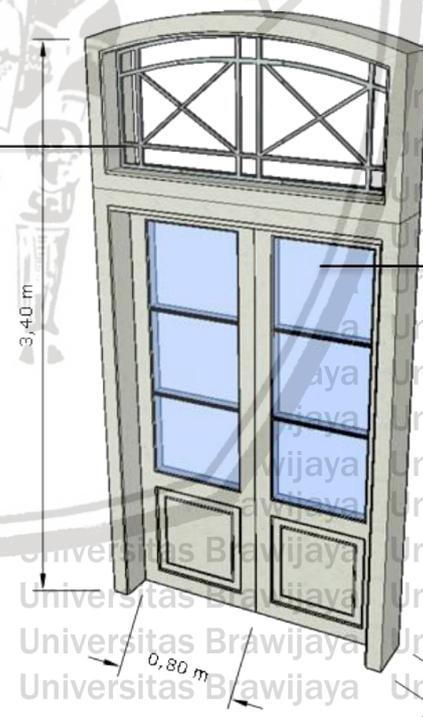


Gambar 4.34 Pintu P1 Kedai Kopi Teridentifikasi masih asli dan tidak mengalami perubahan

Terdapat bovenlicht yang menyatu pada frame pintunya. Material rangka besi.

Material Kaca

Menggunakan material kayu Jati



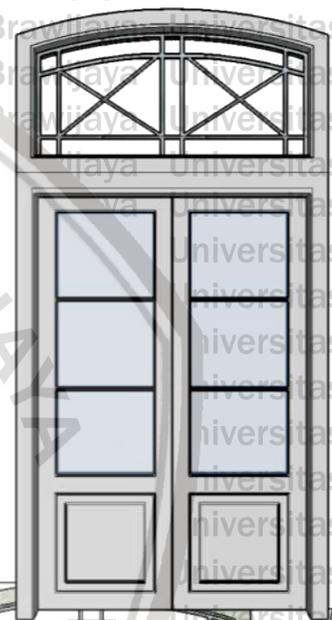
Gambar 4.35 Detail Pintu Eksterior P1 Kedai Kopi

c. Pintu Eksterior P1 Ruang Kepala Stasiun

Pintu eksterior P1 kini telah dihilangkan dan diganti dengan pintu kecil yang berukuran tinggi hanya 170 cm dan lebar 1 m. Pintu ini menggunakan material kayu dan hanya mempunyai satu daun pintu. Fungsi ruang yang telah berubah, juga telah merubah elemen-elemen yang ada padanya. Pintu asli telah tidak dapat teridentifikasi. Merupakan pintu dengan bovenlicht pada bagian atasnya dengan tinggi mencapai 3.6m dengan material kayu jati dan kaca, dan mempunyai dua daun pintu. Warna aslinya adalah abu-abu (Gambar 4.36, Gambar 4.37, Gambar 4.38).



Gambar 4.36 Perubahan pada Pintu P1 Ruang Kepala stasiun saat ini



Gambar 4.37 Rekonstruksi P1 R. Kepala Stasiun



Terdapat bovenlicht yang menyatu pada frame pintunya. Material rangka besi.

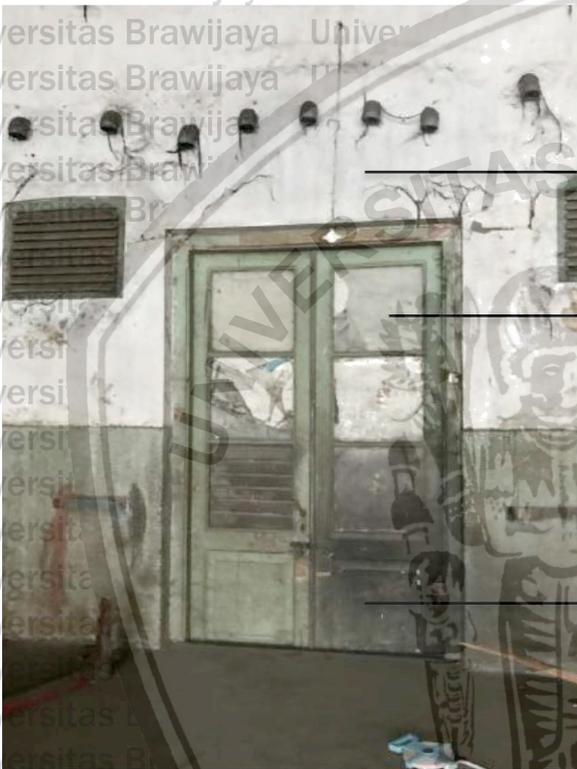
Material Kaca

Menggunakan material kayu jati

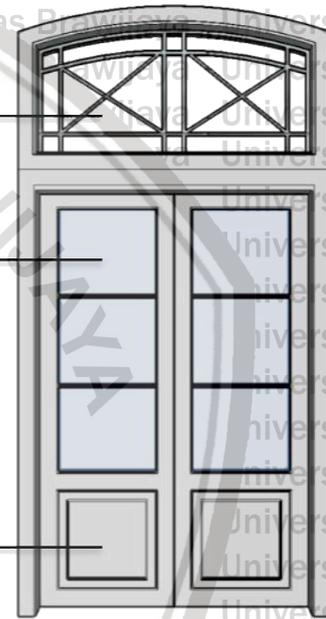
Gambar 4.38 Detail P1

#### d. Pintu Eksterior P1 Ruang Administrasi

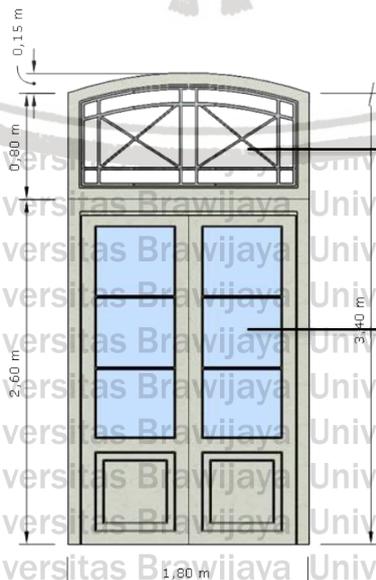
Pintu P1 yang berada pada fasad bagian barat yang menghubungkan koridor Ruang Tinggi peron dengan Ruang Administrasi. Pintu ini masih terlihat keasliannya, hanya pada material kaca kini telah diganti dengan triplek dan kisi-kisi kayu. Pintu ditambah seadanya hanya supaya terlihat tertutup. Bovenlicht pada atas pintu ini telah dihilangkan lalu lubang bekas bovenlichtnya ditambah dengan tembok baru. Pintu menggunakan material kayu jati dan kaca. Mempunyai dua daun pintu dengan bukaan ke arah dalam ruangan (Gambar 4.39, Gambar 4.40, Gambar 4.41).



Gambar 4.39 Perubahan pada Pintu Administrasi saat ini



Gambar 4.40 Rekonstruksi P1 R. Administrasi



Terdapat bovenlicht yang menyatu pada frame pintunya. Material rangka besi.

Material Kaca untuk memasukkan cahaya

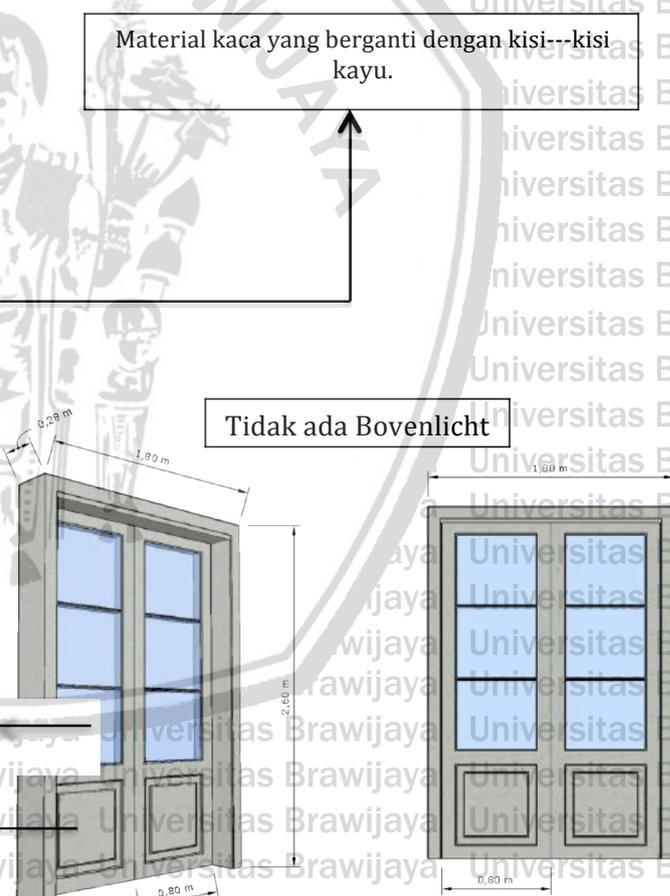
Gambar 4.41 Detail P1 Ruang Administrasi

e. Pintu Eksterior P2

Pintu P2 adalah pintu pada ruang kantor ekspedisi pintu ini kini telah berubah pada material kacanya, yaitu diganti dengan kisi-kisi kayu yang dapat diidentifikasi bahwa kisi-kisi tersebut adalah hasil pembongkaran kisi-kisi kayu pada jendela. Bentuknya masih teridentifikasi asli sebagian, hanya pada bagian atasnya kini telah berganti. Material masih teridentifikasi asli, yaitu kayu jati. Saat ini warna daun pintu ini berwarna hijau. Sumber wawancara, warna asli elemen-elemen pintu dan jendela pada bangunan ini berwarna abu-abu. Pintu ini terdiri dari dua daun pintu dengan arah bukaan ke dalam ruangnya. Fungsi yang berubah, membuat elemen-elemen pada bangunan ini juga banyak yang dirubah (Gambar 4.42, Gambar 4.43).



Gambar 4.42 Perubahan pada Pintu P2 saat ini



Gambar 4.43 Rekonstruksi P2

#### f. Pintu Eksterior P3

Pintu pada P3 ini adalah pintu pada rumah sinyal. Menurut wawancara, pintu ini berupa pintu servis yang berbeda dengan pintu-pintu lainnya pada masa lalu. Saat ini pintu ini telah berubah menjadi dua buah jendela, dan pintu yang lama telah dihilangkan. Tetapi pada sisi utara ruang ini, terdapat akses baru berupa tembok yang dilubangi sebagai akses masuk ruangnya. Saat ini ruang ini baru digunakan kembali dengan fungsi yang berbeda. (Gambar 4.44)

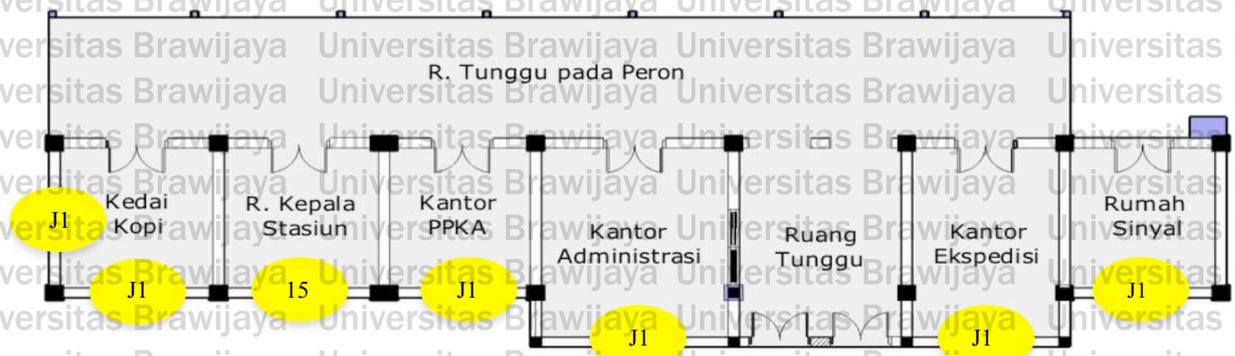


Pintu yang telah berubah menjadi jendela dengan kisi-kisi kayu. Diperkirakan jendela ini menggunakan material asli milik stasiun jaman dahulu.

Gambar 4.44 Perubahan pada Pintu P3 saat ini

#### 5. Jendela Eksterior

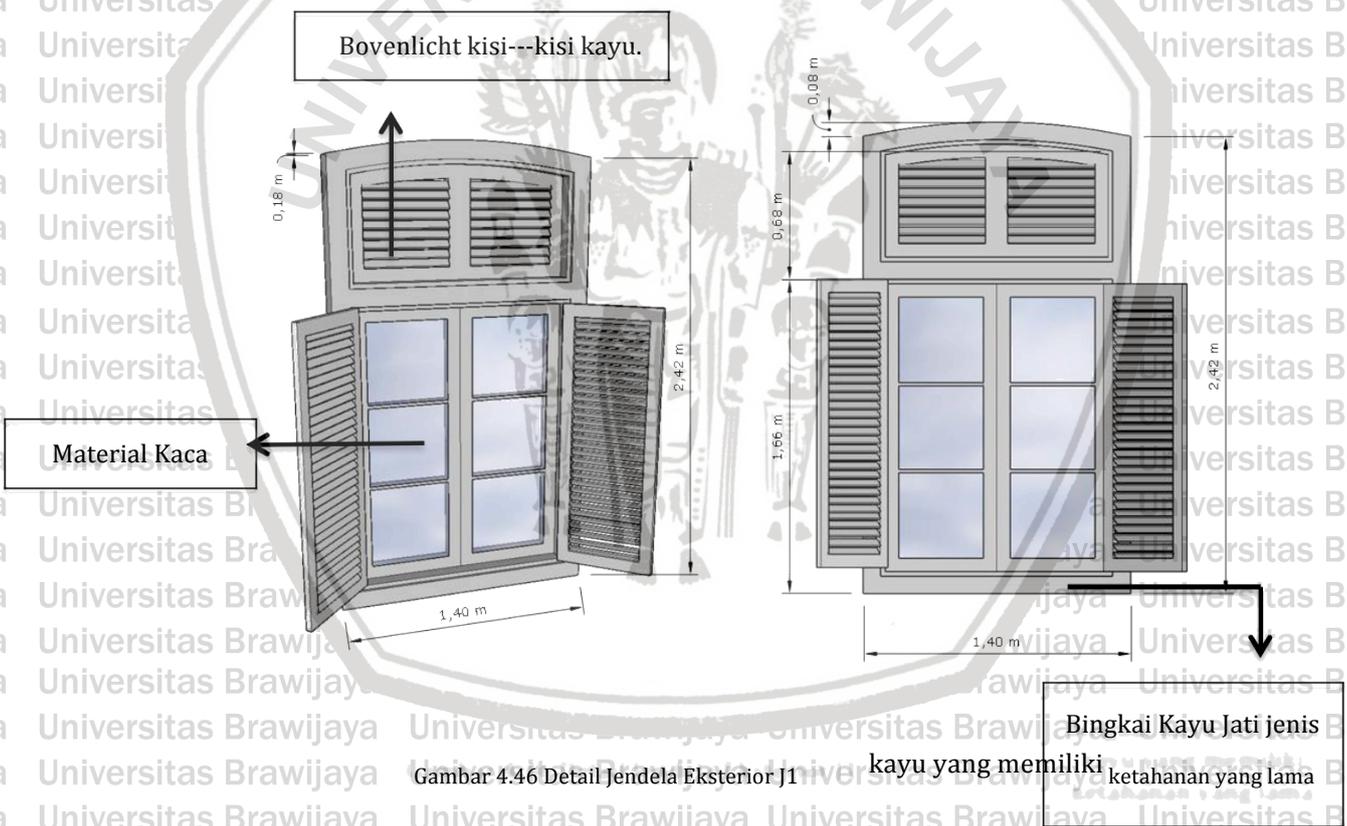
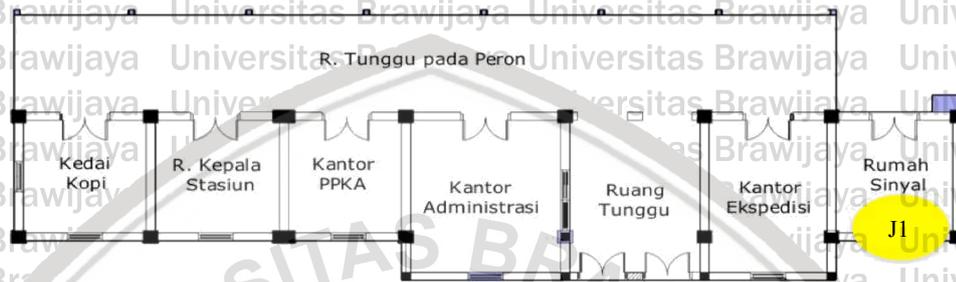
Jendela yang dimiliki stasiun ini beberapa masih asli dan sebagian telah mengalami perubahan. Jendela-jendela ini mendominasi kesan visual yang terdapat pada sisi timur bangunan. Jendela-jendela ini menggunakan material kayu dan finishing berupa cat dengan warna kuning dan hijau. (Gambar 4.45)



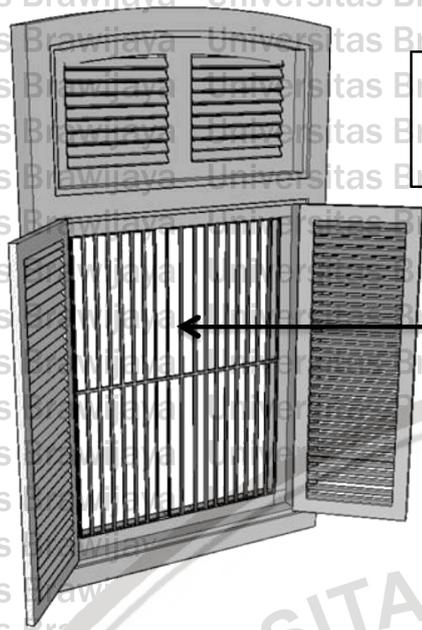
Gambar 4.45 Penamaan dan Peletakan Jendela Eksterior

a. Jendela Eksterior J1 Rumah Sinyal

Pada fasad utama bangunan yang berada di sebelah timur, satu-satunya sisi yang masih tersisa dan masih menampilkan keasliannya yaitu hanya terdapat pada ruang paling utara, yaitu ruang sinyal. Jendela eksterior yang menghadap timur ini masih terdefinisi asli, perubahan hanya terdapat pada daun jendela yang berupa kaca, yang saat ini telah hilang dan digantikan dengan teralis besi (Gambar 4.46, Gambar 4.47).



Gambar 4.46 Detail Jendela Eksterior J1



Saat ini kaca berganti menjadi lis besi.

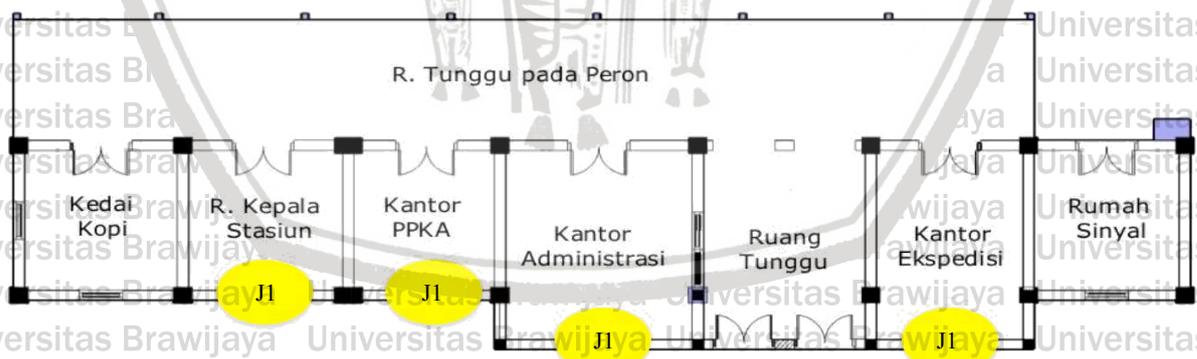


Gambar 4.47 Jendela J1 yang masih terdefinisi asli

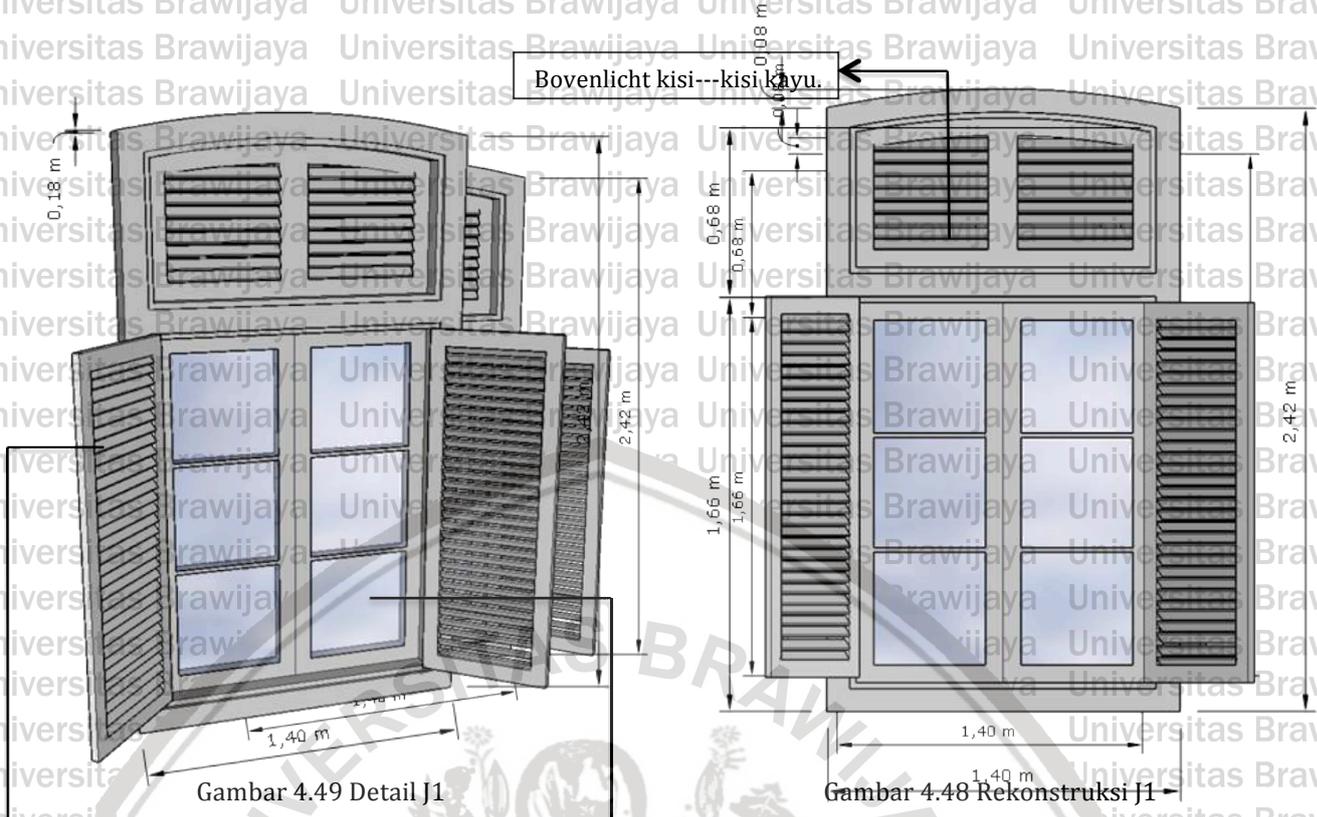
b. Jendela Eksterior J1 R. Kepala Stasiun, R. Kantor PPKA, R. Kantor Administrasi dan Ruang Kantor Ekspedisi.

Jendela-jendela ini berada pada fasad sebelah timur. Saat ini fasad sebelah timur telah ditutup oleh bangunan-bangunan baru, sehingga keberadaannya tidak dapat teridentifikasi.

Tembok baru ini menempel pada tembok bangunan stasiun dan tidak lagi ditemukan akses yang dapat mengarahkan ke fasad timur bangunan stasiun ini.



Berdasarkan hasil wawancara dan studi pengamatan literatur, bentuk jendela-jendela ini sama/tipikal dengan jendela pada Ruang Sinyal. Menggunakan material kayu dan terdapat empat daun pintu bermaterial kaca yang dibuka ke arah dalam dan daun pintu dengan lis-lis kayu yang dibuka ke arah luar (Gambar 4.48, Gambar 4.49).



Gambar 4.49 Detail J1

Gambar 4.48 Rekonstruksi J1

Material Kaca dengan arah bukaan ke dalam

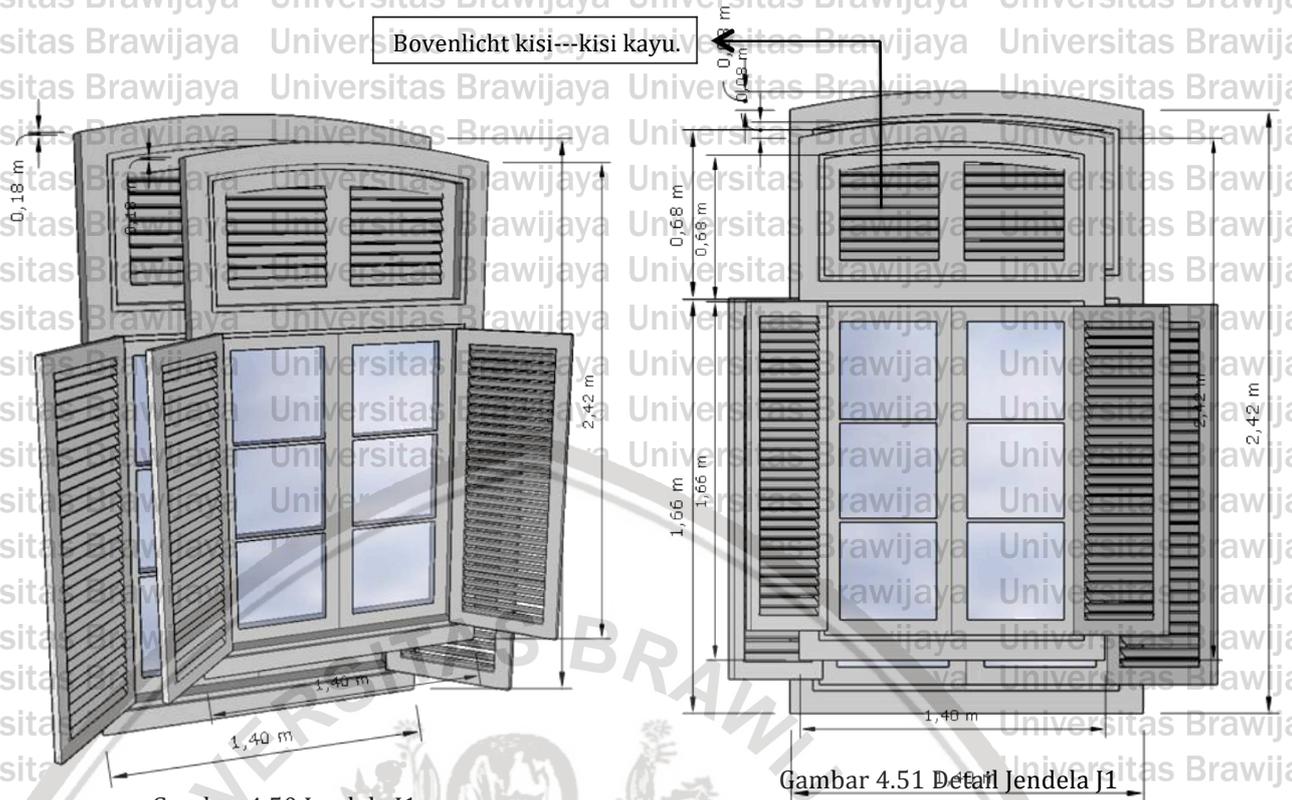
Daun jendela dengan kisi---kisi kayu membuka keluar

Material Kayu Jati

c. Jendela J1 Kedai Kopi

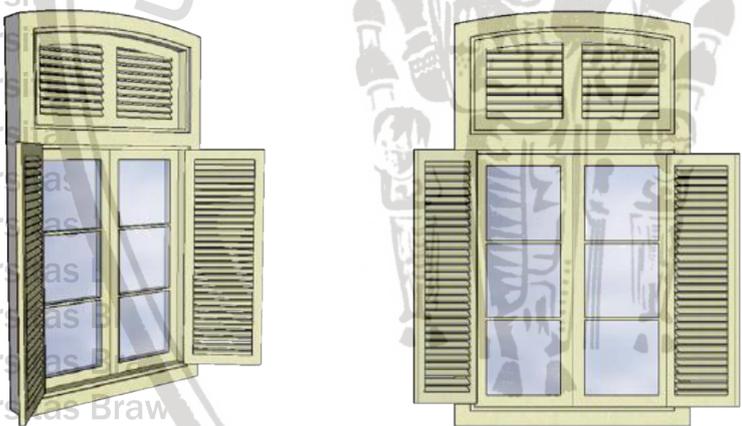
Jendela J1 yang berada pada bangunan Kedai kopi dan terletak pada fasad yang menghadap selatan. Jendela ini saat ini masih terdefinisi asli dan peletakkannya juga masih sama seperti saat bangunan ini pertama dibangun. Jendela ini dalam keadaan yang masih utuh dengan empat daun jendela. Dua daun jendela dengan material kaca yang dapat dibuka ke arah dalam, dan dua daun jendela kupu tarung dengan material kisi-kisi kayu yang dibuka ke arah luar. Yang berubah adalah cat pelapisnya. Saat ini warnanya telah berubah menjadi warna kuning (Gambar 4.50, Gambar 4.51).





Gambar 4.50 Jendela J1

Gambar 4.51 Detail Jendela J1



Gambar 4.52 Perubahan warna pada Jendela Kedai Kopi



## 6. Bovenlicht Dormer Peron

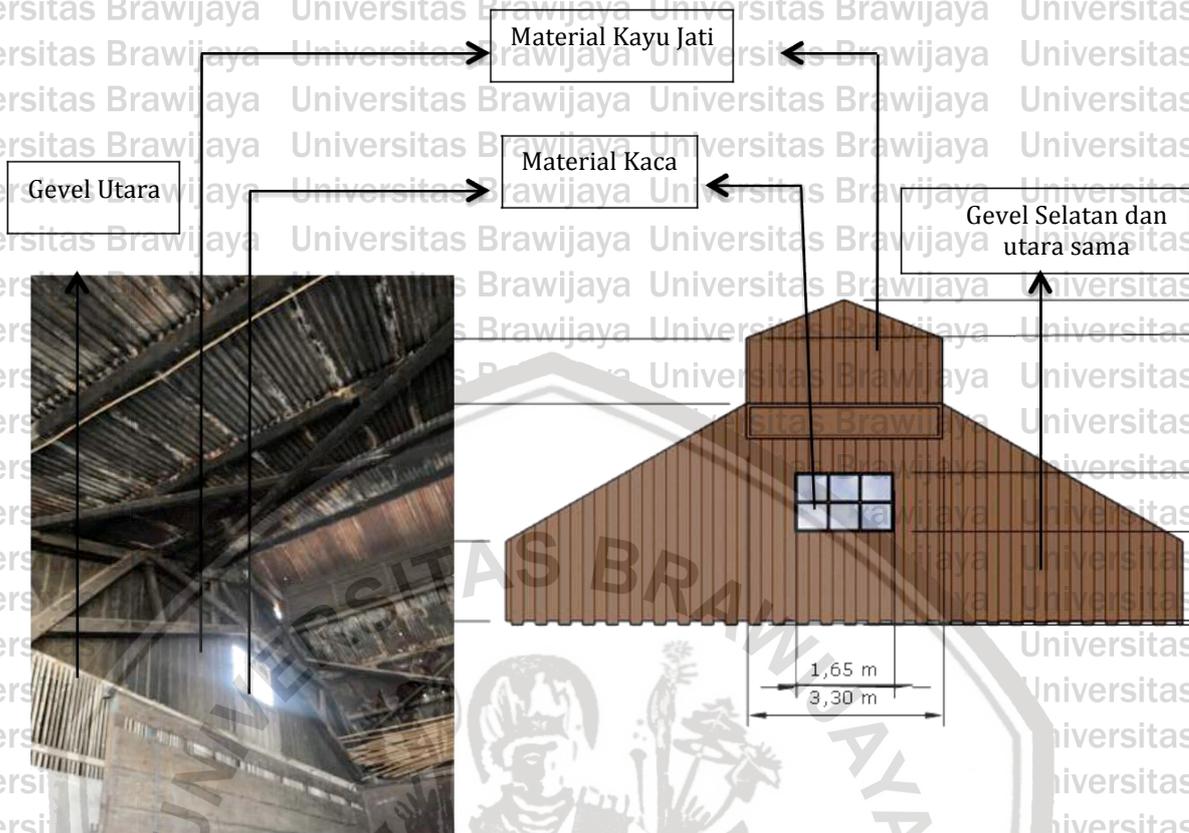
Bovenlicht pada semua jendela bangunan eks stasiun kereta api Lumajang ini tipikal. Bovenlicht pada jendela menggunakan material kayu jati dengan kisi-kisi kayu. Bovenlicht ini berfungsi mengalirkan udara ke dalam peron sekaligus mendinginkan thermal di dalam ruangan. Bovenlicht pada hampir sepanjang dormer ini memanjang dan berada pada seluruh sisi kanan kiri dormer atap peron. (Gambar 4.53)



Gambar 4.53 Bovenlicht pada Dormer Peron

## 7. Bovenlicht pada Gevel Atap Peron

Bovenlicht ini terdapat pada gevel atap peron pada sisi sebelah Selatan dan sisi sebelah utara. Menggunakan material kayu sebagai framenya dan material kaca untuk memasukkan cahaya pada atap peron. Pada bovenlicht atap sebelah utara, material kacanya masih utuh, berbeda dengan bovenlicht sisi selatan. Pada sisi selatan, beberapa kacanya telah pecah. Selebihnya, keseluruhan material dan strukturnya masih teridentifikasi asli (Gambar 4.54, Gambar 4.55).



Gambar 4.54 Bovenlicht pada Gevel Peron Lintasan KA sisi Selatan

Gambar 4.55 Bovenlicht pada Gevel Peron Lintasan KA sisi Selatan

## 8. Kolom Eksterior

Terdapat dua jenis kolom pada bangunan stasiun kereta api ini. Yaitu kolom dengan ukuran 60x60cm dan 90x60cm. menggunakan material batu bata bukan cor seperti yang terdapat pada bangunan masa kini umumnya sehingga mempengaruhi visual keseluruhan bangunan yang tampak lebih kokoh.

### 4.3.2 Elemen Ruang dalam Bangunan

#### 1. Dinding Interior

Visual pada dinding interior yang dimiliki stasiun kereta api Lumajang ini adalah dinding polos dan solid sebagai pembagi antar ruang-ruang dalamnya. Dinding interior pada bangunannya juga dihiasi dengan batu alam bekas modifikasi dari penjajahan Jepang setinggi 150cm dari lantai. (Gambar 4.56)



Cat biru bukan cat asli dinding interior

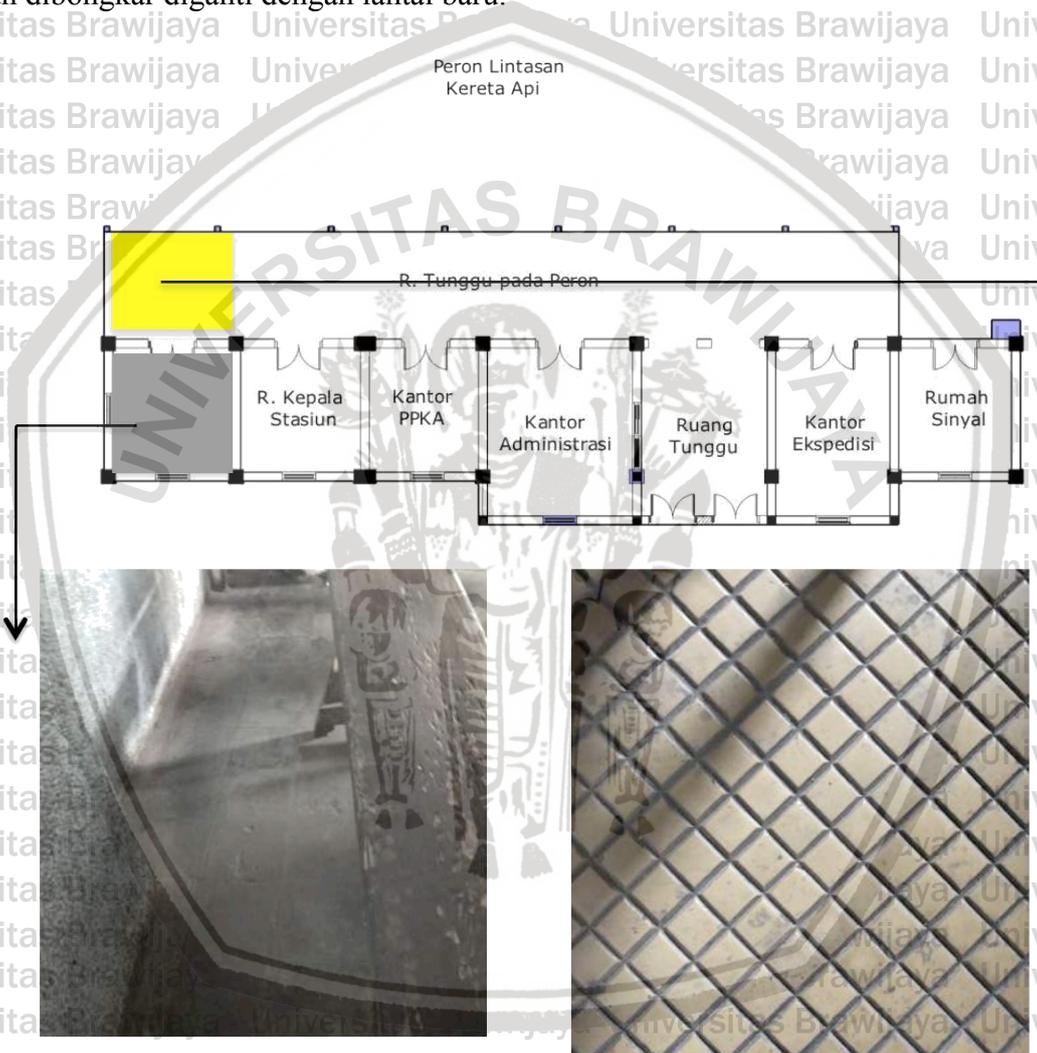
Dinding baru sebagai perluasan ruang pada Kedai Kopi

Dinding Interior dengan finishing batu alam

Gambar 4.56 Dinding interior dan pemilik Kedai Kopi

## 2. Lantai

Lantai yang digunakan pada bangunan induk menggunakan material batu alam berukuran 20x20cm dengan warna hitam. (Gambar 4.57) Sedangkan pada bagian peron, lantai menggunakan tegel dengan warna kuning yang memiliki motif kotak-kotak kecil. (Gambar 4.58) Saat ini, yang masih tersisa dan dapat terlihat yaitu hanya pada ruang paling selatan yang sekarang berfungsi sebagai kedai kopi. Semua lantai ini masih terdefeisi asli, sedangkan beberapa bagian seperti pada sebagian lantai peron dan rumah sinyal, lantai asli sudah dibongkar diganti dengan lantai baru.



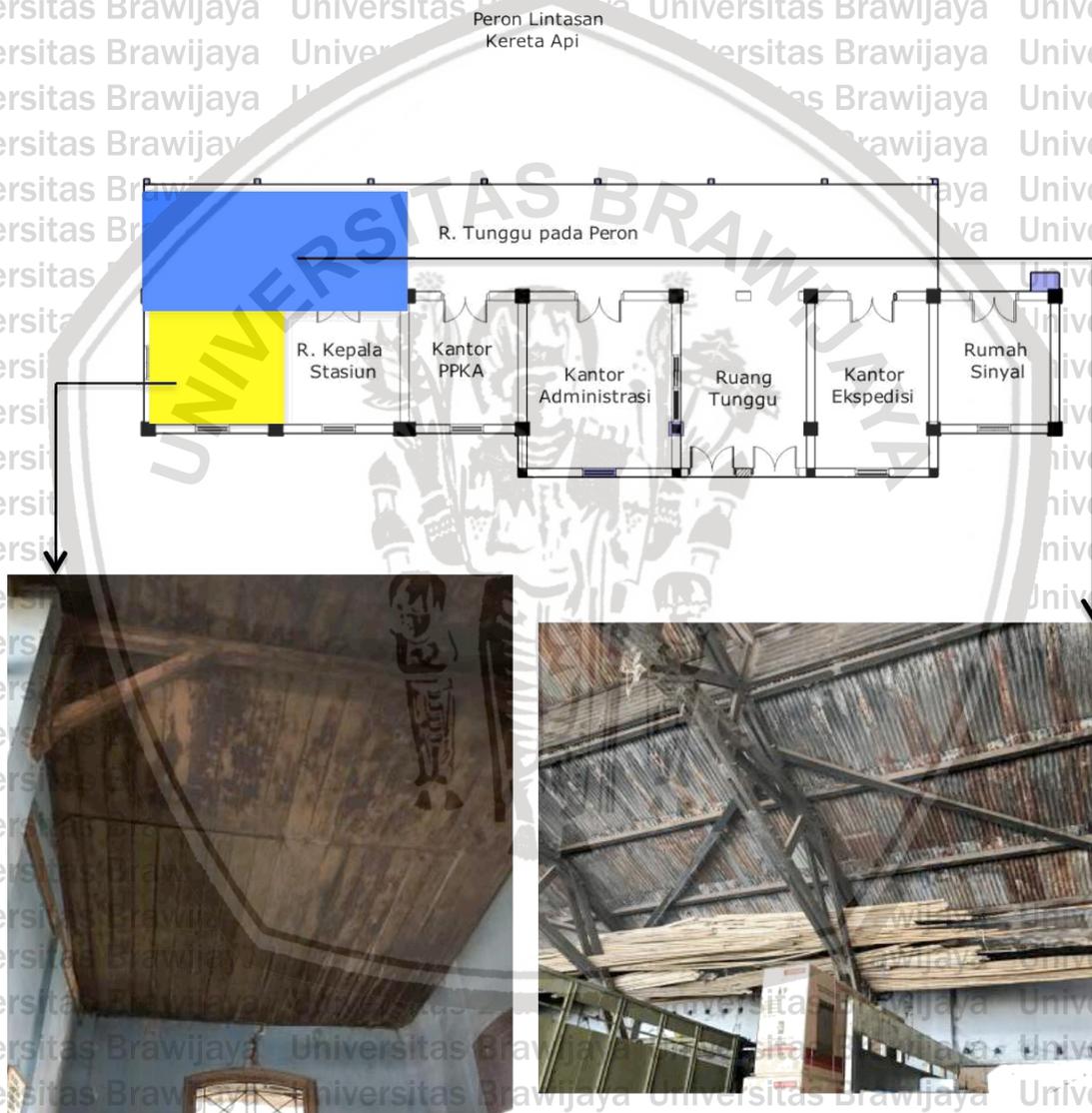
Gambar 4.57 Lantai Batu Alam pada Kedai Kopi

Gambar 4.58 Lantai Tegel pada ruang Peron

### 3. Plafond

Plafon yang digunakan pada bangunan tua ini yaitu plafond yang terbuat dari kayu. Sampai saat ini masih tidak ada perubahan pada sebagian bangunannya yang masih difungsikan. Keaslian material plafond ini mampu menguatkan karakter keaslian bangunan. Plafond kayu ini tidak difinishing dengan cat, dan warnanya masih menyiratkan warna kayu asli. (Gambar 4.59)

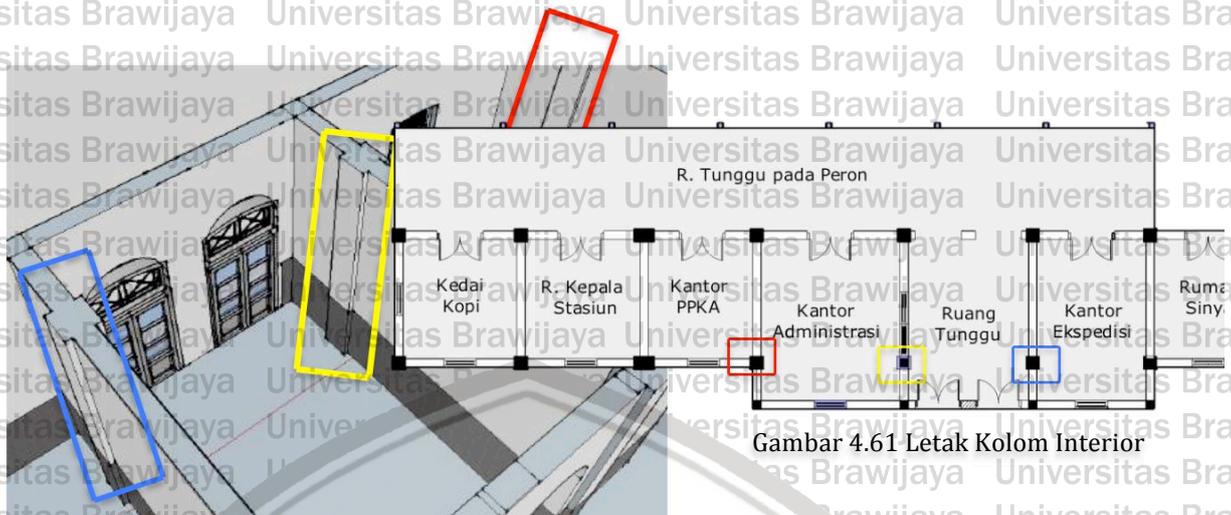
Pada bagian peron, penutup atap bangunan menggunakan seng. Sampai saat ini, bentuk atap peron masih asli dengan material kayu jati yang masih bertahan. (Gambar 4.60)



Gambar 4.59 Penutup Atap Kayu pada Peron Kedai Kopi

Gambar 4.60 Penutup Atap Seng pada Peron Lintasan Kereta Api

#### 4. Kolom Interior



Gambar 4.61 Letak Kolom Interior

Kolom interior terdapat pada dinding pembatas antara ruang tunggu dan ruang administrasi, ruang tunggu dan ruang ekspedisi. Kolom berukuran 60x60cm dengan material batu bata. Kolom dalam interior ini terlihat menonjol keluar sekitar 6cm. (Gambar 4.61)

#### 4.3.3 Karakter Visual Bangunan Stasiun Kereta Api Lumajang

Karakter Visual didefinisikan oleh tampak bangunan/fasad dan elemen ruang di dalam bangunan. Elemen-elemen yang tampak pada fasad yaitu pintu eksterior, jendela eksterior, dinding eksterior, lantai eksterior, atap, Bovenlicht, balustrade, dan kolom eksterior. Sedangkan dalam menganalisa elemen ruang dalamnya, Variabelnya yaitu jendela interior, lantai interior, plafond interior dan dinding interior. Maka dalam kesimpulannya, beberapa elemen visual yang berhasil dianalisa yaitu:

- a. Bangunan Eks Stasiun Kereta Api Lumajang ini masih terlihat keasliannya dari keberadaan peron dengan materialnya yang masih asli, ornament-ornamen pada pintu dan jendela, dan terlihat dari proporsi, irama, pusat perhatian, dan simetrinya, beberapa masih dapat mendefinisikan keaslian arsitektur kolonialnya.
- b. Atap terbagi menjadi dua bagian, yaitu atap bangunan stasiun dan atap peron. Atap bangunan stasiun beberapa bagian telah berubah karena penambahan ruang bangunan dan perubahan fungsi, tetapi masih terlihat pada beberapa ruang. Atap pada bangunan stasiun menggunakan material seng dengan bentuk pelana.

Atap pada peron masih terlihat keasliannya sampai saat ini. Susunan seng sebagai pelengkap atap masih terlihat jelas meskipun beberapa kurang terawat tetapi masih dalam keadaan yang baik. Hal ini dapat menambah nilai keaslian dan estetika bangunan.

c. Dinding eksterior pada beberapa bagian ruang masih terlihat keasliannya yaitu dengan ciri tembok yang tebal. Perubahan pertama hanya terjadi ketika masa peralihan kekuasaan dari Belanda ke Jepang, dimana dinding diberi ornamen penghias berupa batu alam. Sementara, dinding eksterior di beberapa bagian bangunan seperti sebagian fasad depan bangunan, sudah ditutup dan tidak dapat dilihat karena perubahan yang tidak didasarkan aturan-aturan bangunan cagar. Pada dinding eksterior bagian barat yang menghadap ke peron, masih dapat teridentifikasi karena masih utuh dan masih dapat diakses secara langsung.

d. Pintu eksterior pada bagian Timur bangunan telah banyak mengalami perubahan dan sudah tidak terlihat sedangkan pada bagian barat bangunan, beberapa pintu masih bisa teridentifikasi asli walaupun beberapa sudah sedikit mengalami perubahan seperti ornamen atas pintu yang saat ini telah hilang. Beberapa pintu yang masih asli, menggunakan material kayu dan finishing cat kuning dan beberapa lagi bercat hijau dan ornamen penghias berupa kaca. Pada bagian atas pintu, ornament terbuat dari kisi-kisi kayu yang dapat mengalirkan udara sebagai *cross ventilation* dalam bangunan dan pada pintu sebagai entrance utama, ornamen atas pintunya menggunakan besi.

e. Jendela eksterior yang dimiliki stasiun kereta api Lumajang ini terdapat beberapa macam dan sebagian masih asli sedangkan sebagian yang lain telah mengalami perubahan terutama perubahan pada ornamen penghiasnya.

f. Bovenlicht eksterior yang dimiliki stasiun ini terdapat pada jendela, pintu, dan atap peron. Bovenlicht ini masih asli pada beberapa pintu dengan material besi dan beberapa jendela dan dormer atap peron dengan material lis-lis kayu. Bovenlicht ini sebagai ventilasi untuk memasukkan cahaya dan mengalirkan udara ke dalam ruang. Karakter keaslian dan estetikanya cukup tinggi dimiliki oleh *Bovenlicht* pada beberapa variabel.

g. Kolom pada bangunan masih berupa kolom yang besar-besar sesuai dengan ciri bangunan kolonial karena materialnya masih menggunakan batu bata, bukan cor.

Kolom pada bangunan ini masih tergolong asli.

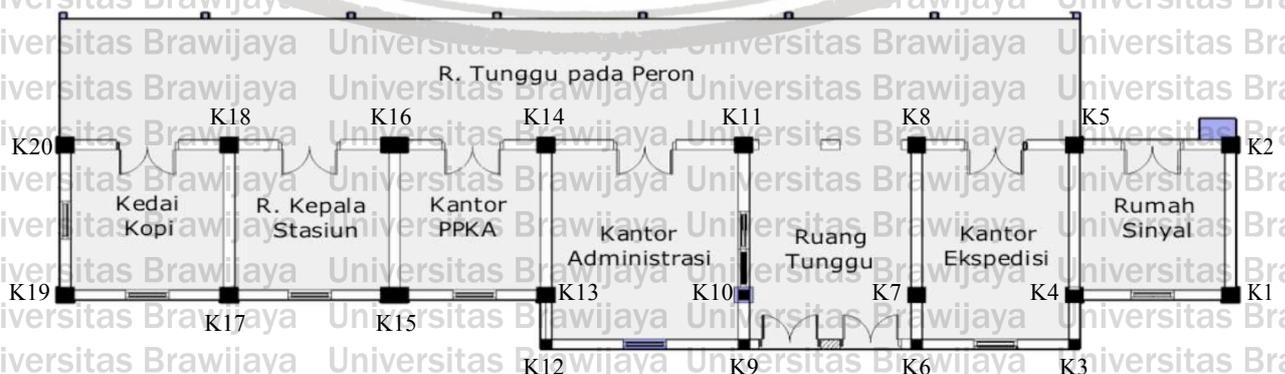
- h. Dinding interior yang dimiliki stasiun kereta api ini sebagian masih menggunakan dinding asli dengan ketebalan berukuran 38cm dan tinggi sekitar 5m. Terkait perubahan fungsi yang diwadahi bangunan ini, maka akses melihat dinding interior telah ditutup.
- i. Lantai pada sebagian bangunan masih utuh, yaitu pada ruang yang masih berfungsi sebagai kedai kopi. Lantai interior dan eksteriornya sebagian asli dengan material tegel berwarna kuning dengan motif geometri persegi untuk eksterior pada bagian peron dan batu alam berwarna abu-abu pada interior bangunan stasiunnya.
- j. Plafond yang dapat dilihat saat ini masih yang terdapat di kedai kopi. Plafond masih menggunakan material kayu yang masih asli dan lumayan terawat. Tidak menggunakan cat sebagai finishing, sehingga keaslian warna kayu sangat terlihat.

#### 4.4 Analisis Karakter Struktural Stasiun Kereta Api Lumajang

Karakter struktural pada eks Stasiun Kereta Api Lumajang ini terdiri atas dinding, kolom, dan struktur cremona pada konstruksi atap bangunan peron. Sedangkan pada bangunan induk stasiun, menggunakan atap perisai pada umumnya.

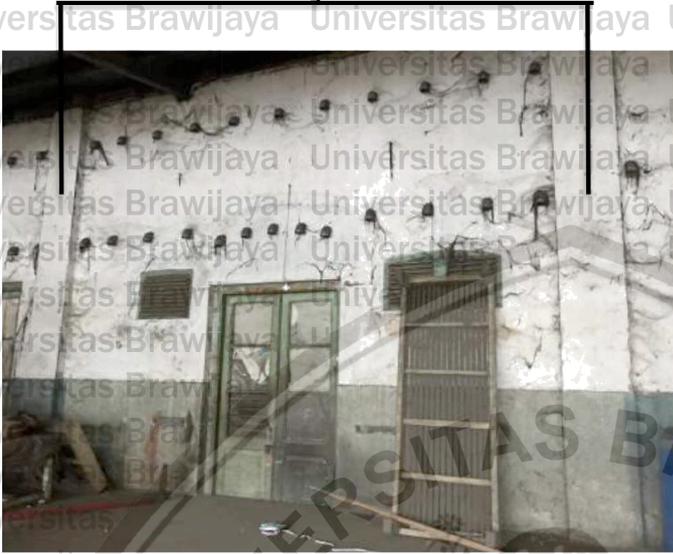
##### 4.4.1 Kolom

Sebagian besar kolom masih asli dan penambahan ruang tidak diikutkan. Terdapat dua jenis kolom yaitu kolom berukuran 60x60cm dan 90x60cm. Kolom ini berfungsi sebagai penyangga atap dan dinding penopang. Terdapat 16 Kolom struktur yaitu K1, K2, K4, K5, K7, K8, K10, K11, K13, K14, K15, K16, K17, K18, K19, dan K20. Selain itu terdapat pula empat Kolom praktis pada sisi timur bangunan sebagai penopang fasad yang dimajukan yaitu K3, K6, K9, dan K12 (Gambar 4.62, Gambar 4.63).



Kolom berukuran 60x60 yang terlihat menonjol dan masih bertahan sampai saat ini.

Kolom berukuran 90x60 yang terlihat menonjol dan masih bertahan sampai saat ini.



Gambar 4.62 Kolom Eksterior 60x60cm



Gambar 4.63 Kolom Eksterior 90x60cm

#### 4.4.2 Dinding Penopang

Dinding yang dimiliki bangunan eks stasiun kereta api Lumajang ini memiliki ketebalan 38cm dan saat ini beberapa bagian yang masih difungsikan masih tergolong asli. Karena perubahan fungsi, sebagian bangunan ditutup dengan membangun tembok yang baru dengan ketebalan 15cm yaitu pada kedai kopi. Dinding penopang menggunakan plester dan cat putih sebagai *finishingnya*. (Gambar 4.64)



Dinding Penopang dengan ketebalan 38cm yang masih bertahan sampai saat ini.

Dinding yang semula lubang karena bovenlicht, kini ditambal dengan material baru.

Gambar 4.64 Dinding Penopang

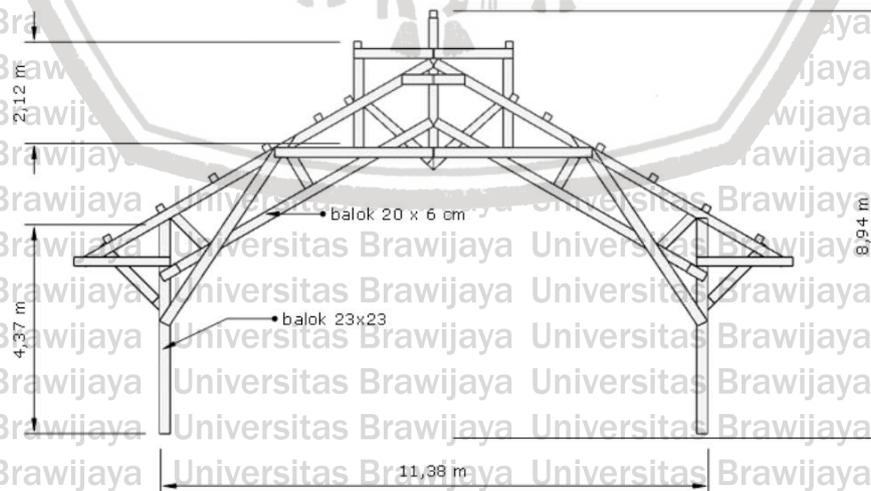
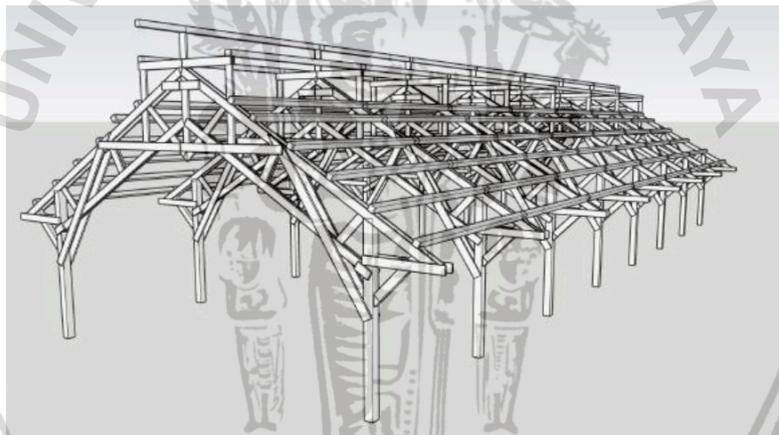
#### 4.4.3 Atap Peron



Gambar 4.65 Rangka Atap Cremona pada Peron



Gambar 4.66 Penyangga Rangka Atap Cremona



Gambar 4.67 Detail Rangka Atap Cremona pada Atap Peron Lintasan KA

Sumber data: Pengukuran langsung

Pada atap peron, struktur yang digunakan yaitu struktur atap Cremona dengan kemiringan sudut atap sekitar  $30^{\circ}$ . Struktur atap pada peron ini tergolong masih asli dan masih teruji kekuatannya karena sampai saat ini masih digunakan sebagai tempat parkir truk karena strukturnya yang tinggi. Perkerasan pada sebagian lantai peronnya telah dibongkar karena space ini digunakan sebagai tempat bongkar muat truk-truk barang ekspedisi (Gambar 4.65, Gambar 4.66, Gambar 4.67).

#### 4.4.4 Karakter Struktural Bangunan Stasiun Kereta Api Lumajang

Secara garis besar, struktur yang terdapat di eks stasiun kereta api Lumajang ini sebagian besar masih asli dan teruji ketahanannya. Kolom-kolom bangunan masih terlihat kokoh.

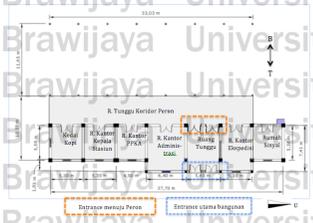
Pada struktur atap bangunan induk, sebagian telah diganti yang baru dengan struktur rangka baja sehingga tidak tampak lagi keasliannya. Sedangkan atap pada peron masih teridentifikasi asli dan masih kokoh, dibuktikan dengan peletakan beberapa barang yang berada di antara struktur atapnya. Struktur atap pada peron ini memberikan nilai keaslian yang tinggi dan sangat perlu untuk di preservasikan.

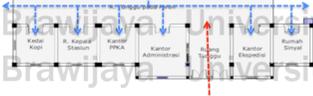


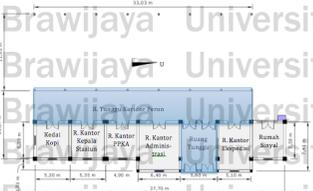
#### 4.5 Analisis Makna Kultural

Antariksa (2017) menyatakan, makna kultural bangunan kuno bersejarah didasarkan pada kepentingan pelestarian sejarah dengan penilaian-penilaian arsitektur pada bangunan tersebut agar penetapan nilai bangunan didasarkan pada penggunaan dan pengembangan di masa mendatang. Rendahnya apresiasi sebagian masyarakat terhadap bangunan bersejarah ini menimbulkan perlakuan yang tidak terkontrol dalam melakukan perubahan dan pengembangan terhadap bangunan stasiun bersejarah ini. Hal ini sangat disayangkan oleh beberapa pihak yang peduli terhadap aset sejarah satu ini.

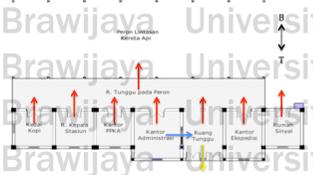
Dalam melakukan pemaknaan kultural, beberapa kriteria-kriteria digunakan untuk penilaiannya, yaitu dari aspek visual terdapat kriteria estetika, keluarbiasaan, citra kawasan, keaslian bentuk, dan keterawatan. Sedangkan dalam aspek non-fisiknya yaitu terdapat kriteria peranan sejarah, komersial, dan sosial budaya. (Antariksa, 2017)

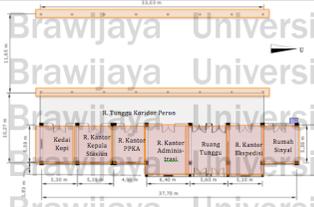
No	Variabel	Estetika	Keluarbiasaan	Peranan Sejarah	Kelangkaan	Keaslian Bentuk	Keterawatan	Total Nilai
<b>Karakter Spasial</b>								
1.	Fungsi Ruang 	Terjadi perubahan fungsi ruang tetapi tidak merubah karakter bangunan. Bangunan stasiun sendiri masih kokoh, beberapa ruang sudah tidak lagi dioperasikan. <b>Nilai = 2</b>	Keseluruhan Bangunan terlihat dominan dan saat ini masih menjadi landmark kawasan tetapi visual langsungnya sudah tidak terlihat. <b>Nilai = 3</b>	Bangunan stasiun ini memiliki kaitan dan peranan sejarah dalam masa penjajahan Jepang tahun 1926 sampai kemerdekaan Indonesia. Tujuan utama dibangun stasiun ini adalah untuk eksploitasi sumber daya alam di kota Lumajang seperti pasir dan	Tidak ditemukan kesamaan pada variable bangunan terhadap bangunan-bangunan disekitarnya. Stasiun ini dibangun pada masa penjajahan Belanda dengan langgam arsitektur Neo Klasik yang saat ini hanya terdapat beberapa dalam	Bentuk bangunan induk masih terdefinisi asli. Peletakan kolom-kolom struktur yang menjadi penegak bangunan ini masih terdefinisi asli dan berjumlah lengkap. Perubahan terjadi pada struktur atap dan beberapa elemen penyusun fasad pada	Kriteria keterawatan pada stasiun ini tergolong sangat rendah karena sebagian bangunan hanya difungsikan begitu saja tanpa adanya perawatan yang mampu menjaga karakter asli bangunan tersebut. Penyewa melakukan beberapa	14

				palawija. Lalu untuk surat menyurat dan akhirnya menjadi kereta penumpang. <b>Nilai = 3</b>	suatu kawasan. <b>Nilai = 3</b>	bangunan ini. Tetapi keaslian bentuk keseluruhan bangunan masih bisa terlihat. <b>Nilai = 2</b>	perubahan pada sebagian bangunannya. <b>Nilai = 1</b>	
2.	<p>Hubungan Ruang</p> 	<p>Hubungan ruang telah mengalami perubahan terkait fungsi yang diwadahnya. Hubungan ruang yang masih asli sampai saat ini hanya terdapat pada Kedai Kopi yang telah berdiri semenjak tahun 1962-an. Selain itu, tidak tampak lagi hubungan yang menyatukan kegiatan pada ruang-ruang lainnya karena telah ditutup. <b>Nilai = 1</b></p>	<p>Hubungan Ruang asli yang terdapat di stasiun Kereta Api Lumajang ini masih terdefinisi dengan kolom-kolom yang masih berdiri tegak. Tetapi dalam penggunaannya sekarang, ruang-ruang sudah tidak digunakan. <b>Nilai = 1</b></p>	<p>Hubungan ruang-ruang yang terdapat dalam stasiun KA Lumajang ini memiliki ruang-ruang penting pada jamannya dalam peranan sejarah. Yaitu sebagai sejarah berdirinya pengelolaan sistem transportasi yang besar manfaatnya di kota Lumajang. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Karena fungsinya sebagai stasiun, hubungan ruang-ruang pada bangunan ini berbeda dengan bangunan-bangunan sekitarnya pada jaman dahulu maupun saat ini. Dahulu, sekitar bangunan adalah pasar dan tanah lapang. Sedangkan saat ini, kawasan sekitar stasiun menjadi perumahan dan pertokoan. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Keaslian bentuk pada pendefinisi hubungan ruang-ruang didalamnya saat ini masih terlihat. Bangunan tidak dihancurkan tetapi hanya beda fungsi. Dan sebagian besar bangunan di dalamnya telah ditutup dan dibatasi aksesnya oleh penyewa saat ini. Tetapi secara keseluruhan, hubungan ruang masih teridentifikasi. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Keterawatan aspek hubungan ruang pada stasiun ini sangat rendah karena saat ini bangunan induk dibiarkan menjadi sarang wallet tanpa ada perawatan khusus yang menjadikan bangunan ini terawat dan bersih. <b>Nilai = 1</b></p>	12
3.	<p>Alur Sirkulasi</p> 	<p>Terkait perubahan fungsi, alur sirkulasi yang terdapat pada stasiun ini telah berubah. Tetapi dalam aspek karakter bangunannya, alur sirkulasi masih</p>	<p>Alur sirkulasi pada bangunan stasiun ini mempunyai ciri khas yang kuat sebagai fungsi bangunan yang diwadahnya. Tetapi terkait fungsi saat ini, alur sirkulasi</p>	<p>Dalam peranan sejarah, alur sirkulasi ini sangat penting dalam mewadahi aktivitas dalam bangunannya yang didominasi sebagai ruang tunggu dan ruang</p>	<p>Alur sirkulasi linier telah banyak ditemukan pada bangunan-bangunan sekitarnya dan bangunan-bangunan saat ini. Hal ini tidak menjadi suatu</p>	<p>Pola sirkulasi yang masih asli hanya terdapat pada kedai kopi dan ruang peron. Selain itu, tidak terdapat aktivitas yang masih diwadahi pada ruang-ruang yang</p>	<p>Keterawatan alur sirkulasi pada bangunan ini sangat rendah karena telah berbeda fungsi dan sebagian bangunan telah ditutup. Selain itu, dalam memelihara</p>	10

		<p>bisa didefinisikan oleh <i>trace</i> ornament-ornamen bangunannya. Tetapi pada bagian depan bangunan, tidak lagi bisa didefinisikan sebagai suatu jalur masuk karena telah ditutup tembok dan pertokoan. Yang masih terdefinisi asli dan fungsionalnya tetap hanya pada kedai kopi dan pada bagian peron, masih digunakan dengan alur sirkulasi linier. <b>Nilai = 2</b></p>	<p>bangunannya tidak tampak. Alur sirkulasi yang masih tampak hanya pada satu ruang yaitu kedai kopi. <b>Nilai = 2</b></p>	<p>bekerja. Tetapi saat ini, fungsi telah berubah sehingga tidak terdapat aktivitas yang menggunakan alur sirkulasi yang sama dengan dahulu. Tetapi satu ruang masih mempunyai alur yang sirkulasi yang sama yaitu pada Kedai kopi. <b>Nilai = 2</b></p>	<p>kelangkaan. <b>Nilai = 1</b></p>	<p>lain pada bangunan ini. Tetapi keaslian bentukannya masih bisa didefinisikan asli hanya beberapa perubahan kecil. <b>Nilai = 2</b></p>	<p>jalur sirkulasinya, penyewa telah melakukan banyak perubahan dengan pembongkaran-pembongkaran menyesuaikan fungsionalnya yang baru. <b>Nilai = 1</b></p>
4.	<p>Hirarki Ruang</p> 	<p>Hirarki ruang pada bangunan pada awal pembangunannya didefinisikan dengan perbedaan ukuran yaitu pada ruang tunggu. Karena fungsi yang baru dan bangunan tidak lagi digunakan, hirarki sudah</p>	<p>Hirarki ruang pada bangunan ini didefinisikan dengan bentuk ruang yan terkubik-kubik dengan dinding tebal sebagai pembatasnya dan terdapat satu entrance yang dibuat tersamar dari pencapaian utama</p>	<p>Hirarki ruang telah dibentuk sejak tahun 1926 dan memiliki peranan sejarah yang tinggi. Walaupun sekarang bangunan sudah tidak lagi digunakan sebagai fungsi yang sama. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Penyusunan ruang dengan hirarki publik ke privat telah banyak ditemukan di bangunan-bangunan sekitarnya saat ini. Hirarki ini diawali pada bagian ruang publik lalu dengan suatu</p>	<p>Hirarki ruang sudah tidak lagi dapat teridentifikasi bentukannya karena mewadahi fungsi yang berbeda tetapi dalam pendefinisian kolom-kolomnya, bentuk ruang yang disekat-sekat</p>	<p>Keterawatan akan hirarki bangunannya tidak tampak karena dalam fungsionalnya yang baru, penyewa membangun bangunan baru untuk ruang pentingnya di luar</p>

		tidak tampak tetapi ukuran saat ini masih bisa didefinisikan. <b>Nilai = 2</b>	bangunannya. Hal ini memiliki kriteria keluarbiasaan pada jamannya. saat ini masih teridentifikasi utuh tetapi dengan fungsional berbeda. <b>Nilai = 2</b>	kepentingan menuju ke privat. <b>Nilai = 1</b>	dan sebuah jalur yang menerus masih terlihat asli dengan sedikit perubahan. <b>Nilai = 2</b>	bangunan induk stasiun ini. <b>Nilai = 1</b>		
5.	Orientasi Bangunan	Orientasi bangunan sudah mengalami banyak perubahan terkait dengan orientasi pada pencapaian utamanya yang berada di sebelah timur saat ini telah diblokade oleh tembok baru pertokoan. <b>Nilai = 1</b>	Orientasi bangunan yang menghadap ke Timur dan Barat ini sesuai dengan ciri khas bangunan kolonial dengan langgam Neo Klasik. Bangunan ini memanjang dari utara ke selatan dengan ventilasi pada bagian timur dan baratnya. <b>Nilai = 3</b>	Dalam menentukan orientasi bangunan saat itu menyesuaikan dengan arah lintasan kereta api yang menuju ke beberapa daerah-daerah yang akan dilintasi sehingga peranan sejarah dalam menentukan orientasi bangunannya mempunyai banyak pertimbangan sehingga mempunyai nilai yang tinggi. <b>Nilai = 3</b>	Nilai kelangkaan pada orientasi bangunan tidak terlalu tinggi karena banyak bangunan mempunyai orientasi yang sama terlebih pada kawasan stasiun kereta api Lumajang ini. <b>Nilai = 1</b>	Keaslian bentuknya tidak lagi dapat diidentifikasi pada bagian timur bangunan yang menghadap ke jalan utamanya. Keaslian bentuk hanya terdapat pada bagian barat bangunan yang saat ini masih berfungsi dengan menyesuaikan kepentingan penyewa. <b>Nilai = 2</b>	Sisi timur bangunan tidak lagi dapat mengidentifikasi orientasi bangunan pada awal pembangunannya. Tetapi pada sisi barat, orientasi bangun masih dapat terlihat. Tetapi perawatannya tergolong rendah. <b>Nilai = 1</b>	11
6.	Orientasi Ruang	Orientasi pada ruang-ruang stasiun kereta api Lumajang ini masih bisa terlihat karakter aslinya dengan peletakan-	Orientasi ruang-ruang pada bangunan ini ini mempunyai kriteria keluarbiasaan terutama pada ruang tunggu yang	Orientasi ruang yang mewadahi kegiatan-kegiatan di dalamnya mempunyai peranan sejarah yang penting	Orientasi ruang-ruang yang menghadap koridor ruang tunggu pada peron yaitu kearah barat saat ini	Keaslian orientasi ruang-ruang yang didefinisikan oleh peletakan pintu ini masih bertahan sampai saat ini yaitu pada bagian	Keterawatan pada fasad yang menjadi orientasi bangunan ini masih asli tetapi tidak sejalan dengan	12

		<p>peletakkan pintu yang masih sama dengan keadaan semua. Hanya beberapa pintu telah dihilangkan dan saat ini telah diganti dengan sebuah jendela. Tetapi orientasi ruang-ruang sebagian besar masih sama seperti dahulu kala.</p> <p><b>Nilai = 2</b></p>	<p>didefinisikan dengan bentuknya yang menerus dengan peletakkan pintu kembar. Selain itu, orientasi ruang-ruang lainnya masih terlihat asli dan mendominasi ke arah barat bangunan dengan peletakkan pintu-pintunya dan peron lintasan kereta apinya.</p> <p><b>Nilai = 2</b></p>	<p>dalam pengakomodir sistem pengoperasian jasa transportasi pada masa itu.</p> <p><b>Nilai = 3</b></p>	<p>telah banyak ditemukan pada bangunan-bangunan lain di sekitarnya seperti terminal, dan sebagainya.</p> <p><b>Nilai = 1</b></p>	<p>barat bangunan yang mengarah ke arah barat menuju ke peron lintasan kereta api.</p> <p><b>Nilai = 3</b></p>	<p>perawatannya. Walau masih terlihat, keadaannya masih memprihatinkan.</p> <p><b>Nilai = 1</b></p>	
7.	<p>Proporsi</p> 	<p>Terjadi beberapa perubahan terkait proporsi kiri dan kanan bangunan terkait dengan penambahan ruang-ruang yang mewadahi fungsi baru bangunan ini. Tetapi karakter asli bangunan stasiun Lumajang ini masih bertahan.</p> <p><b>Nilai = 2</b></p>	<p>Proporsi spasial stasiun kereta api ini mendominasi bangunan-bangunan sekitarnya karena bangunan ini tergolong sangat panjang dengan denah yang tipis. Sesuai dengan ciri-ciri arsitektur kolonial langgam Neo Klasik.</p> <p><b>Nilai = 3</b></p>	<p>Peranan proporsi terhadap sejarah stasiun kereta api Lumajang ini tergolong tinggi karena mencakup ciri-ciri bangunan kolonial. Pada proporsi ruang-ruang dalamnya, juga disesuaikan dengan kebutuhannya pada masa itu mencakup hirarki penggunaannya.</p> <p><b>Nilai = 3</b></p>	<p>Proporsi yang hampir sama dengan bangunan stasiun kereta api ini saat ini juga telah banyak ditemukan pada bangunan lain di sekitar kawasan.</p> <p><b>Nilai = 1</b></p>	<p>Proporsi yang terlihat saat ini telah berbeda dengan proporsi saat pertama kali dibangun dikarenakan beberapa bangunan baru dibangun dengan menyatukan dinding baru dengan dinding stasiun yang lama. Tetapi dengan tidak merubah keaslian bentuk denah yang lama.</p> <p><b>Nilai = 2</b></p>	<p>Proporsi yang telah berubah menunjukkan keterawatan yang kurang terlebih dalam pembangunannya, terdapat dinding yang menutup dinding stasiun kereta api Lumajang ini.</p> <p><b>Nilai = 1</b></p>	12
8.	<p>Irama/Perulangan</p>	<p>Perulangan spasial persegi panjang telah</p>	<p>Perulangan spasial geometri ini menggunakan</p>	<p>Geometri penyusun spasial bangunan stasiun</p>	<p>Bangunan dengan perulangan geometri persegi</p>	<p>Penggunaan geometri persegi panjang dalam</p>	<p>Keterawatan dalam pemeliharaannya</p>	13



terbentuk sejak pertama kali dibangun pada tahun 1926. Beberapa penambahan bangunan tidak merubah geometri bangunan aslinya.  
**Nilai = 3**

bentukan dasar persegi panjang yang hampir tipikal dan tidak mempunyai kriteria kelangkaan yang mendominasi.  
**Nilai = 1**

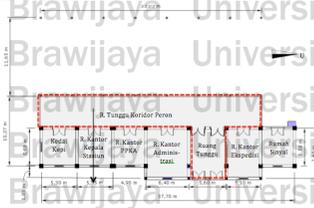
ini menggunakan geometri persegi panjang yang tidak mengalami perubahan bentuk sampai saat ini dan teridentifikasi masih asli.  
**Nilai = 3**

panjang dalam spasialnya banyak dijumpai pada bangunan-bangunan sekitar dan bangunan saat ini.  
**Nilai = 1**

penyusunan spasial stasiun kereta api ini tidak mengalami perubahan bentuk.  
**Nilai = 3**

masih rendah namun bentuk geometri masih asli dan karakter aslinya masih terlihat.  
**Nilai = 2**

9. Dominasi



Dominasi spasial berada pada ruang tunggu yang disusun menerus dengan menggunakan koridornya. Tetapi terkait fungsi yang baru, dominasi ini sudah tidak terlalu terlihat.  
**Nilai = 2**

Keberadaan ruang tunggu yang besar dan menerus mempunyai dominasi sendiri pada bangunan stasiun kereta api Lumajang ini.  
**Nilai = 3**

Karakter ruang tunggu dengan spasial yang menerus dan level lantai yang sama ini berpengaruh terhadap sejarah desain ruang tunggu bangunan-bangunan saat ini.  
**Nilai = 3**

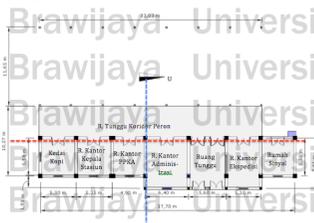
Saat ini, bangunan dengan ruang tunggu yang luas dan menerus telah banyak ditemukan di bangunan-bangunan sekitarnya.  
**Nilai = 1**

Keaslian bentuk ruang tunggu yang mendominasi saat ini masih terlihat asli walau fungsionalnya telah berubah bukan sebagai ruang tunggu lagi. Tetapi dalam aksesnya, salah satu pintu kembarnya telah ditutup dinding.  
**Nilai = 2**

Keterawatan dalam memelihara dominasi pada ruang tunggu kurang karena saat ini tidak lagi dapat terdefinisi dengan perubahannya yang baru.  
**Nilai = 1**

12

10. Simetri



Pada simetri spasial bangunan, beberapa bangunan baru telah dibangun dengan menempel pada tembok asli bangunan stasiun. Hal ini merubah simetri yang terdapat pada spasialnya tetapi bangunan lama

Denah bangunan kolonial memiliki ciri khas yaitu denah yang ramping dan terkesan simetris walaupun beberapa terdapat penambahan.  
**Nilai = 2**

Spasial dalam bangunan stasiun kereta api masih tergolong asli, dan penambahan hanya terdapat pada luar bangunan terkait perbedaan fungsi sehingga simetri bangunan asli masih sama seperti sedia kala.

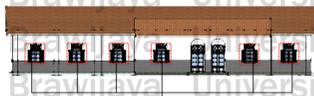
Simetri bilateral ini telah banyak ditemukan pada bangunan sekitar stasiun kereta api Lumajang yaitu pada beberapa pertokoan dan eks perumahan rumah dinas.  
**Nilai = 2**

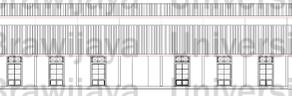
Keaslian bentuk spasial stasiun kereta api masih tergolong asli karena penambahan hanya terdapat diluar bangunan stasiun walaupun bangunan baru tersebut menempel bangunan lama.

Keterawatan pada bangunan lama terhadap simetrinya masih bernilai sedang karena tidak merubah bangunan lama stasiun.  
**Nilai = 2**

12

		masih utuh. <b>Nilai = 2</b>		<b>Nilai = 2</b>		<b>Nilai = 2</b>		
				<b>Karakter Visual</b>				
11.	Proporsi Visual Timur 	Proporsi visual yang terdapat pada sisi timur bangunan sebagai pencapaian utama memiliki estetika yang tinggi dengan peletakan dua pintu kembar yang didefinisikan sebagai penanda entrance utama. Tetapi saat ini, proporsi visual fasad bagian timur ini kurang terlihat. <b>Nilai = 2</b>	Proporsi fasad sisi timur bangunan mempunyai proporsi visual horizontal dan mempunyai kriteria keluarbiasaan yang tinggi karena terdapat pintu kembar yang mendominasi ruang yang dimajukan. Tetapi saat ini, bentuk tidak dapat terlihat. <b>Nilai = 2</b>	Fasad pada sisi timur bangunan masih sama seperti pertama kali dibangun dengan definisi ruang yang dimajukan yang masih terlihat sampai saat ini, tetapi telah tersamar karena tertutup oleh bangunan baru berupa pertokoan. <b>Nilai = 2</b>	Fasad yang unik yang dimiliki bangunan kolonial ini dapat ditemukan pada bangunan stasiun Klakah dimana stasiun tersebut juga memiliki proporsi horizontal yang kuat. <b>Nilai = 2</b>	Proporsi fasad bangunan dari arah timur memiliki beberapa perubahan terkait penambahan bangunan yang dibangun tepat didepannya sehingga mempengaruhi skyline bagian timur bangunan. <b>Nilai = 2</b>	Proporsi visual pada fasad bagian timur saat ini hamper tidak bisa terlihat karena terdapat penambahan bangunan baru. <b>Nilai = 1</b>	11
12.	Proporsi Visual Barat 	Pada fasad visual sisi barat bangunan masih tergolong asli dengan dominasi proporsi visual horizontal. <b>Nilai = 3</b>	Proporsi visual dengan dominasi horizontal pada sisi barat ini masih tergolong asli dan mendominasi kawasan tersebut. <b>Nilai = 3</b>	Proporsi visual saat pertama kali dibangun adalah dominasi horizontal dan sampai saat ini masih terlihat dominan horizontal walaupun beberapa telah mengalami penambahan. <b>Nilai = 2</b>	Proporsi visual horizontal bangunan kolonial ini dapat ditemukan pada bangunan stasiun Klakah dimana stasiun tersebut juga memiliki proporsi horizontal yang kuat. Beberapa ruang baru yang dibangun di depan stasiun ini juga memiliki proporsi bangunan serupa. <b>Nilai = 2</b>	Visual pada bagian barat stasiun ini masih tergolong asli dengan dominan horizontal dan skyline pada peron yang masih tampak seperti saat pertama dibangun. <b>Nilai = 3</b>	Proporsi visual pada bagian selatan ini masih terawat sampai saat ini tetapi beberapa bagian seperti ujung-ujung bangunan diberikan penambahan ruang fungsional yang baru. <b>Nilai = 2</b>	15

13.	Irama/Perulangan	 <p>Dominasi irama/perulangan visual ini terlihat oleh perulangan peletakan jendela dan pintu. Pada satu ruang terdapat perubahan yaitu pemindahan pintu pada kedai kopi dari sisi barat dipindah ke sisi timur. Tetapi perulangan pada fasad masih didominasi oleh jendela dan pintu. <b>Nilai = 2</b></p>	<p>Perulangan ini memiliki keluarbiasaan pada penyusunan jendela dan pintu serta kombinasi dengan bentukan bangunan yang memanjang. Sehingga jumlah pintu dan jendelanya yang unik dan membuat irama yang mendominasi bangunan ini menjadikan berbeda dengan bangunan sekitar. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Perulangan jendela dan pintu pada fasad bangunan ini menunjukkan sebuah langgam bangunan Neo Klasik yang kuat. Tetapi beberapa elemen jendela dan pintunya kini telah berubah. <b>Nilai = 2</b></p>	<p>Perulangan yang didominasi oleh pintu dan jendela serta bentukan visual bangunan yang memanjang ini memiliki kelangkaan dengan bangunan sekitarnya. Tetapi dalam beberapa bagian, pintu dan jendela telah berubah dan bahkan visual pada bagian timur dihilangkan/ditutup.</p>	<p>Keaslian bentuk jendela dan pintu sebagai elemen yang mendominasi perulangan visual bangunan ini telah banyak berubah. Beberapa bahkan dirubah dan sebagian yang lain dihilangkan. Tetapi pada fasad barat bangunan, perulangan jendela dan pintunya masih terlihat walau bentukan berubah.</p>	<p>Keterawatan peulangan jendela dan pintu ini sudah berubah dan perubahan ini telah terjadi pada sebagian banyak elemen penyusun perulangan bangunan ini. <b>Nilai = 1</b></p>	12
14.	Dominasi Visual	 <p>Nilai estetika pada dominasi visual bangunan stasiun ini masih asli pada fasad sisi barat bangunan, sedangkan pada fasad sisi timur, telah berubah dan hampir tidak terlihat. <b>Nilai = 2</b></p>	<p>Keluarbiasaan dominasi visual ini terdapat pada dua pintu kembar dan denah yang dimajukan pada sisi timur bangunan sehingga keseluruhan bangunan ini dapat mendominasi bangunan di sekitarnya. Tetapi saat ini visual utama pada bagian timur telah ditutup oleh tembok dan ruang baru sehingga tidak terlihat.</p>	<p>Dominasi visual yang terdapat pada stasiun ini yaitu dominasi yang terlihat pada entrance masuknya dengan peletakan dua pintu kembar dan ukuran yang besar serta perlakuan denahnya yang dimajukan. Tetapi saat ini sebagian pintu telah dihilangkan. <b>Nilai = 2</b></p>	<p>Dominasi yang dimiliki oleh bangunan ini berbeda dengan bangunan-bangunan di sekitarnya, sehingga mempunyai nilai kelangkaan yang tinggi. Tetapi elemen pembentuk dominasi visual ini sebagian telah berubah. <b>Nilai = 2</b></p>	<p>Keaslian bentuk masih utuh pada visual bangunan bagian barat yaitu pada atap peron yang terlihat unik, tetapi pada sisi sebelah timur, dominasi visualnya yang terdiri dari dua pintu kembar telah hilang. <b>Nilai = 2</b></p>	<p>Keterawatan pada dominasi visual timur dan visual barat bangunan ini telah mengalami perubahan sehingga jika tidak diamati, dominasi ini kurang terlihat. <b>Nilai = 1</b></p>	10

15.	Simetri	 <p>Simetri pada fasad bangunan kereta api Lumajang pada sisi timur dan barat tidak terlalu mengalami perubahan. Terkait penambahan ruangnya, penambahan tersebut tidak menambah proporsi kanan dan kiri bangunan. <b>Nilai = 2</b></p>	<p><b>Nilai = 1</b></p> <p>Secara visual, simetri terlihat mendominasi pada sisi barat sehingga dapat meningkatkan kualitas serta citra dan karakter bangunan. Tetapi pada sisi timur, dominasi simetrinya hampir tidak bisa dilihat terkait penambahan bangunan baru. <b>Nilai = 2</b></p>	<p>Simetri visual pada peranan sejarah memiliki keaslian yang terjaga sampai saat ini, yang berubah hanya pada elemen penyusunnya yang sebagian sudah tidak lagi terlihat. <b>Nilai = 2</b></p>	<p>Simetri visual yang dimiliki oleh bangunan stasiun ini dapat ditemukan pada bangunan di sekitarnya. <b>Nilai = 2</b></p>	<p>Pada simetri visual bangunan yang terdapat pada fasad masih teridentifikasi asli sehingga masih bisa menunjukkan karakter aslinya. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Keterawatan pembentuk simetri bangunan masih tergolong sedang karena perubahannya tidak merubah total bentukan simetri bangunan. <b>Nilai = 2</b></p>	13
16.	Atap Bangunan Induk	 <p>Atap bangunan induk sebagian masih teridentifikasi asli, hanya beberapa bagian sudah mengalami perubahan. <b>Nilai = 2</b></p>	<p>Dalam penilaian karakter keluarbiasaan, atap pada bangunan induk tidak memiliki sesuatu yang menonjol. Atap pada bangunan stasiun ini memiliki atap pelana yang sama seperti bangunan sekitarnya sehingga tidak mendominasi kawasan. <b>Nilai = 1</b></p>	<p>Atap yang terdapat pada bangunan induk masih teridentifikasi asli tetapi beberapa bagian telah berubah. <b>Nilai = 2</b></p>	<p>Atap pelana sudah banyak ditemukan pada bangunan-bangunan lain dalam kawasan. <b>Nilai = 1</b></p>	<p>Bentukan atap pada bangunan induk tidak mengalami perubahan bentuk, tetapi material strukturalnya telah berubah. <b>Nilai = 2</b></p>	<p>Atap lama yang masih tersisa memiliki perubahan yang rendah dan keterawatan yang sedang karena memang beberapa bagian masih difungsikan. <b>Nilai = 2</b></p>	10
17.	Atap Peron	<p>Atap bangunan peron masih teridentifikasi asli dan memiliki keaslian yang</p>	<p>Atap peron mempunyai ciri khas yang dapat diwakilinya seperti terdapat Bovenlicht</p>	<p>Atap pada peron ini telah ada sejak pertama kali dibangun dan masih</p>	<p>Atap pada peron ini mempunyai Bovenlicht pada gevelnya dan saat ini tidak banyak</p>	<p>Selama pergantian fungsi yang diwadahnya, atap pada peron ini tidak mengalami</p>	<p>Beberapa kaca pada Bovenlicht gevelnya telah pecah, tetapi selain itu tidak</p>	17



tinggi karena struktur dan bahannya masih sama seperti saat pertama kali dibangun.  
**Nilai = 3**

pada gevel atapnya untuk memasukkan cahaya.  
**Nilai = 3**

teridentifikasi asli sampaisaat ini.  
**Nilai = 3**

ditemukan pada bangunan lain di sekitarnya.  
**Nilai = 3**

perubahan bentuk.  
**Nilai = 3**

terdapat perubahan pada elemennya. Hanya keterawatannya tergolong sedang.  
**Nilai = 2**

18. Dinding Eksterior Barat



Dinding eksterior sebelah barat bangunan stasiun masih tergolong asli yang tebal berukuran 38cm dimana ketebalan dinding tersebut adalah ciri khas bangunan kolonial. Dan perubahan yang terjadi tidak mempengaruhi bentuk asli.  
**Nilai = 2**

Dinding eksterior yang tebal ini memiliki ciri khas tertentu sebagai bangunan kolonial sehingga menjadi suatu keluarbiasaan. Dan sampai saat ini dinding eksterior masih berdiri kokoh. Juga dalam estetikanya, dinding ini dilapisi oleh batu alam yang terjaga keasliannya sampai saat ini.  
**Nilai = 3**

Dinding ini telah berdiri kokoh sejak pertama kali dibangun dan tidak mengalami perubahan terkait bentuk dan materialnya sehingga mempunyai nilai historis tinggi.  
**Nilai = 3**

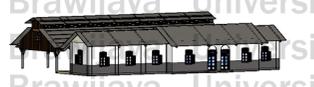
Karakter dinding engan ketebalan seperti ini tidak dapat ditemukan pada bangunan baru disekitarnya.  
**Nilai = 3**

Keaslian bentuk dinding ini masih terjaga bentuknya tidak mengalami perubahan yang dapat mengubah bentuk keseluruhan-nya.  
**Nilai = 3**

Perubahan pada dinding ini tergolong rendah hanya saja karena tidak mewardahi suatu fungsi apapun di dalamnya, tembok ini dibiarkan begitu saja sehingga kondisinya sangat kotor.  
**Nilai = 2**

16

19. Dinding Eksterior Timur



Dinding ini masih berdiri kokoh tetapi telah dijumpai beberapa perubahan karena telah dibangun dinding baru yang menempel pada dinding sisi ini dan sebagian ornamen-ornamen

Dinding ini sebagian telah berubah bentuk karena telah menyatu dengan bangunan baru yang dibangun didepannya sehingga nilai estetikanya tidak dapat dikenali.

Dinding ini telah ada sejak pertama kali dibangun dan sampai saat ini tetap mendefinisikan sebuah selubung bangunan. Dinding ini mempunyai peranan sejarah

Dinding sisi timur ini mempunyai ketebalan yang menjadi ciri khas bangunankolonial yaitu tebal 38cm. ketebalan dinding seperti ini tidak ditemukan di bangunan yang lain.

Keaslian bentuk sampai saat ini tidak terlihat karena telah tertutup dengan penambahan ruang baru di depannya.  
**Nilai = 1**

Dinding ini telah mengalami banyak perubahan serta tidak terawatt dengan baik.  
**Nilai = 1**

10



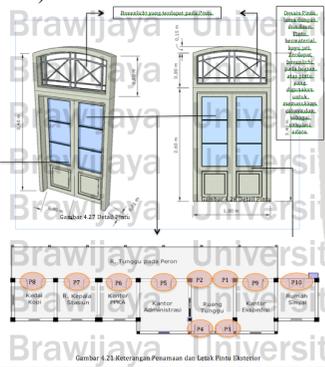
telah berubah .  
**Nilai = 2**

**Nilai = 1**

yang kuat.  
**Nilai = 2**

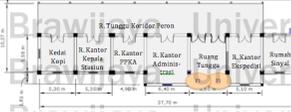
**Nilai = 3**

20. Pintu R. Tunggu P1 fasad barat (sebelah kiri) Pintu pada bagian ini telah dihilangkan diganti dengan ventilasi kayu. **Nilai = 1** Keluarbiasaan pintu pada bagian ini tidak lagi dikenali karena pintu telah dihilangkan. **Nilai = 1** Karena pintu telah berubah menjadi ventilasi dengan kisi-kisi kayu pada tahun 2013-an, maka tidak mempunyai nilai historis yang tinggi. **Nilai = 1** Bentuk yang baru ini telah banyak dijumpai pada bangunan-bangunan sekitarnya. **Nilai = 1** Pintu mengalami perubahan bentuk karena dihilangkan dan diganti dengan ventilasi kisi-kisi kayu. **Nilai = 1** Keterawatan kurang karena elemen ini dipenuhi dengan debu karena fungsi dalamnya yang berubah. **Nilai = 1** 6



21. Pintu r. Tunggu P1 fasad barat sebelah kanan Pintu eksterior ini memiliki keunikan dalam desainnya yaitu bentuk yang tinggi serta ornamen yang estetik. Tingkat perubahannya kecil sehingga karakter asli masih bertahan. **Nilai = 2** P1 mempunyai karakter yang menjadi ciri khas oleh ornamen pembentuknya serta ukurannya yang besar. Tidak terjadi perubahan yang dapat mengubah karakter pintu ini. **Nilai = 3** Pintu ini sudah ada sejak pertama kali bangunan ini berdiri sehingga P1 memiliki nilai historis yang tinggi. **Nilai = 3** Pintu dengan model seperti ini jarang ditemukan pada bangunan lain disekitar kawasan. **Nilai = 3** Tidak mengalami perubahan bentuk sejak pertama kali dibangun. **Nilai = 3** Keterawatan kurang karena pintu ini sudah tidak digunakan kembali terkait fungsional bangunan yang tidak lagi difungsikan untuk kegiatan manusia. **Nilai = 1** 16





<p>22..</p> <p>Pintu Eksterior P1 Fasad Timur</p>	<p>Pintu pada bagian ini telah dihilangkan terkait dengan penambahan bangunan di depannya sehingga tidak lagi terlihat estetika keasliannya.</p> <p><b>Nilai = 1</b></p>	<p>Keluarbiasaan pintu pada bagian ini tidak lagi dikenali karena pintu telah ditutup dinding baru.</p> <p><b>Nilai = 1</b></p>	<p>Karena pintu telah ditutup dengan bangunan baru tahun 2013-an, maka tidak mempunyai nilai historis yang tinggi.</p> <p><b>Nilai = 1</b></p>	<p>Karena telah hilang dan tidak dapat teridentifikasi, maka pintu ini tidak memiliki nilai kelangkaan tinggi.</p> <p><b>Nilai = 1</b></p>	<p>Pintu mengalami perubahan bentuk karena dihilangkan dan ditutup oleh dinding bangunan baru.</p> <p><b>Nilai = 1</b></p>	<p>Keterawatan kurang karena elemen ini telah ditutup terkait penambahan bangunan baru dan bangunan yang tidak difungsikan lagi.</p> <p><b>Nilai = 1</b></p> <p>6</p>
<p>23.</p> <p>Pintu Eksterior P1 fasad timur</p>	<p>Pintu pada bagian ini telah dihilangkan terkait dengan penambahan bangunan di depannya sehingga tidak lagi terlihat estetika keasliannya.</p> <p><b>Nilai = 1</b></p>	<p>keluarbiasaan pintu pada bagian ini tidak lagi dikenali karena pintu telah ditutup dinding baru.</p> <p><b>Nilai = 1</b></p>	<p>Karena pintu telah ditutup dengan bangunan baru tahun 2013-an, maka tidak mempunyai nilai historis yang tinggi.</p> <p><b>Nilai = 1</b></p>	<p>Karena telah hilang dan tidak dapat teridentifikasi, maka pintu ini tidak memiliki nilai kelangkaan tinggi.</p> <p><b>Nilai = 1</b></p>	<p>Pintu mengalami perubahan bentuk karena dihilangkan dan ditutup oleh dinding bangunan baru.</p> <p><b>Nilai = 1</b></p>	<p>Keterawatan kurang karena elemen ini telah ditutup terkait penambahan bangunan baru dan bangunan yang tidak difungsikan lagi.</p> <p><b>Nilai = 1</b></p> <p>6</p>
<p>24.</p> <p>Pintu Eksterior Kantor Administrasi</p>	<p>Pintu eksterior ini memiliki keunikan dalam desainnya yaitu bentukan yang tinggi serta ornamen yang estetik. Tingkat perubahannya kecil sehingga karakter asli</p>	<p>P2 mempunyai karakter yang menjadi ciri khas oleh ornamen pembentuknya serta ukurannya yang besar. Tidak terjadi perubahan yang dapat mengubah karakter pintu ini.</p>	<p>Pintu ini sudah ada sejak pertama kali bangunan ini berdiri sehingga P2 memiliki nilai historis yang tinggi.</p> <p><b>Nilai = 3</b></p>	<p>Pintu dengan model seperti ini jarang ditemukan pada bangunan lain disekitar kawasan.</p> <p><b>Nilai = 3</b></p>	<p>Tidak mengalami perubahan bentuk sejak pertama kali dibangun.</p> <p><b>Nilai = 3</b></p>	<p>Keterawatan kurang karena pintu ini sudah tidak digunakan kembali terkait fungsional bangunan yang tidak lagi untuk kegiatan manusia.</p> <p><b>Nilai = 1</b></p> <p>16</p>

		masih bertahan. <b>Nilai = 3</b>	<b>Nilai = 3</b>					
25..	Pintu Eksterior Kantor PPKA 	Pintu pada bagian ini telah dihilangkan diganti dengan ventilasi kayu. <b>Nilai = 1</b>	keluarbiasaan pintu pada bagian ini tidak lagi dikenali karena pintu telah dihilangkan. <b>Nilai = 1</b>	Karena pintu telah berubah menjadi kisi-kisi kayu pada tahun 2013-an, maka tidak mempunyai nilai historis yang tinggi. <b>Nilai = 1</b>	Bentukan yang baru ini tidak banyak dijumpai pada bangunan-bangunan sekitarnya tetapi karakternya telah berubah bukan lagi sebagai pintu. <b>Nilai = 2</b>	Pintu mengalami perubahan bentuk karena dihilangkan dan diganti dengan ventilasi kisi-kisi kayu. <b>Nilai = 1</b>	Keterawatan kurang karena elemen ini dipenuhi dengan debu karena fungsi dalamnya yang berubah. <b>Nilai = 1</b>	7
26.	Pintu Eksterior R. Kepala Stasiun 	Pintu pada bagian ini telah dihilangkan diganti dengan pintu baru yang merubah gaya dan ornamen estetika pintu yang lama. <b>Nilai = 1</b>	keluarbiasaan pintu pada bagian ini tidak lagi dikenali karena pintu telah diganti yang baru. <b>Nilai = 1</b>	Karena pintu telah berubah menjadi ventilasi dengan kisi-kisi kayu pada tahun 2013-an, maka tidak mempunyai nilai historis yang tinggi. <b>Nilai = 1</b>	Bentukan yang baru ini tidak banyak dijumpai pada bangunan-bangunan sekitarnya tetapi karakternya telah berubah bukan lagi sebagai pintu. <b>Nilai = 2</b>	Pintu mengalami perubahan bentuk karena dihilangkan dan diganti dengan ventilasi kisi-kisi kayu. <b>Nilai = 1</b>	Keterawatan kurang karena elemen ini dipenuhi dengan debu karena fungsi dalamnya yang berubah. <b>Nilai = 1</b>	7
27..	Pintu Eksterior Kedai Kopi 	Pintu pada bagian ini telah dihilangkan terkait fungsionalnya yang baru yaitu sebagai gudang ekspedisi. <b>Nilai = 1</b>	Estetika pintu pada bagian ini tidak lagi dikenali karena pintu telah dihilangkan. <b>Nilai = 1</b>	Karena pintu telah dihilangkan pada beberapa tahun yang lalu, maka tidak mempunyai nilai historis yang tinggi. <b>Nilai = 1</b>	Bentukan yang baru ini telah banyak dijumpai pada bangunan-bangunan sekitarnya. <b>Nilai = 1</b>	Pintu mengalami perubahan bentuk karena dihilangkan. <b>Nilai = 1</b>	Keterawatan kurang karena elemen ini telah dihilangkan terkait fungsi baru yang diwadahnya. <b>Nilai = 1</b>	6



28.. Pintu Eksterior Kantor Ekspedisi



Pintu eksterior ini memiliki keunikan dalam desainnya yaitu bentukan yang tinggi serta ornamen yang estetik. Tingkat perubahannya kecil sehingga karakter asli masih bertahan.  
**Nilai = 3**

P2 mempunyai karakter yang menjadi ciri khas oleh ornamen pembentuknya serta ukurannya yang besar. Tidak terjadi perubahan yang dapat mengubah karakter pintu ini.  
**Nilai = 3**

Pintu ini sudah ada sejak pertama kali bangunan ini berdiri sehingga P2 memiliki nilai historis yang tinggi.  
**Nilai = 3**

Pintu dengan model seperti ini jarang ditemukan pada bangunan lain disekitar kawasan.  
**Nilai = 3**

Tidak mengalami perubahan bentuk sejak pertama kali dibangun.  
**Nilai = 3**

Keterawatan kurang karena pintu ini sudah tidak digunakan kembali terkait fungsional bangunan yang tidak lagi untuk kegiatan manusia.  
**Nilai = 1**



29. Pintu Eksterior Rumah Sinyal



30. Jendela Eksterior J1 Rumah Sinyal

Pintu pada bagian ini telah dihilangkan diganti dengan ventilasi kayu. **Nilai = 1**

Keluarbiasaan pintu pada bagian ini tidak lagi dikenali karena pintu telah dihilangkan. **Nilai = 1**

Karena pintu telah berubah menjadi kisi-kisi kayu pada tahun 2013-an, maka tidak mempunyai nilai historis yang tinggi. **Nilai = 1**

Bentukan yang baru ini tidak banyak dijumpai pada bangunan-bangunan sekitarnya tetapi karakternya telah berubah bukan lagi sebagai pintu. **Nilai = 2**

Pintu mengalami perubahan bentuk karena dihilangkan dan diganti dengan ventilasi kisi-kisi kayu. **Nilai = 1**

Keterawatan cukup karena elemen ini masih bersih dan tergolong baru diganti tetapi bukan lagi sebagai elemen pintu. **Nilai = 2**

7

Jendela eksterior ini memiliki keunikan dalam desainnya yaitu bentukan yang tinggi serta ornamen yang estetik. Tingkat

J1 mempunyai karakter yang menjadi ciri khas oleh ornamen pembentuknya serta ukurannya yang besar. Tidak terjadi

Jendela ini sudah ada sejak pertama kali bangunan ini berdiri sehingga J1 memiliki nilai historis yang tinggi. **Nilai = 3**

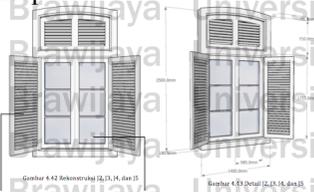
Jendela dengan model seperti ini jarang ditemukan pada bangunan lain disekitar kawasan. **Nilai = 3**

Tidak mengalami perubahan bentuk sejak pertama kali dibangun. Hanya pada bagian daun jendela yang terdapat material kaca sudah

Keterawatan sedang karena bentukan jendela ini tidak berubah meskipun materialnya beberapa telah diganti dan

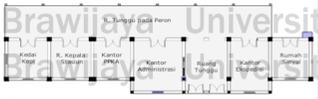
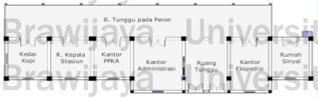
17

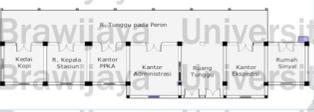
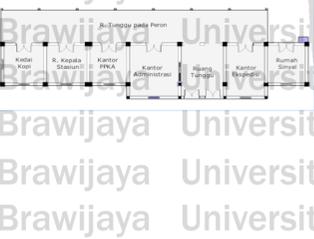
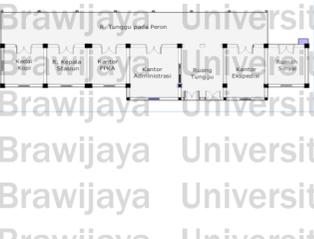
	<p>perubahannya kecil sehingga karakter asli masih bertahan. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>perubahan yang dapat mengubah karakter Jendela ini. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>dihilangkan dan ditambahkan dengan lis besi tetapi tidak berpengaruh bentukan aslinya. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>keadaan jendela ini masih bersih. <b>Nilai = 2</b></p>	
<p>31. Jendela Eksterior J1 Kantor Ekspedisi</p>	<p>Jendela pada bagian ini telah dihilangkan terkait dengan penambahan bangunan di depannya sehingga tidak lagi terlihat estetika keasliannya. <b>Nilai = 1</b></p>	<p>Keluarbiasaan jendela pada bagian ini tidak lagi dikenali karena pintu telah ditutup dinding baru. <b>Nilai = 1</b></p>	<p>Karena jendela telah ditutup dengan bangunan baru tahun 2013-an, maka tidak mempunyai nilai historis yang tinggi. <b>Nilai = 1</b></p>	<p>Karena telah hilang dan tidak dapat teridentifikasi, maka jendela ini tidak mengandung nilai kelangkaan. <b>Nilai = 1</b></p>	<p>Jendela mengalami perubahan bentuk karena dihilangkan dan ditutup oleh dinding bangunan baru. <b>Nilai = 1</b></p> <p>Keterawatan kurang karena elemen ini telah berubah terkait fungsi di dalamnya dan penambahan bangunan baru yang menutup jendela ini. <b>Nilai = 1</b></p> <p>6</p>
<p>32. Jendela Eksterior J1 Kantor Administrasi</p>	<p>Jendela pada bagian ini telah dihilangkan terkait dengan penambahan bangunan di depannya sehingga tidak lagi terlihat estetika keasliannya. <b>Nilai = 1</b></p>	<p>Keluarbiasaan jendela pada bagian ini tidak lagi dikenali karena pintu telah ditutup dinding baru. <b>Nilai = 1</b></p>	<p>Karena jendela telah ditutup dengan bangunan baru tahun 2013-an, maka tidak mempunyai nilai historis yang tinggi. <b>Nilai = 1</b></p>	<p>Karena telah hilang dan tidak dapat teridentifikasi, maka jendela ini tidak mengandung nilai kelangkaan. <b>Nilai = 1</b></p>	<p>Jendela mengalami perubahan bentuk karena dihilangkan dan ditutup oleh dinding bangunan baru. <b>Nilai = 1</b></p> <p>Keterawatan kurang karena elemen ini telah berubah terkait fungsi di dalamnya dan penambahan bangunan baru yang menutup jendela ini. <b>Nilai = 1</b></p> <p>6</p>
<p>33. Jendela Eksterior J1 Kantor PPKA</p>	<p>Jendela pada bagian ini telah dihilangkan terkait dengan</p>	<p>Keluarbiasaan jendela pada bagian ini tidak lagi dikenali karena</p>	<p>Karena jendela telah ditutup dengan bangunan baru tahun 2013-</p>	<p>Karena telah hilang dan tidak dapat teridentifikasi,</p>	<p>Jendela mengalami perubahan bentuk karena</p> <p>Keterawatan kurang karena elemen ini telah berubah terkait</p> <p>6</p>

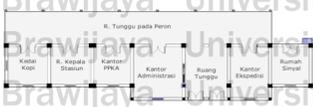
		<p>penambahan bangunan di depannya sehingga tidak lagi terlihat estetika keasliannya. <b>Nilai = 1</b></p>	<p>pintu telah ditutup dinding baru. <b>Nilai = 1</b></p>	<p>an, maka tidak mempunyai nilai historis yang tinggi. <b>Nilai = 1</b></p>	<p>maka jendela ini tidak mengandung nilai kelangkaan. <b>Nilai = 1</b></p>	<p>dihilangkan dan ditutup oleh dinding bangunan baru. <b>Nilai = 1</b></p>	<p>fungsi di dalamnya dan penambahan bangunan baru yang menutup jendela ini. <b>Nilai = 1</b></p>	
34.	<p>Jendela Eksterior J1 R. Stasiun Kepala</p> 	<p>Jendela pada bagian ini telah dihilangkan terkait dengan penambahan bangunan di depannya sehingga tidak lagi terlihat estetika keasliannya. <b>Nilai = 1</b></p>	<p>Keluarbiasaan jendela pada bagian ini tidak lagi dikenali karena pintu telah ditutup dinding baru. <b>Nilai = 1</b></p>	<p>Karena jendela telah ditutup dengan bangunan baru tahun 2013-an, maka tidak mempunyai nilai historis yang tinggi. <b>Nilai = 1</b></p>	<p>Karena telah hilang dan tidak dapat teridentifikasi, maka jendela ini tidak mengandung nilai kelangkaan. <b>Nilai = 1</b></p>	<p>Jendela mengalami perubahan bentuk karena dihilangkan dan ditutup oleh dinding bangunan baru. <b>Nilai = 1</b></p>	<p>Keterawatan kurang karena elemen ini telah berubah terkait fungsinya dan penambahan bangunan baru yang menutup jendela ini. <b>Nilai = 1</b></p>	6
35.	<p>Jendela Eksterior J1 Kedai Kopi</p> 	<p>Jendela pada bagian ini telah dihilangkan diganti dengan sebuah pintu yang memiliki. <b>Nilai = 2</b></p>	<p>Keluarbiasaan jendela pada bagian ini tidak lagi dikenali karena jendela telah diganti dengan pintu baru. Tetapi pintu ini memiliki ciri khas bentuk asli elemen pintu stasiun kereta api ini. <b>Nilai = 2</b></p>	<p>Karena jendela telah berubah menjadi pintu ketika stasiun ini dimiliki kembali oleh Indonesia, maka pintu ini memiliki nilai historis yang tinggi. <b>Nilai = 2</b></p>	<p>Bentukan yang baru ini tidak banyak dijumpai pada bangunan-bangunan sekitarnya tetapi karakternya telah berubah bukan lagi sebagai pintu. <b>Nilai = 2</b></p>	<p>Jendela mengalami perubahan bentuk karena dihilangkan dan diganti dengan pintu. <b>Nilai = 1</b></p>	<p>Keterawatan terkait dengan elemen yang baru ini tergolong sedang, karena bentuk pintu masih terjaga tetapi keadaannya kotor. <b>Nilai = 2</b></p>	11
36.	<p>Jendela Eksterior Kedai Kopi</p>	<p>Jendela eksterior J7 ini memiliki keunikan dalam</p>	<p>J7 mempunyai karakter yang menjadi ciri khas</p>	<p>Pintu ini sudah ada sejak pertama kali bangunan ini</p>	<p>Jendela dengan model seperti ini jarang ditemukan</p>	<p>Tidak mengalami perubahan bentuk sejak pertama kali</p>	<p>Keterawatan sedang karena tidak terlalu</p>	17

		<p>desainnya yaitu bentukan yang tinggi serta ornamen yang estetik. Hamper tidak ditemukan perubahannya sehingga karakter asli masih bertahan. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>oleh ornamen pembentuknya serta ukurannya yang besar. Tidak terjadi perubahan yang mengubah karakter jendela ini. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>berdiri sehingga J7 memiliki nilai historis yang tinggi. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>pada bangunan lain disekitar kawasan. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>dibangun. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>bersih, walaupun tidak terdapat perubahan dan kerusakan. <b>Nilai = 2</b></p>	
37.	<p>Bovenlicht Dormer Atap Peron timur</p> 	<p>Bovenlicht masih asli dan menampilkan karakter elemen bangunan kolonial. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Keluabiasaan bovenlicht pada bagian ini mencirikan elemen kolonial dengan lis lis kayu dan material kayu jati asli. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Bertahan sampai saat ini sehingga memiliki nilai historis tinggi. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Memiliki nilai kelangkaan karena sudah tidak dapat ditemukan pada bangunan-bangunan baru. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Tidak mengalami perubahan bentuk dan terdefinisi masih asli sampai saat ini meskipun elemen kurang terawat. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Keterawatan kurang karena elemen ini berada pada tempat yang sulit dijangkau tetapi bentuk dan kondisinya masih bagus. <b>Nilai = 2</b></p>	17
38.	<p>Bovenlicht Dormer Atap Peron barat</p> 	<p>Bovenlicht masih asli dan menampilkan karakter elemen bangunan kolonial. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Keluabiasaan bovenlicht pada bagian ini mencirikan elemen kolonial dengan lis lis kayu dan material kayu jati asli. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Bertahan sampai saat ini sehingga memiliki nilai historis tinggi. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Memiliki nilai kelangkaan karena sudah tidak dapat ditemukan pada bangunan-bangunan baru. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Tidak mengalami perubahan bentuk dan terdefinisi masih asli sampai saat ini meskipun elemen kurang terawat. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Keterawatan kurang karena elemen ini berada pada tempat yang sulit dijangkau tetapi bentuk dan kondisinya masih bagus. <b>Nilai = 2</b></p>	17
39.	<p>Bovenlicht A1 Atap Peron</p>	<p>Bovenlicht A1 pada atap peron ini merupakan bovenlicht asli dengan material kaca sebagai ornamen penghiasnya dan tergolong asli</p>	<p>Bovenlicht A1 memiliki ciri khas yang menandakan bangunan kolonial dan masih tergolong asli sampai saat ini walaupun kacanya sebagian telah</p>	<p>Bovenlicht A1 dibangun pada tahun 1926 dan tergolong masih asli sampai saat ini sehingga memiliki nilai historis tinggi walaupun kaca</p>	<p>Merupakan elemen yang langka yang tidak dapat ditemukan di beberapa bangunan sekitarnya. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Bentukan Bovenlicht A1 ini masih tergolong asli dan terjaga sampai saat ini, ornamen kacanya yang pecah sama sekali tidak merubah karakter</p>	<p>Keterawatan cukup sedang karena pada bovenlicht ini kebersihan-nya kurang terjaga walaupun bentuknya tetap dan kerusakannya</p>	17

		sampai saat ini sehingga tidak merubah gaya bangunannya. <b>Nilai = 3</b>	pecah tetapi kehadirannya dapat menandakan kualitas dan citra karakter bangunan. <b>Nilai = 3</b>	sebagai ornamennya bberapa telah pecah. <b>Nilai = 3</b>	maupun bentukan Bovenlicht ini. <b>Nilai = 3</b>	rendah. <b>Nilai = 2</b>		
40.	<p>Bovenlicht A2 Atap Peron</p>	Bovenlicht A2 pada atap peron ini merupakan bovenlicht asli dengan material kaca sebagai penghiasnya dan tergolong asli sampai saat ini sehingga tidak merubah gaya bangunannya. <b>Nilai = 3</b>	Bovenlicht A2 memiliki ciri khas yang menandakan bangunan kolonial dan masih tergolong asli sampai saat ini dan kehadirannya dapat menandakan kualitas dan citra karakter bangunan. <b>Nilai = 3</b>	Bovenlicht A2 dibangun pada tahun 1926 dan tergolong masih asli sampai saat ini sehingga memiliki nilai historis tinggi. <b>Nilai = 3</b>	Merupakan elemen yang langka yang tidak dapat ditemukan di beberapa bangunan sekitarnya. <b>Nilai = 3</b>	Bentukan Bovenlicht A2 ini masih tergolong asli dan terjaga sampai saat ini. <b>Nilai = 3</b>	Keterawatan cukup sedang karena pada bovenlicht ini kebersihannya kurang terjaga walaupun bentuknya tetap dan kerusakannya rendah. <b>Nilai = 2</b>	17
41.	<p>Kolom Eksterior K1</p>	Kolom eksterior tidak memiliki perubahan gaya sejak pertama kali dibangun dan tetap dipertahankan sampai saat ini. <b>Nilai = 3</b>	Kolom eksterior bangunan stasiun ini memiliki ciri khas yang diwakili oleh ukurannya yang besar dan kekokohnya sehingga peran kehadirannya dapat meningkatkan kualitas serta citra dan karakter bangunan. <b>Nilai = 3</b>	Kolom ini telah ada sejak pertama kali dibangun yaitu tahun 1926 sehingga memiliki nilai historis tinggi. <b>Nilai = 3</b>	karakter kolom ini telah banyak ditemukan pada bangunan sekitarnya walaupun material penyusunnya berbeda. <b>Nilai = 2</b>	Kolom ini tidak mengalami perubahan bentuk semenjak pertama kali dibangun. <b>Nilai = 3</b>	Kebersihan kolom ini tergolong sedang karena bangunan tidak lagi difungsikan secara keseluruhan walaupun perubahannya tidak ada dan kerusakannya rendah. <b>Nilai = 2</b>	16
42.	<p>Kolom Eksterior K2</p>	Kolom eksterior tidak memiliki perubahan gaya	Kolom eksterior bangunan stasiun ini memiliki ciri	Kolom ini telah ada sejak pertama kali dibangun	karakter kolom ini telah banyak ditemukan pada	Kolom ini tidak mengalami perubahan bentuk	Kebersihan kolom ini tergolong sedang karena	16

		sejak pertama kali dibangun dan tetap dipertahankan sampai saat ini. <b>Nilai = 3</b>	khas yang diwakili oleh ukurannya yang besar dan kekokohnya sehingga peran kehadirannya dapat meningkatkan kualitas serta citra dan karakter bangunan. <b>Nilai = 3</b>	yaitu tahun 1926 sehingga memiliki nilai historis tinggi. <b>Nilai = 3</b>	bangunan sekitarnya walaupun material penyusunnya berbeda. <b>Nilai = 2</b>	semenjak pertama kali dibangun. <b>Nilai = 3</b>	bangunan tidak lagi difungsikan secara keseluruhan walaupun perubahannya tidak ada dan kerusakannya rendah. <b>Nilai = 2</b>	
43.	Kolom Eksterior K5 	Kolom eksterior tidak memiliki perubahan gaya sejak pertama kali dibangun dan tetap dipertahankan sampai saat ini. <b>Nilai = 3</b>	Kolom eksterior bangunan stasiun ini memiliki ciri khas yang diwakili oleh ukurannya yang besar dan kekokohnya sehingga peran kehadirannya dapat meningkatkan kualitas serta citra dan karakter bangunan. <b>Nilai = 3</b>	Kolom ini telah ada sejak pertama kali dibangun yaitu tahun 1926 sehingga memiliki nilai historis tinggi. <b>Nilai = 3</b>	karakter kolom ini telah banyak ditemukan pada bangunan sekitarnya walaupun material penyusunnya berbeda. <b>Nilai = 2</b>	Kolom ini tidak mengalami perubahan bentuk semenjak pertama kali dibangun. <b>Nilai = 3</b>	Kebersihan kolom ini tergolong sedang karena bangunan tidak lagi difungsikan secara keseluruhan walaupun perubahannya tidak ada dan kerusakannya rendah. <b>Nilai = 2</b>	16
44.	Kolom Eksterior K8  	Kolom eksterior tidak memiliki perubahan gaya sejak pertama kali dibangun dan tetap dipertahankan sampai saat ini. <b>Nilai = 3</b>	Kolom eksterior bangunan stasiun ini memiliki ciri khas yang diwakili oleh ukurannya yang besar dan kekokohnya sehingga peran kehadirannya dapat meningkatkan kualitas serta citra dan karakter bangunan. <b>Nilai = 3</b>	Kolom ini telah ada sejak pertama kali dibangun yaitu tahun 1926 sehingga memiliki nilai historis tinggi. <b>Nilai = 3</b>	karakter kolom ini telah banyak ditemukan pada bangunan sekitarnya walaupun material penyusunnya berbeda. <b>Nilai = 2</b>	Kolom ini tidak mengalami perubahan bentuk semenjak pertama kali dibangun. <b>Nilai = 3</b>	Kebersihan kolom ini tergolong sedang karena bangunan tidak lagi difungsikan secara keseluruhan walaupun perubahannya tidak ada dan kerusakannya rendah. <b>Nilai = 2</b>	16

45.	<p>Kolom Eksterior K11</p>  	<p>Kolom eksterior tidak memiliki perubahan gaya sejak pertama kali dibangun dan tetap dipertahankan sampai saat ini. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Kolom eksterior bangunan stasiun ini memiliki ciri khas yang diwakili oleh ukurannya yang besar dan kekokohnya sehingga peran kehadirannya dapat meningkatkan kualitas serta citra dan karakter bangunan. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Kolom ini telah ada sejak pertama kali dibangun yaitu tahun 1926 sehingga memiliki nilai historis tinggi. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>karakter kolom ini telah banyak ditemukan pada bangunan sekitarnya walaupun material penyusunnya berbeda. <b>Nilai = 2</b></p>	<p>Kolom ini tidak mengalami perubahan bentuk semenjak pertama kali dibangun. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Kebersihan kolom ini tergolong sedang karena bangunan tidak lagi difungsikan secara keseluruhan walaupun perubahannya tidak ada dan kerusakannya rendah. <b>Nilai = 2</b></p>	16
46.	<p>Kolom Eksterior K14</p>  	<p>Kolom eksterior tidak memiliki perubahan gaya sejak pertama kali dibangun dan tetap dipertahankan sampai saat ini. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Kolom eksterior bangunan stasiun ini memiliki ciri khas yang diwakili oleh ukurannya yang besar dan kekokohnya sehingga peran kehadirannya dapat meningkatkan kualitas serta citra dan karakter bangunan. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Kolom ini telah ada sejak pertama kali dibangun yaitu tahun 1926 sehingga memiliki nilai historis tinggi. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>karakter kolom ini telah banyak ditemukan pada bangunan sekitarnya walaupun material penyusunnya berbeda. <b>Nilai = 2</b></p>	<p>Kolom ini tidak mengalami perubahan bentuk semenjak pertama kali dibangun. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Kebersihan kolom ini tergolong sedang karena bangunan tidak lagi difungsikan secara keseluruhan walaupun perubahannya tidak ada dan kerusakannya rendah. <b>Nilai = 2</b></p>	16
47.	<p>Kolom Eksterior K15</p>  	<p>Kolom eksterior tidak memiliki perubahan gaya sejak pertama kali dibangun dan tetap dipertahankan sampai saat ini. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Kolom eksterior bangunan stasiun ini memiliki ciri khas yang diwakili oleh ukurannya yang besar dan kekokohnya sehingga peran kehadirannya dapat meningkatkan kualitas serta citra</p>	<p>Kolom ini telah ada sejak pertama kali dibangun yaitu tahun 1926 sehingga memiliki nilai historis tinggi. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>karakter kolom ini telah banyak ditemukan pada bangunan sekitarnya walaupun material penyusunnya berbeda. <b>Nilai = 2</b></p>	<p>Kolom ini tidak mengalami perubahan bentuk semenjak pertama kali dibangun. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Kebersihan kolom ini tergolong sedang karena bangunan tidak lagi difungsikan secara keseluruhan walaupun perubahannya tidak ada dan kerusakannya</p>	16

			dan karakter bangunan. <b>Nilai = 3</b>			rendah. <b>Nilai = 2</b>		
48.	<p>Kolom Eksterior K16</p>  	<p>Kolom eksterior tidak memiliki perubahan gaya sejak pertama kali dibangun dan tetap dipertahankan sampai saat ini. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Kolom eksterior bangunan stasiun ini memiliki ciri khas yang diwakili oleh ukurannya yang besar dan kekokohnya sehingga peran kehadirannya dapat meningkatkan kualitas serta citra dan karakter bangunan. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Kolom ini telah ada sejak pertama kali dibangun yaitu tahun 1926 sehingga memiliki nilai historis tinggi. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>karakter kolom ini telah banyak ditemukan pada bangunan sekitarnya walaupun material penyusunnya berbeda. <b>Nilai = 2</b></p>	<p>Kolom ini tidak mengalami perubahan bentuk semenjak pertama kali dibangun. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Kebersihan kolom ini tergolong sedang karena bangunan tidak lagi difungsikan secara keseluruhan walaupun perubahannya tidak ada dan kerusakannya rendah. <b>Nilai = 2</b></p>	16
49.	<p>Kolom Eksterior K17</p>  	<p>Kolom eksterior tidak memiliki perubahan gaya sejak pertama kali dibangun dan tetap dipertahankan sampai saat ini. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Kolom eksterior bangunan stasiun ini memiliki ciri khas yang diwakili oleh ukurannya yang besar dan kekokohnya sehingga peran kehadirannya dapat meningkatkan kualitas serta citra dan karakter bangunan. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Kolom ini telah ada sejak pertama kali dibangun yaitu tahun 1926 sehingga memiliki nilai historis tinggi. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>karakter kolom ini telah banyak ditemukan pada bangunan sekitarnya walaupun material penyusunnya berbeda. <b>Nilai = 2</b></p>	<p>Kolom ini tidak mengalami perubahan bentuk semenjak pertama kali dibangun. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Kebersihan kolom ini tergolong sedang karena bangunan tidak lagi difungsikan secara keseluruhan walaupun perubahannya tidak ada dan kerusakannya rendah. <b>Nilai = 2</b></p>	16
50.	<p>Kolom Interior K18</p>	<p>Kolom eksterior tidak memiliki</p>	<p>Kolom eksterior bangunan stasiun</p>	<p>Kolom ini telah ada sejak pertama</p>	<p>karakter kolom ini telah banyak</p>	<p>Kolom ini tidak mengalami</p>	<p>Kebersihan kolom ini tergolong</p>	16



perubahan gaya sejak pertama kali dibangun dan tetap dipertahankan sampai saat ini.  
**Nilai = 3**

ini memiliki ciri khas yang diwakili oleh ukurannya yang besar dan kekokohnya sehingga peran kehadirannya dapat meningkatkan kualitas serta citra dan karakter bangunan.  
**Nilai = 3**

kali dibangun yaitu tahun 1926 sehingga memiliki nilai historis tinggi.  
**Nilai = 3**

ditemukan pada bangunan sekitarnya walaupun material penyusunnya berbeda.  
**Nilai = 2**

perubahan bentuk semenjak pertama kali dibangun.  
**Nilai = 3**

sedang karena bangunan tidak lagi difungsikan secara keseluruhan walaupun perubahannya tidak ada dan kerusakannya rendah.  
**Nilai = 2**

51.

Kolom Eksterior K19



Kolom eksterior tidak memiliki perubahan gaya sejak pertama kali dibangun dan tetap dipertahankan sampai saat ini.  
**Nilai = 3**

Kolom eksterior bangunan stasiun ini memiliki ciri khas yang diwakili oleh ukurannya yang besar dan kekokohnya sehingga peran kehadirannya dapat meningkatkan kualitas serta citra dan karakter bangunan.  
**Nilai = 3**

Kolom ini telah ada sejak pertama kali dibangun yaitu tahun 1926 sehingga memiliki nilai historis tinggi.  
**Nilai = 3**

karakter kolom ini telah banyak ditemukan pada bangunan sekitarnya walaupun material penyusunnya berbeda.  
**Nilai = 2**

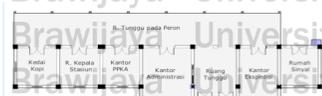
Kolom ini tidak mengalami perubahan bentuk semenjak pertama kali dibangun.  
**Nilai = 3**

Kebersihan kolom ini tergolong sedang karena bangunan tidak lagi difungsikan secara keseluruhan walaupun perubahannya tidak ada dan kerusakannya rendah.  
**Nilai = 2**

16

52.

Kolom Eksterior K20



Kolom eksterior tidak memiliki perubahan gaya sejak pertama kali dibangun dan tetap dipertahankan sampai saat ini.  
**Nilai = 3**

Kolom eksterior bangunan stasiun ini memiliki ciri khas yang diwakili oleh ukurannya yang besar dan kekokohnya sehingga peran kehadirannya dapat meningkatkan kualitas serta citra

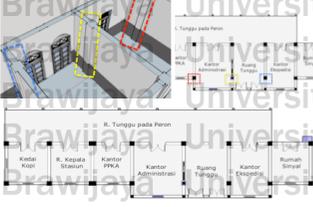
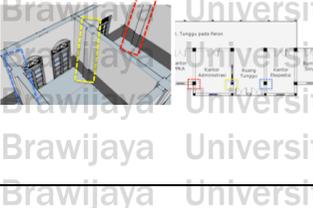
Kolom ini telah ada sejak pertama kali dibangun yaitu tahun 1926 sehingga memiliki nilai historis tinggi.  
**Nilai = 3**

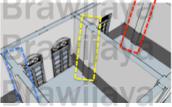
karakter kolom ini telah banyak ditemukan pada bangunan sekitarnya walaupun material penyusunnya berbeda.  
**Nilai = 2**

Kolom ini tidak mengalami perubahan bentuk semenjak pertama kali dibangun.  
**Nilai = 3**

Kebersihan kolom ini tergolong sedang karena bangunan tidak lagi difungsikan secara keseluruhan walaupun perubahannya tidak ada dan kerusakannya

16

			dan karakter bangunan. <b>Nilai = 3</b>			rendah. <b>Nilai = 2</b>		
53.	<p>Kolom Interior K4</p> 	<p>Kolom Interior tidak memiliki perubahan gaya sejak pertama kali dibangun dan tetap dipertahankan sampai saat ini. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Kolom interior bangunan stasiun ini memiliki ciri khas yang diwakili oleh ukurannya yang besar dan kekokohnya sehingga peran kehadirannya dapat meningkatkan kualitas serta citra dan karakter bangunan. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Kolom ini telah ada sejak pertama kali dibangun yaitu tahun 1926 sehingga memiliki nilai historis tinggi. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>karakter kolom ini telah banyak ditemukan pada bangunan sekitarnya walaupun material penyusunnya berbeda. <b>Nilai = 2</b></p>	<p>Kolom ini tidak mengalami perubahan bentuk semenjak pertama kali dibangun. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Kebersihan kolom ini tergolong rendah karena bangunan tidak lagi difungsikan secara keseluruhan walaupun perubahannya tidak ada dan kerusakannya rendah. <b>Nilai = 1</b></p>	15
54.	<p>Kolom Interior K7</p> 	<p>Kolom Interior tidak memiliki perubahan gaya sejak pertama kali dibangun dan tetap dipertahankan sampai saat ini. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Kolom interior bangunan stasiun ini memiliki ciri khas yang diwakili oleh ukurannya yang besar dan kekokohnya sehingga peran kehadirannya dapat meningkatkan kualitas serta citra dan karakter bangunan. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Kolom ini telah ada sejak pertama kali dibangun yaitu tahun 1926 sehingga memiliki nilai historis tinggi. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>karakter kolom ini telah banyak ditemukan pada bangunan sekitarnya walaupun material penyusunnya berbeda. <b>Nilai = 2</b></p>	<p>Kolom ini tidak mengalami perubahan bentuk semenjak pertama kali dibangun. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Kebersihan kolom ini tergolong rendah karena bangunan tidak lagi difungsikan secara keseluruhan walaupun perubahannya tidak ada dan kerusakannya rendah. <b>Nilai = 1</b></p>	15
55.	<p>Kolom Interior K10</p> 	<p>Kolom Interior tidak memiliki perubahan gaya sejak pertama kali dibangun dan tetap dipertahankan sampai saat ini.</p>	<p>Kolom interior bangunan stasiun ini memiliki ciri khas yang diwakili oleh ukurannya yang besar dan kekokohnya sehingga peran</p>	<p>Kolom ini telah ada sejak pertama kali dibangun yaitu tahun 1926 sehingga memiliki nilai historis tinggi. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>karakter kolom ini telah banyak ditemukan pada bangunan sekitarnya walaupun material penyusunnya berbeda.</p>	<p>Kolom ini tidak mengalami perubahan bentuk semenjak pertama kali dibangun. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Kebersihan kolom ini tergolong rendah karena bangunan tidak lagi difungsikan secara keseluruhan walaupun</p>	15

		<b>Nilai = 3</b>	kehadirannya dapat meningkatkan kualitas serta citra dan karakter bangunan. <b>Nilai = 3</b>	<b>Nilai = 2</b>	perubahannya tidak ada dan kerusakannya rendah. <b>Nilai = 1</b>			
56.	Kolom Interior K13 	Kolom Interior tidak memiliki perubahan gaya sejak pertama kali dibangun dan tetap dipertahankan sampai saat ini. <b>Nilai = 3</b>	Kolom interior bangunan stasiun ini memiliki ciri khas yang diwakili oleh ukurannya yang besar dan kekokohnya sehingga peran kehadirannya dapat meningkatkan kualitas serta citra dan karakter bangunan. <b>Nilai = 3</b>	Kolom ini telah ada sejak pertama kali dibangun yaitu tahun 1926 sehingga memiliki nilai historis tinggi. <b>Nilai = 3</b>	karakter kolom ini telah banyak ditemukan pada bangunan sekitarnya walaupun material penyusunnya berbeda. <b>Nilai = 2</b>	Kolom ini tidak mengalami perubahan bentuk semenjak pertama kali dibangun. <b>Nilai = 3</b>	Kebersihan kolom ini tergolong rendah karena bangunan tidak lagi difungsikan secara keseluruhan walaupun perubahannya tidak ada dan kerusakannya rendah. <b>Nilai = 1</b>	15
57.	Dinding Interior Kedai Kopi 	Dinding mengalami perubahan warna dari warna putih menjadi warna biru, namun karakter asli dinding masih terlihat. <b>Nilai = 2</b>	Dinding mengalami karakter yang menonjol sebagai elemen bangunan asli terkait dengan ketebalan dindingnya. Tetapi pada beberapa sisi kedai kopi ini mengalami penambahan dinding akibat perluasan ruang. <b>Nilai = 2</b>	Dinding yang asli sudah ada sejak pertama kali dibangun yaitu pada tahun 1926 sehingga memiliki nilai historis tinggi. <b>Nilai = 3</b>	Karakter dinding yang tebal yang membedakan karakter dinding bangunan stasiun ini dengan bangunan-bangunan lain disekitarnya. <b>Nilai = 3</b>	Dinding tidak mengalami perubahan bentuk. <b>Nilai = 3</b>	Dinding mempunyai kebersihan yang sedang karena kegiatan yang diwadahnya tidak terlalu memperhatikan kebersihan bangunannya. <b>Nilai = 2</b>	15
58.	Dinding Interior Rumah Sinyal	Dinding tidak mengalami perubahan warna maupun gaya, sehingga karakter	Dinding mengalami karakter yang menonjol sebagai elemen bangunan asli terkait dengan	Dinding yang asli sudah ada sejak pertama kali dibangun yaitu pada tahun 1926	Karakter dinding yang tebal yang membedakan karakter dinding bangunan stasiun	Dinding hanya mengalami sedikit perubahan bentuk karena dilubangi untuk akses yang	Dinding mempunyai kebersihan yang sedang walaupun mewadahi fungsi	16



aslinya tetap bertahan.  
**Nilai = 3**

ketebalan dindingnya. Tetapi pada satu sisi telah dilubangi untuk memberikan akses masuk yang baru. Tetapi peranannya masih meningkatkan kualitas serta citra dan karakter bangunan.  
**Nilai = 3**

sehingga memiliki nilai historis tinggi.  
**Nilai = 3**

ini dengan bangunan-bangunan lain disekitarnya.  
**Nilai = 3**

baru. ruang yang baru.  
**Nilai = 2** **Nilai = 2**

59.

Lantai Batu Alam



Gambar 4.53 Lantai Batu Alam pada Kedai Kopi

Lantai ini tidak memiliki perubahan gaya sejak pertama kali dibangun yaitu tahun 1926.  
**Nilai = 3**

Mempunyai karakter yang menonjol dan ciri khas yang mampu memperkuat citra dan karakter bangunan kolonial.  
**Nilai = 3**

Lantai ini sudah ada sejak pertama kali dibangun sehingga memiliki nilai historis yang tinggi.  
**Nilai = 3**

Karakter lantai ini tidak dapat ditemukan pada bangunan baru disekitarnya.  
**Nilai = 3**

Lantai ini mengalami perubahan bentuk pada beberapa bagian ruangan terkait fungsional baru yang diwadahnya.  
**Nilai = 2**

Tidak memiliki kebersihan yang tinggi karena alas kaki tidak perlu dilepas ketika memijak lantai ini.  
**Nilai = 1**

15

60.

Lantai tegel

Lantai ini tidak memiliki perubahan gaya sejak pertama kali dibangun yaitu tahun 1926.  
**Nilai = 3**

Mempunyai karakter yang menonjol dan ciri khas yang mampu memperkuat citra dan karakter bangunan kolonial.  
**Nilai = 3**

Lantai ini sudah ada sejak pertama kali dibangun sehingga memiliki nilai historis yang tinggi.  
**Nilai = 3**

Karakter lantai ini tidak dapat ditemukan pada bangunan baru disekitarnya.  
**Nilai = 3**

Lantai ini mengalami perubahan bentuk pada beberapa bagian ruangan terkait fungsional baru yang diwadahnya.  
**Nilai = 2**

Tidak memiliki kebersihan yang tinggi karena alas kaki tidak perlu dilepas ketika memijak lantai ini.  
**Nilai = 1**

15



Gambar 4.54 Lantai Tegel pada ruang Peron

61.	Plafond Kayu Kedai kopi	Plafond tidak mengalami perubahan gaya sejak pertama kali dibangun yaitu pada tahun 1926 sehingga gaya masih asli. <b>Nilai = 3</b>	Plafon mempunyai karakter yang menonjol terkait dengan materialnya yang berupa kayu jati yang sampai saat ini tidak mengalami kerusakan yang berat. <b>Nilai = 3</b>	Plafon kayu ini telah dibangun sejak tahun 1926 sehingga memiliki nilai historis yang tinggi. <b>Nilai = 3</b>	Merupakan material pelingkup plafond yang tidak banyak ditemukan pada bangunan-bangunan sekitarnya. <b>Nilai = 3</b>	Plafond tidak mengalami perubahan bentuk. <b>Nilai = 3</b>	Keterawatannya sedang dengan perubahan yang rendah dan kerusakan yang rendah. <b>Nilai = 2</b>	17
62.	Plafon pada Peron Stasiun (Koridor Stasiun)	Plafond tidak mengalami perubahan gaya sejak pertama kali dibangun yaitu pada tahun 1926 tetapi beberapa material telah	Plafon mempunyai karakter yang menonjol terkait dengan materialnya yang berupa kayu jati yang sampai saat ini tidak mengalami	Plafon kayu ini telah dibangun sejak tahun 1926 sehingga memiliki nilai historis yang tinggi. <b>Nilai = 3</b>	Merupakan material pelingkup plafond yang tidak banyak ditemukan pada bangunan-bangunan sekitarnya tetapi	Perubahan pada sebagian material pembentuk plafonnya tidak mengubah keseluruhan bentukan plafon bangunannya.	Keterawatannya sedang dengan perubahan yang rendah dan kerusakan yang rendah. <b>Nilai = 2</b>	15

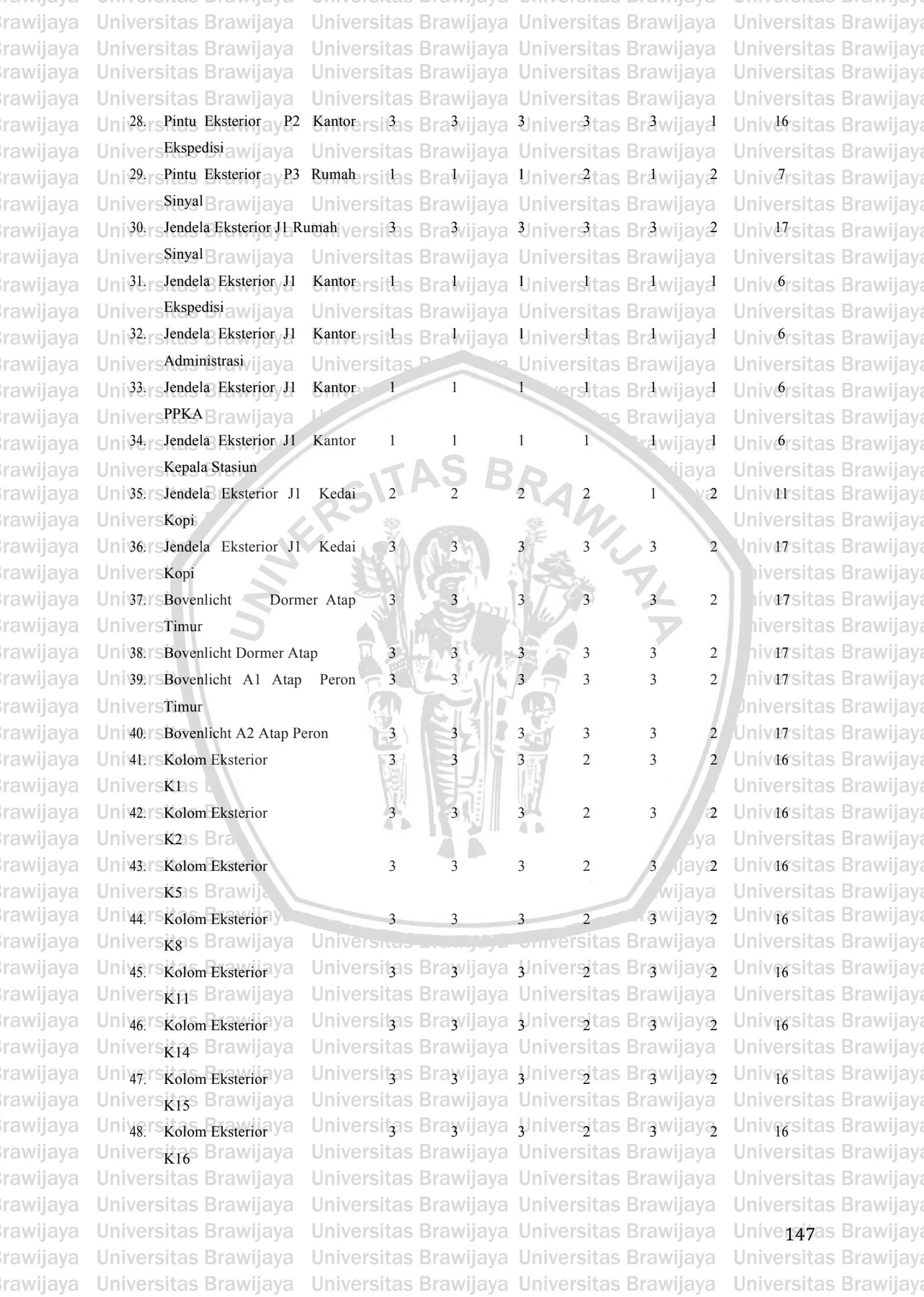
		mengalami perubahan. <b>Nilai = 2</b>	kerusakan yang berat. <b>Nilai = 3</b>	saat ini terdapat penambahan plafon dengan material galvalum. <b>Nilai = 2</b>	<b>Nilai = 3</b>			
63.	Gevel A1 	Gevel tidak mengalami perubahan gaya sejak pertama kali dibangun yaitu pada tahun 1926 sehingga gaya masih asli. <b>Nilai = 3</b>	Gevel mempunyai karakter yang menonjol terkait dengan materialnya yang berupa kayu jati yang sampai saat ini tidak mengalami kerusakan yang berat. <b>Nilai = 3</b>	Gevel kayu ini telah dibangun sejak tahun 1926 sehingga memiliki nilai historis yang tinggi. <b>Nilai = 3</b>	Merupakan material pelingkup Gevel yang tidak banyak ditemukan pada bangunan-bangunan sekitarnya. <b>Nilai = 3</b>	Gevel teridentifikasi asli dan tidak mengalami perubahan bentuk. <b>Nilai = 3</b>	Keterawatannya sedang dengan perubahan yang hampir tidak ada dan kerusakan yang rendah. <b>Nilai = 2</b>	17
64.	Gevel A2 	Gevel tidak mengalami perubahan gaya sejak pertama kali dibangun yaitu pada tahun 1926 sehingga gaya masih asli. <b>Nilai = 3</b>	Gevel mempunyai karakter yang menonjol terkait dengan materialnya yang berupa kayu jati yang sampai saat ini tidak mengalami kerusakan yang berat. <b>Nilai = 3</b>	Gevel kayu ini telah dibangun sejak tahun 1926 sehingga memiliki nilai historis yang tinggi. <b>Nilai = 3</b>	Merupakan material pelingkup Gevel yang tidak banyak ditemukan pada bangunan-bangunan sekitarnya. <b>Nilai = 3</b>	Gevel teridentifikasi asli dan tidak mengalami perubahan bentuk. <b>Nilai = 3</b>	Keterawatannya sedang dengan perubahan yang hampir tidak ada dan kerusakan yang rendah. <b>Nilai = 2</b>	17
<b>Karakter Struktural</b>								
65.	Kolom Struktur Bangunan Induk	Kolom masih terdefinisi asli yang berukuran besar dengan	Kolom menggunakan material batu bata yang berbeda	Kolom bangunan masih terdiri dari kolom-kolom asli. <b>Nilai = 3</b>	Kolom bangunan telah banyak digunakan pada bangunan lain di	Kolom-kolom asli bangunannya tidak mengalami perubahan	Secara keseluruhan kolom mempunyai	13

		<p>material batu bata yang berfungsi sebagai struktur pembentuk selubung bangunan dan penahan struktur atap. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>dengan bangunan-bangunan baru masa kini, menonjolkan karakter serta meningkatkan citra kualitas bangunan. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>sekitarnya, tetapi telah jarang ditemukan. <b>Nilai = 2</b></p>	<p>struktur begitu pula dalam penyusunan modulnya. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>kebersihan yang rendah karena banyak kolom yang dibiarkan begitu saja terkait ruang-ruang yang tidak lagi difungsikan. <b>Nilai = 1</b></p>	
<p>66. Struktur Rangka Peron</p>	 <p>Gambar 4.61 Rangka Atap Cremona pada Peron</p>	<p>Struktur Rangka pada peron masih terdefinisi asli dan menyiratkan karakter asli yang tetap bertahan. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Peran kehadiran struktur rangka pada peron ini dapat meningkatkan kualitas serta citra dan karakter bangunan yang memiliki ciri khas bangunan kolonial. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Struktur rangka peron masih terdefinisi asli yang dibangun pada tahun 1926 sehingga memiliki nilai historis tinggi. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Struktur rangka Cremona yang dimiliki peron ini kini telah banyak ditemukan di sekitar kawasan. <b>Nilai = 2</b></p>	<p>Tidak mengalami perubahan bentuk semenjak pertama kali dibangun. <b>Nilai = 3</b></p> <p>Keterawatannya tergolong sedang karena pada kolom struktur terdapat beberapa barang-barang yang digantungkan. <b>Nilai = 2</b></p>	<p>16</p>
<p>67. Dinding Penopang</p>		<p>Dinding masih teridentifikasi asli walaupun pada Kedai kopi, dinding mengalami pembongkaran untuk penambahan perluasan ruangnya. <b>Nilai = 2</b></p>	<p>Dinding penopang mempunyai karakter asli yang menonjol yang menjadi ciri khas bangunan kolonial. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Dinding penopang telah berdiri sejak pertama kali dibangun yaitu tahun 1926. <b>Nilai = 3</b></p>	<p>Dinding penopang dengan ketebalan seperti bangunan stasiun ini jarang ditemukan pada bangunan lain di sekitar kawasan. <b>Nilai = 2</b></p>	<p>Terdapat perubahan pada kedai kopi terkait penambahan luasan ruangan sehingga mengalami perubahan bentuk. <b>Nilai = 2</b></p> <p>Dinding penopang mempunyai kebersihan yang rendah karena sebagian besar ruangan tidak lagi difungsikan. <b>Nilai = 1</b></p>	<p>13</p>



Tabel 4.2 Rekapitulasi Penilaian Makna Kultural Eks Stasiun Kereta Api Lumajang

No	Variabel	(es)	(lb)	(ps)	(kl)	(kb)	(kt)	Total Nilai
<b>Karakter Spasial</b>								
1.	Fungsi Ruang	2	3	3	3	2	1	14
2.	Hubungan Ruang	1	1	3	3	3	1	12
3.	Alur Sirkulasi	2	2	2	1	2	1	10
4.	Hirarki Ruang	2	2	3	1	2	1	11
5.	Orientasi Bangunan	1	3	3	1	2	1	11
6.	Orientasi Ruang	2	2	3	1	3	1	12
7.	Proporsi	2	3	3	1	2	1	12
8.	Irama/Perulangan	3	1	3	1	3	2	13
9.	Dominasi	2	3	3	1	2	1	12
10.	Simetri	2	2	2	2	2	2	12
<b>Karakter Visual</b>								
11.	Proporsi Visual Timur	2	2	2	2	2	1	11
12.	Proporsi Visual Barat	3	3	2	2	3	1	15
13.	Irama/Perulangan	3	3	2	2	2	1	13
14.	Dominasi Visual	2	1	2	2	2	1	10
15.	Simetri	2	2	2	2	3	2	13
16.	Atap Bangunan Induk	2	1	2	1	2	2	10
17.	Atap Peron	3	3	3	3	3	2	17
18.	Dinding Eksterior Barat	3	3	3	3	3	2	17
19.	Dinding Eksterior Timur	2	1	2	3	1	1	10
20.	Pintu Eksterior P1 Tunggu Barat	R.	1	1	1	1	1	6
21.	Pintu Eksterior P1 Tunggu Barat	R.	3	3	3	3	1	16
22.	Pintu Eksterior P1 Tunggu Timur	R.	1	1	1	1	1	6
23.	Pintu Eksterior P1 Tunggu Timur	R.	1	1	1	1	1	6
24.	Pintu Eksterior P1 Administrasi	Kantor	3	3	3	3	1	16
25.	Pintu Eksterior P1 PPKA	Kantor	1	1	1	2	1	7
26.	Pintu Eksterior P1 Stasiun	R. Kepala	1	1	1	2	1	7
27.	Pintu Eksterior P1 Kopi	Kedai	1	1	1	1	1	6



28.	Pintu Eksterior	P2 Kantor	3	3	3	3	1
	Ekspedisi						16
29.	Pintu Eksterior	P3 Rumah	1	1	2	1	2
	Sinyal						7
30.	Jendela Eksterior	J1 Rumah	3	3	3	3	2
	Sinyal						17
31.	Jendela Eksterior	J1 Kantor	1	1	1	1	1
	Ekspedisi						6
32.	Jendela Eksterior	J1 Kantor	1	1	1	1	1
	Administrasi						6
33.	Jendela Eksterior	J1 Kantor	1	1	1	1	1
	PPKA						6
34.	Jendela Eksterior	J1 Kantor	1	1	1	1	1
	Kepala Stasiun						6
35.	Jendela Eksterior	J1 Kedai	2	2	2	1	2
	Kopi						11
36.	Jendela Eksterior	J1 Kedai	3	3	3	3	2
	Kopi						17
37.	Bovenlicht	Dormer Atap Timur	3	3	3	3	2
							17
38.	Bovenlicht	Dormer Atap	3	3	3	3	2
							17
39.	Bovenlicht	A1 Atap Peron Timur	3	3	3	3	2
							17
40.	Bovenlicht	A2 Atap Peron	3	3	3	3	2
							17
41.	Kolom Eksterior	K1	3	3	3	2	3
							2
42.	Kolom Eksterior	K2	3	3	3	2	3
							2
43.	Kolom Eksterior	K5	3	3	3	2	3
							2
44.	Kolom Eksterior	K8	3	3	3	2	3
							2
45.	Kolom Eksterior	K11	3	3	3	2	3
							2
46.	Kolom Eksterior	K14	3	3	3	2	3
							2
47.	Kolom Eksterior	K15	3	3	3	2	3
							2
48.	Kolom Eksterior	K16	3	3	3	2	3
							2

49.	Kolom Eksterior K17	3	3	3	2	3	2	16
50.	Kolom Eksterior K18	3	3	3	2	3	2	16
51.	Kolom Eksterior K19	3	3	3	2	3	2	16
52.	Kolom Eksterior K20	3	3	3	2	3	2	16
53.	Kolom Interior K4	3	3	3	2	3	1	15
54.	Kolom Interior K7	3	3	3	2	3	1	15
55.	Kolom Interior K10	3	3	3	2	3	1	15
56.	Kolom Interior K13	3	3	3	2	3	1	15
57.	Dinding Interior Kedai Kopi	2	2	3	3	3	2	15
58.	Dinding Interior Rumah Sinyal	3	3	3	3	2	2	16
59.	Lantai Batu Alam	3	3	3	3	2	1	15
60.	Lantai tegel	3	3	3	3	2	1	15
61.	Plafond Kayu Kedai kopi	3	3	3	3	3	2	17
62.	Plafon pada Peron Stasiun (Koridor Stasiun)	2	3	3	2	3	2	15
63.	Gevel A1	3	3	3	3	3	2	17
64.	Gevel A2	3	3	3	3	3	2	17
65.	Kolom Struktur Bangunan Induk	3	3	3	2	3	1	13
66.	Struktur Rangka Peron	3	3	3	2	3	2	16
67.	Dinding Penopang	2	3	3	2	2	1	13

Nilai total pada tiap-tiap elemen diatas selanjutnya akan digunakan sebagai acuan untuk mengetahui tindakan pelestarian yang akan dilakukan dan batas-batas yang diperbolehkan menurut nilai potensialnya. Hasil nilai dibagi menjadi tiga potensial, yaitu potensial rendah, potensial sedang, dan potensial tinggi. Nilai total diatas akan dibagi dalam tiga interval untuk kemudian digolongkan dalam kelompok potensi bangunan dilestarikan. Pengelompokan tersebut adalah sebagai berikut.

Tabel 4.3 Kelompok Penilaian

Penilaian	Keterangan
Nilai < 10	Potensial Rendah
Nilai 11 – 15	Potensial Sedang
Nilai > 16	Potensial Tinggi

#### 4.6 Strategi dan Arah Pelestarian

Strategi dan arah pelestarian dibagi menjadi beberapa langkah terkait dengan tingkat perubahan yang terjadi pada tiap-tiap elemennya yaitu preservasi, konservasi, rehabilitasi, dan rekonstruksi. Untuk preservasi dan konservasi adalah tindakan yang dilakukan terhadap elemen bangunan dengan potensial tinggi. Tingkat perubahan fisik yang diperbolehkan adalah sangat kecil – kecil. Sedangkan konservasi dan rehabilitasi adalah tindakan yang dilakukan terhadap elemen bangunan dengan potensial sedang. Tingkat perubahan fisik yang diperbolehkan adalah Kecil hingga ke perubahan sedang – besar. Yang terakhir adalah rehabilitasi dan rekonstruksi yaitu tindakan yang perlu dilakukan terhadap elemen dengan potensial rendah. Tingkat perubahan fisik yang diperbolehkan adalah sedang—besar hingga besar.

Arahan tindakan fisik tersebut digunakan dalam mengetahui batas-batas yang diperbolehkan dalam melakukan perubahan fisik bagi tiap-tiap elemen bangunan. Setelah menentukan batas-batas perubahan fisik, kemudian tindakan pelestarian dapat ditentukan berdasarkan tingkat perubahan yang diperbolehkan.

##### a. Potensial Rendah

Nilai potensial rendah dimulai dari 6 sampai 10. Elemen-elemen yang mendapatkan nilai total rendah adalah bangunan yang telah hilang, telah diganti, yang mengalami perubahan total hingga menghilangkan karakter asli bangunan. Ketidakterkaitan dengan peranan sejarah juga berlaku pada elemen berpotensi rendah.

Tabel 4.4 Elemen bangunan dengan Potensial Rendah

No	Variabel	Total Nilai	Kelas Pelestarian
1.	Alur Sirkulasi	10	Potensial Rendah
2.	Dominasi Visual	10	Potensial Rendah
3.	Atap Bangunan Induk	10	Potensial Rendah
4.	Dinding Eksterior Timur	10	Potensial Rendah

5.	Pintu Eksterior P1 R. Tunggu Barat	6	Potensial Rendah
6.	Pintu Eksterior P1 R. Tunggu Timur	6	Potensial Rendah
7.	Pintu Eksterior P1 R. Tunggu Timur	6	Potensial Rendah
8.	Pintu Eksterior P1 Kantor PPKA	7	Potensial Rendah
9.	Pintu Eksterior P1 R. Kepala Stasiun	7	Potensial Rendah
10.	Pintu Eksterior P1 Kedai Kopi	6	Potensial Rendah
11.	Pintu Eksterior P1 Rumah Siyal	7	Potensial Rendah
12.	Jendela Eksterior J1 Kantor Ekspedisi	6	Potensial Rendah
13.	Jendela Eksterior J1 Kantor Administrasi	6	Potensial Rendah
14.	Jendela Eksterior J1 Kantor PPKA	6	Potensial Rendah
15.	Jendela Eksterior J1 Kepala Stasiun	6	Potensial Rendah

#### b. Potensial Sedang

Nilai untuk potensial sedang dimulai dari 11 sampai dengan 15. Elemen-elemen yang mendapatkan nilai total sedang adalah bangunan yang telah mengalami perubahan tetapi tidak sampai menghilangkan karakter asli bangunannya. menghilangkan karakter asli bangunan.

Tabel 4.5 Elemen Bangunan dengan Potensial Sedang

No	Variabel	Total Nilai	Kelas Pelestarian
1.	Fungsi Ruang	14	Potensial Sedang
2.	Hubungan Ruang	12	Potensial Sedang
3.	Hirarki Ruang	11	Potensial Sedang
4.	Orientasi Bangunan	11	Potensial Sedang
5.	Orientasi Ruang	12	Potensial Sedang
6.	Proporsi	12	Potensial Sedang
7.	Irama/Perulangan Spasial	13	Potensial Sedang
8.	Dominasi	12	Potensial Sedang
9.	Simetri Spasial	12	Potensial Sedang
10.	Proporsi Visual Timur	11	Potensial Sedang
11.	Proporsi Visual Barat	15	Potensial Sedang
12.	Irama/Perulangan Visual	13	Potensial Sedang
13.	Simetri Visual	13	Potensial Sedang
14.	Jendela Eksterior J1 Kedai Kopi (Timur)	11	Potensial Sedang
15.	Kolom Interior K4	15	Potensial Sedang
16.	Kolom Interior K7	15	Potensial Sedang

17.	Kolom Interior K10	15	Potensial Sedang
18.	Kolom Interior K13	15	Potensial Sedang
19.	Dinding Interior Kedai Kopi	15	Potensial Sedang
20.	Lantai Batu Alam	15	Potensial Sedang
21.	Lantai Tegel	15	Potensial Sedang
22.	Plafon Peron Stasiun (Koridor Stasiun)	15	Potensial Sedang
23.	Kolom Struktur Bangunan Induk	13	Potensial Sedang
24.	Dinding Penopang	13	Potensial Sedang

### c. Potensial Tinggi

Nilai untuk potensial tinggi dimulai dari 16 sampai dengan 18. Elemen-elemen yang mendapatkan nilai total tinggi adalah bangunan yang tidak mengalami perubahan sama sekali. Elemen-elemen ini teridentifikasi masih asli dan mempunyai nilai historis yang tinggi.

Tabel 4.6 Elemen Bangunan dengan Potensial Tinggi

No.	Variabel	Nilai Total	Kelas Pelestarian
1.	Atap Peron	17	Potensial Tinggi
2.	Dinding Eksterior Barat	17	Potensial Tinggi
3.	Pintu Eksterior P2	16	Potensial Tinggi
4.	Pintu Eksterior P5	16	Potensial Tinggi
5.	Pintu Eksterior P9	16	Potensial Tinggi
6.	Jendele Eksterior Rumah Sinyal	17	Potensial Tinggi
7.	Jendela Eksterior Kedai Kopi	17	Potensial Tinggi
8.	Bovenlicht Dormer Barat	17	Potensial Tinggi
9.	Bovenlicht Dormer Timur	17	Potensial Tinggi
10.	Bovenlicht P8	17	Potensial Tinggi
11.	Bovenlicht A1 Atap Peron	17	Potensial Tinggi
12.	Bovenlicht A2 Atap Peron	17	Potensial Tinggi
13.	Kolom Eksterior K1	16	Potensial Tinggi
14.	Kolom Eksterior K2	16	Potensial Tinggi
15.	Kolom Eksterior K5	16	Potensial Tinggi
16.	Kolom Eksterior K8	16	Potensial Tinggi
17.	Kolom Eksterior K11	16	Potensial Tinggi
18.	Kolom Eksterior K14	16	Potensial Tinggi
19.	Kolom Eksterior K15	16	Potensial Tinggi
20.	Kolom Eksterior K16	16	Potensial Tinggi

21.	Kolom Eksterior K17	16	Potensial Tinggi
22.	Kolom Eksterior K18	16	Potensial Tinggi
23.	Kolom Eksterior K19	16	Potensial Tinggi
24.	Kolom Eksterior K20	16	Potensial Tinggi
25.	Dinding Interior Rumah Sinyal	16	Potensial Tinggi
26.	Plafond Kayu Kedai Kopi	17	Potensial Tinggi
27.	Gevel A1 Peron	17	Potensial Tinggi
28.	Gevel A2 Peron	17	Potensial Tinggi
29.	Struktur Rangka Peron	16	Potensial Tinggi

Setelah elemen-elemen dikelompokkan berdasarkan nilai dan arah pelestariannya, kemudian akan diuraikan tindakan pelestarian yang harus dilakukan terkait hasil nilai total elemen-elemennya. Tindakan akan berbeda-beda berdasarkan beberapa perubahan-perubahan yang terjadi. Kegiatan yang dilakukan pada elemen-elemen yang telah digolongkan tersebut akan yaitu berupa pelestarian fisik.

Tabel 4.7 Arah Pelestarian Fisik

No	Variabel	Teknik Pelestarian	Tindakan Pelestarian Fisik
<b>Potensial Rendah (6-10)</b>			
1.	Alur Sirkulasi	Rehabilitasi	Terkait perubahan fungsi bangunan, alur sirkulasi pun ikut berubah. Dalam kasus reaktivasi yang menjadi urgensi penelitian ini, diharapkan dapat terlaksana dengan membuka kembali alur sirkulasi yang saat ini telah berubah dan yang aksesnya sudah ditutup.
2.	Dominasi Visual	Rehabilitasi	Dominasi pada visual bangunan stasiun ini terletak pada peletakan dua pintu kembar yang berukuran besar dan tinggi serta fasad yang mewadahnya ditonjolkan. Saat ini dominasi visualnya sudah tidak terlihat akibat penambahan bangunan baru. Diharapkan bangunan baru yang tidak mempunyai hak penuh atas tanah yang ditempati tersebut direlokasi atau dibongkar dan dilakukan rehabilitasi yang menghadirkan kembali unsur dominasi yang ada pada visual bangunan stasiun ini.

3. Atap Bangunan Induk

Rehabilitasi

Atap bangunan induk sebagian sudah tidak menggunakan material aslinya. Jika memungkinkan, material asli dikembalikan lagi seperti semula.

4. Dinding Eksterior Timur

Rehabilitasi

Dinding eksterior timur ini telah tertutup oleh bangunan baru yang menempel pada bangunan asli. Bangunan baru tersebut harus dibongkar dan dinding eksterior stasiun harus dikembalikan seperti semula.

5. Pintu Eksterior P1 R. Tunggu Barat (Kiri)

Rekonstruksi

Pintu ini telah hilang dan dinding yang berlubang telah ditambal dengan dinding yang baru. P1 adalah pintu yang menjadi dominasi pada fasad yang ditematinya. Dalam pelestariannya, pintu ini harus direkonstruksi dan dikembalikan ke peletakan awalnya.

6. Pintu Eksterior P1 R. Tunggu Timur

Rekonstruksi

Pintu ini terletak pada fasad yang telah ditutup oleh bangunan baru. Di harapkan bangunan baru tersebut dibongkar untuk kemudian dilakukan rekonstruksi pada pintu P3 dan ditempatkan kembali seperti semula.

7. Pintu Eksterior P1 R. Tunggu Timur

Rekonstruksi

Pintu ini terletak pada fasad yang telah ditutup oleh bangunan baru. hal ini sangat disayangkan, dan diharapkan bangunan baru tersebut dibongkar untuk kemudian dilakukan rekonstruksi pada pintu P3 dan ditempatkan kembali seperti semula.

8. Pintu Eksterior P1 Kantor PPKA

Rekonstruksi

Pintu ini telah hilang dan diganti dengan sebuah jendela yang merubah fungsi pintu pada jalur masuk ke ruanganya. Pintu P6 perlu direkonstruksi dan dipasangkan kembali seperti semula agar karakter bangunan kolonial tetap terjaga.

9. Pintu Eksterior P1 R. Kepala Stasiun

Rekonstruksi

Pintu ini telah hilang dan diganti dengan pintu baru dengan ukuran yang lebih kecil dan sama sekali tidak memiliki gaya Neo Klasik yang menjadi langgam bangunan stasiun ini. Pintu P7 perlu direkonstruksi dan dipasangkan kembali seperti semula

10. Pintu Eksterior P1 Kedai Kopi

Rehabilitasi

agar karakter bangunannya tetap terjaga

Pintu yang terdapat pada ruang ini telah berpindah ke bagian timur bangunan yang menghadap ke jalan utama. Hal ini terkait penyesuaian fungsi baru dan perkembangan kawasan sekitarnya. Diharapkan dalam beberapa tahun kedepan, tidak dilakukan perubahan lagi karena elemennya sebenarnya masih asli dan hanya perlu perbaikan dan keterawatan.

11. Pintu Eksterior P3 Rumah Sinyal

Rekonstruksi

Pintu P10 telah berubah total diganti dengan jendela. Jendela penggantinya pun memiliki model lama tetapi penempatannya cenderung asal. Sehingga perlu dilakukan rekonstruksi untuk mengembalikan karakter bangunan. Jika dirubah aksesnya maka pintu harus mempunyai karakter yang sama seperti aslinya.

12. Jendela Eksterior J1 Kantor Ekspedisi

Rekonstruksi

Jendela pada bagian ini telah sulit terlihat karena tertutup oleh bangunan baru. hal ini sangat disayangkan, dan bangunan baru tersebut harus dibongkar lalu dilakukan rekonstruksi pada jendela ini untuk mengembalikan karakter bangunan. Terlebih, jendela J2 ini terletak pada fasad yang menjadi dominasi visual stasiun ini.

13. Jendela Eksterior J1 Kantor Administrasi

Rekonstruksi

Jendela pada bagian ini telah sulit terlihat karena tertutup oleh bangunan baru. hal ini sangat disayangkan, dan bangunan baru tersebut harus dibongkar lalu dilakukan rekonstruksi pada jendela ini untuk mengembalikan karakter bangunan. Terlebih, jendela J2 ini terletak pada fasad yang menjadi dominasi visual stasiun ini.

14. Jendela Eksterior J1 Kantor PPKA

Rekonstruksi

Jendela pada bagian ini telah sulit terlihat karena tertutup oleh bangunan baru. Bangunan baru tersebut harus dibongkar lalu dilakukan rekonstruksi pada jendela

15. Jendela Eksterior J1 R  
Kepala Stasiun

Rekonstruksi

ini untuk mengembalikan karakter bangunan stasiun dengan langgam Neo Klasiknya.

Jendela pada bagian ini telah sulit terlihat karena tertutup oleh bangunan baru. Bangunan baru tersebut harus dibongkar lalu dilakukan rekonstruksi pada jendela ini untuk mengembalikan karakter bangunan stasiun dengan langgam Neo Klasiknya.

---

**Potensial Sedang (11-15)**

---

16. Fungsi Ruang

Konservasi

Fungsi ruang telah mengalami perubahan karena bangunan ini telah tidak memadai aktivitas apapun. Saat stasiun ini direaktivasi seperti perencanaan, diharapkan fungsi-fungsi ruangnya dipertahankan seperti semula.

17. Hubungan Ruang

Rehabilitasi

Hubungan ruang sebagian besar masih dapat teridentifikasi beberapa karakter aslinya. Namun beberapa ruang mengalami perubahan terkait akses yang dirubah sehingga pola hubungan ruangnya pun ikut berubah. Diharapkan jika suatu saat direaktivasi, hubungan ruangnya tetap dipertahankan tidak jauh berbeda. Penambahan ruang boleh dilakukan tetapi menyesuaikan dengan karakter asli bangunannya.

18. Hirarki Ruang

Rehabilitasi

Hirarki ruang masih terlihat utuh dengan peletakan-peletakan kolom yang membagi ruang-ruang dalam stasiun ini menjadi ruang-ruang yang penting dengan membedakan ukurannya. Beberapa zonasi ruang telah berbeda dan ini harus menyesuaikan dengan hirarki pada masa lalu sehingga karakter bangunan tetap terjaga.

19. Orientasi Bangunan

Rehabilitasi

Orientasi bangunan masih sama yaitu menuju barat dan timur. Tetapi orientasi bangunan yang menghadap ke arah timur

20. Orientasi Ruang

Rehabilitasi

telah tertutup oleh bangunan yang baru sehingga sudah tidak dapat terlihat orientasinya. Bangunan lama harus dibongkar dan dilakukan rehabilitasi terkait pendefinisian entrance sebagai orientasi bangunan stasiun ini.

Orientasi ruang-ruang masih menghadap ke arah barat ke arah datangnya peron. Tetapi beberapa pintu pendefinisian orientasi ruangnya telah mengalami perubahan. Dalam usaha rehabilitasinya, orientasi ruang-ruang ini perlu didefinisikan kembali dengan mengembalikan aksesnya seperti semula.

21. Proporsi

Rehabilitasi

Penambahan ruang yang terjadi pada stasiun ini dilakukan di luar bangunan stasiun tetapi sebagian menempel dan menyatu ke bangunan stasiun. Hal ini mengubah proporsi karakter bangunan kolonial yang mempunyai ciri khas hampir sama berat. Bangunan lama boleh dibangun asal tidak menempel pada bangunan yang lama.

22. Irama/Perulangan Spasial

Konservasi

Irama/perulangan geometri persegi panjang pada denah ini tidak berubah dari sejak pertama kali dibangun. Perulangan pada denah ini tidak perlu ditambah lagi karena perulangan geometrinya telah membentuk ruang sekuen linier yang menjadi ciri khas bangunan kolonial.

23. Dominasi Spasial

Rehabilitasi

Dominasi spasial yang terletak pada ruang tunggu ini tidak perlu dirubah. Atau dalam proses setelah reaktivasi diperlukan ruang yang lebih besar, maka pembangunan boleh dilakukan asal berpedoman pada batasan tidak menghilangkan karakter bangunan kolonial dan tidak merusak elemen-elemen asli bangunan.

24. Simetri Spasial

Rehabilitasi

Simetri spasial saat ini tidak mengalami

perubahan yang mencolok, dan beberapa ruang baru yang terbangun tidak terlalu mempengaruhi karakter ruang-ruang dalam bangunannya. Tetapi dalam penambahan ruang-ruangnya, dicukupkan saja karena sudah terdapat ruang tambahan yang cukup besar.

25. Proporsi Visual Timur Rehabilitasi

Proporsi visual pada fasad di timur bangunan ini tidak lagi nampak. Yang terlihat hanya bentuk atap yang masih mendefinisikan bangunan lama yang walaupun saat ini telah tertutup tembok. Proporsi visual timur ini perlu sekali mendapatkan tindakan rehabilitasi untuk menampilkan kembali karakter bangunan yang telah tidak tampak.

26. Proporsi Visual Barat Konservasi

Proporsi pada fasad di barat bangunan ini masih tampak asli dan menunjukkan proporsi visual bangunan lamanya. Diharapkan pada fasad ini tidak terdapat perubahan yang mempengaruhi proporsi spasial bangunannya karena ciri bangunan kolonial adalah mempunyai denah yang ramping.

27. Irama/Perulangan Visual Konservasi

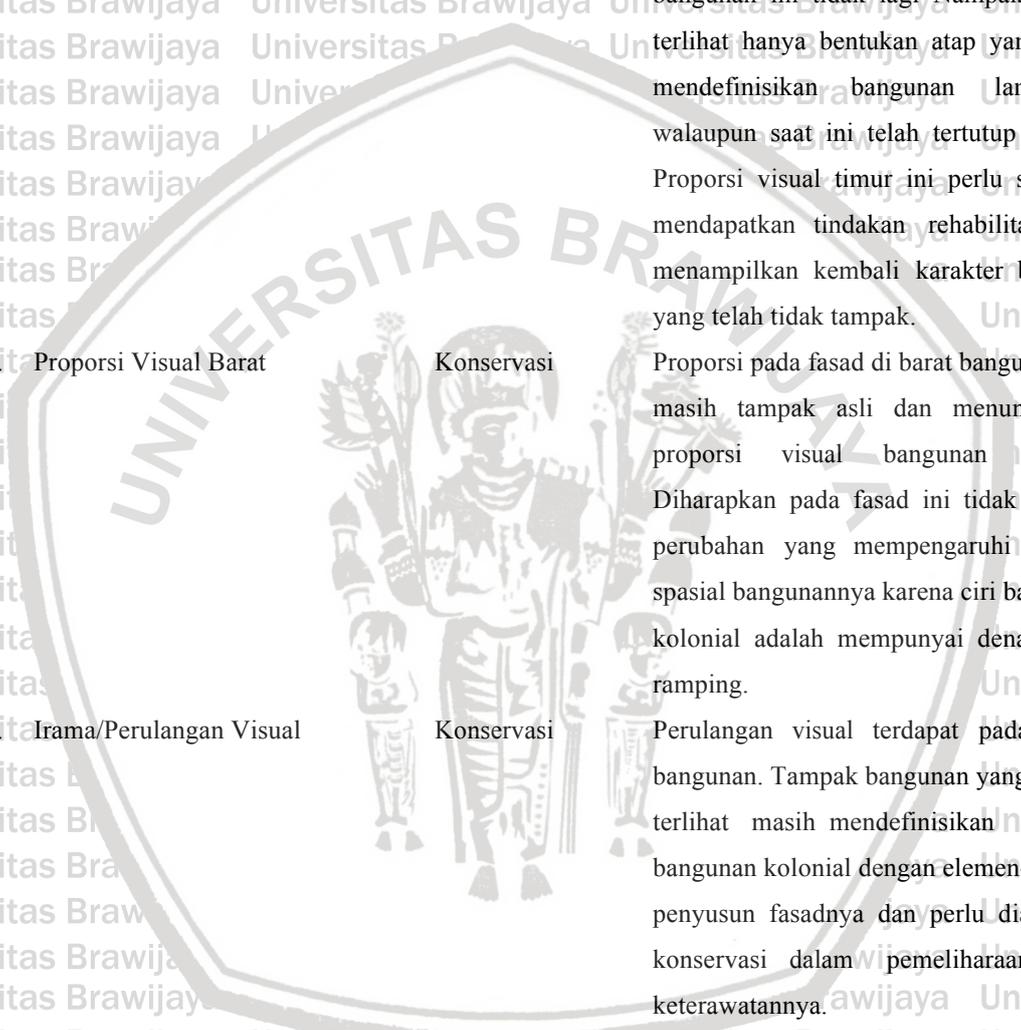
Perulangan visual terdapat pada tampak bangunan. Tampak bangunan yang masih terlihat masih mendefinisikan bentuk bangunan kolonial dengan elemen-elemen penyusun fasadnya dan perlu diadakan konservasi dalam pemeliharannya dan keterawatannya.

28. Simetri Visual Konservasi

Simetri visual yang dimiliki oleh stsiun ini mempunyai simetri yang lebih berat pada satu sisi. Tetapi karakter bangunannya asli. Diharapkan dalam beberapa waktu kedepan, tidak terjadi penambahan bangunan yang tidak terarah sehingga akan berpengaruh besar pada keseimbangan simetri visualnya.

29. Jendela Eksterior J1 Kedai Rehabilitasi

Jendela ini telah berganti menjadi pintu.



Kopi (Timur)

Tetapi karakter yang dimiliki pintu ini menyiratkan bangunan kolonial yang memiliki ornament-mamen khas pada jendelanya. Jika perubahan ini berkaitan dengan penyesuaian fungsi, diharapkan tidak lagi terjadi perubahan dan lebih dilakukn perawatn terhadap elemen satu ini.

30. Kolom Interior K4

Konservasi

Kolom interior K4 tidak banyak berubah karena bangunan ini masih kokoh berdiri. Hanya terkait bangunan yang tidak difungsikan lagi, maka kolom ini hanya perlu perawatan.

31. Kolom Interior K7

Konservasi

Kolom interior K7 tidak banyak berubah karena bangunan ini masih kokoh berdiri. Hanya terkait bangunan yang tidak difungsikan lagi, maka kolom ini hanya perlu perawatan.

32. Kolom Interior K10

Konservasi

Kolom interior K10 tidak banyak berubah karena bangunan ini masih kokoh berdiri. Hanya terkait bangunan yang tidak difungsikan lagi, maka kolom ini hanya perlu perawatan.

33. Kolom Interior K13

Konservasi

Kolom interior K13 tidak banyak berubah karena bangunan ini masih kokoh berdiri. Hanya terkait bangunan yang tidak difungsikan lagi, maka kolom ini hanya perlu perawatan.

34. Dinding Interior Kedai Kopi

Konservasi

Dinding ini tidak memiliki perubahan pada sisi utara, timur dan selatannya. Perubahan terjadi pada sisi barat saja dikarenakan bangunan ini diberi luasan tambahan. Pelestarian pada ruangan ini cukup dengan keterawatan dan tidak merubah-rumah elemennya lagi.

35. Lantai Batu Alam

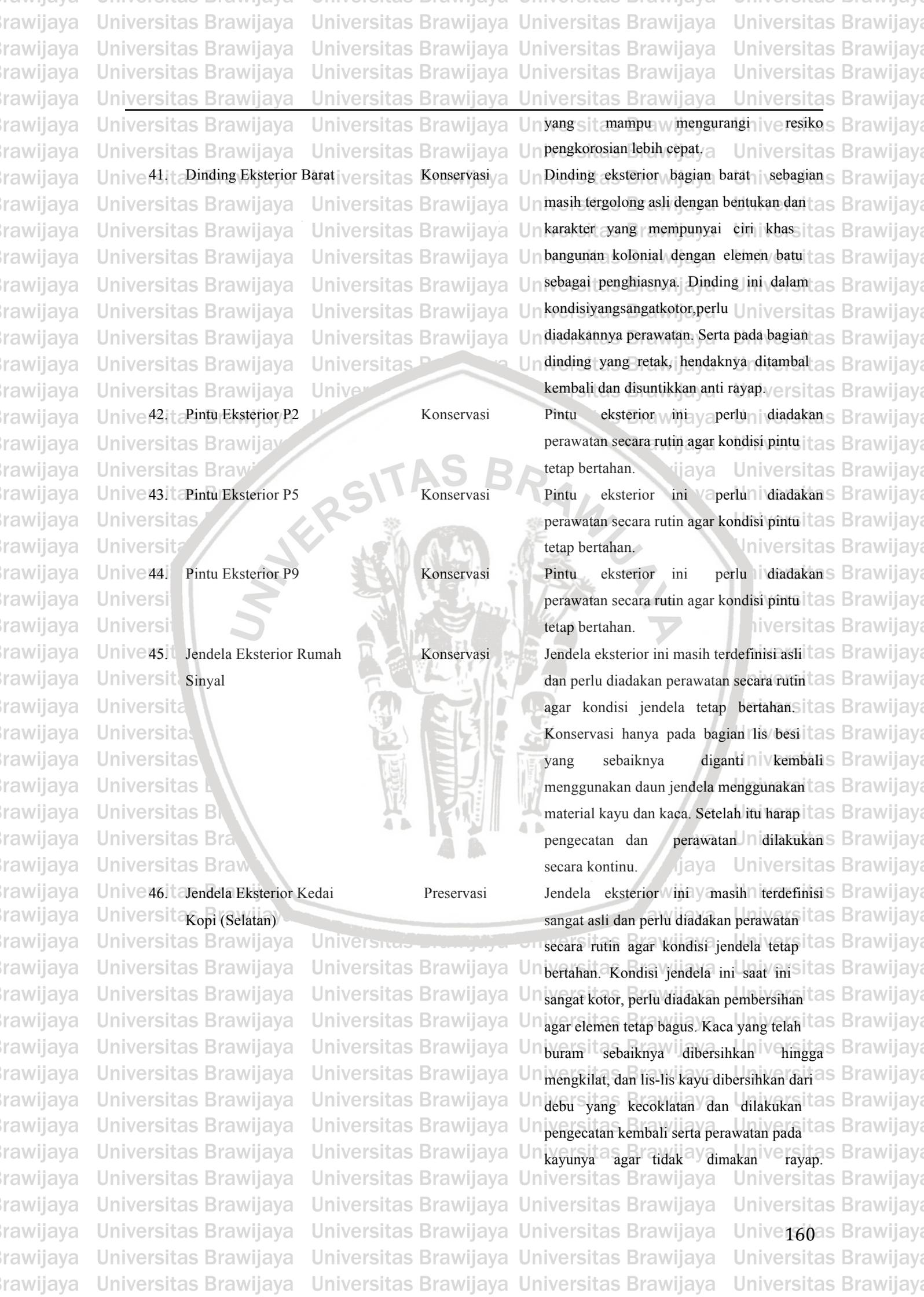
Konservasi

Lantai batu alam ini masih terlihat asli dan kokoh sampai saat ini. Tidak ditemukan lantai batu alam yang pecah. Lantai ini hanya perlu dirawat. Sebagian lantai batu alam ini telah berubah, diharapkan dapat

			dilestarikan sisanya.
36.	Lantai Tegel	Konservasi	Lantai tegel masih teridentifikasi asli. Lantai ini terdapat pada warung kopi yang mengalami perluasan ruangnya sehingga mengambil lantai peron. Tegel yang maish utuh ini sebaiknya tidak lagi dihancurkan, tegel ini peru dirawat.
37.	Plafon Peron Stasiun (Koridor Stasiun)	Konservasi	Plafon peron stasiun yang masih bermaterial kayu hendaknya dipertahakan dan jika perlu diadakan perubahan, sebaiknya dengan material yang sama seperti sedia kala dan tidak menghilangkan karakter khas bangunan stasiun ini.
38.	Kolom Struktur Bangunan Induk	Konservasi	Kolom struktur bangunan induk masih teridentifikasi asli dan saat ini masih berdiri kokoh. Sebaiknya kolom struktur ini dilakukan perawatan dan membatasi suatu hal yang akan merubahnya.
39.	Dinding Penopang	Konservasi	Dinding penopang masih terdefinisi asli, hanya perlu keterawatan karena saat ini dinding penopang dalam keadaan yang sangat kotor. Sebaiknya perubahan-perubahan yang telah terjadi tidak dilanjutkan karena perlahan akan merubah karakter dan terjadi pencampuran struktur yang berbeda karena ketebalan dinding lama dan dinding baru pasti berbeda terkait material yang tersedia pada jaman dahulu dan sekarang telah berbeda.

**Potensial Tinggi (16-18)**

40.	Atap Peron	Preservasi	Atap peron tergolong masih asli tetapi hanya kurang terawatt. Beberapa bagian atap peron justru dibuat tempat untuk meletakkan barang-barang. Sebaiknya barang-barang yang yang mempengaruhi kekuatanstrukturatap peron ini dipindahkan. Preservasi pada atap peron ini dilakukan pada struktur atap dan elemen penutupnya, yaitu pada bagian seng yang sebaiknya diberikan suatu zat
-----	------------	------------	---



yang mampu mengurangi resiko pengkorosian lebih cepat.

41. Dinding Eksterior Barat

Konservasi

Dinding eksterior bagian barat sebagian masih tergolong asli dengan bentukan dan karakter yang mempunyai ciri khas bangunan kolonial dengan elemen batu sebagai penghiasnya. Dinding ini dalam kondisi yang sangat kotor, perlu diadakannya perawatan. Serta pada bagian dinding yang retak, hendaknya ditambal kembali dan disuntikkan anti rayap.

42. Pintu Eksterior P2

Konservasi

Pintu eksterior ini perlu diadkan perawatan secara rutin agar kondisi pintu tetap bertahan.

43. Pintu Eksterior P5

Konservasi

Pintu eksterior ini perlu diadkan perawatan secara rutin agar kondisi pintu tetap bertahan.

44. Pintu Eksterior P9

Konservasi

Pintu eksterior ini perlu diadkan perawatan secara rutin agar kondisi pintu tetap bertahan.

45. Jendela Eksterior Rumah Sinyal

Konservasi

Jendela eksterior ini masih terdefinisi asli dan perlu diadkan perawatan secara rutin agar kondisi jendela tetap bertahan. Konservasi hanya pada bagian lis besi yang sebaiknya diganti kembali menggunakan daun jendela menggunakan material kayu dan kaca. Setelah itu harap pengecatan dan perawatan dilakukan secara kontinu.

46. Jendela Eksterior Kedai Kopi (Selatan)

Preservasi

Jendela eksterior ini masih terdefinisi sangat asli dan perlu diadkan perawatan secara rutin agar kondisi jendela tetap bertahan. Kondisi jendela ini saat ini sangat kotor, perlu diadkan pembersihan agar elemen tetap bagus. Kaca yang telah buram sebaiknya dibersihkan hingga mengkilat, dan lis-lis kayu dibersihkan dari debu yang kecoklatan dan dilakukan pengecatan kembali serta perawatan pada kayunya agar tidak dimakan rayap.

47. Bovenlicht Dormer Atap Barat

Preservasi

Disuntikkan zat pengawet.

Bovenlicht Dormer atap barat ini masih terdefinisi asli dan perlu diadakan perawatan secara rutin agar kondisi bovenlicht tetap bertahan. Pada lis-lis kayunya hendaknya dilakukan pengecekan secara rutin atau bisa diplitur bening, selain menjaga keawetannya, warna aslinya pun masih bisa tampak.

48. Bovenlicht Dormer atap Timur

Preservasi

Bovenlicht Dormer atap timur ini masih terdefinisi asli dan perlu diadakan perawatan secara rutin agar kondisi bovenlicht tetap bertahan. Pada lis-lis kayunya hendaknya dilakukan pengecekan secara rutin atau bisa diplitur bening, selain menjaga keawetannya, warna aslinya pun masih bisa tampak.

49. Bovenlicht A1 Atap Peron (Utara)

Preservasi

Bovenlicht A1 ini masih terdefinisi asli dan perlu diadakan perawatan secara rutin agar kondisi jendela tetap bertahan. Misal pada material kaca, hendaknya kaca ini dibersihkan dan bingkai kayunya dirawat misal diplitur bening secara berkala untuk lebih bisa bertahan dalam beberapa masa kedepan.

50. Bovenlicht A2 Atap Peron (Selatan)

Konservasi

Bovenlicht A2 ini masih terdefinisi asli tetapi perlu diadakan penggantian material kaca yang baru pada dua buah kaca yang telah pecah. Selanjutnya sebaiknya dilakukan pengecekan dan pembersihan secara berkala demi keterawatannya.

51. Kolom Eksterior K1

Preservasi

Kolom masih terdefinisi asli dan kokoh hanya perlu diadakan perawatan secara rutin agar kondisi kolomnya tetap bertahan.

52. Kolom Eksterior K2

Preservasi

Kolom masih terdefinisi asli dan kokoh hanya perlu diadakan perawatan secara rutin agar kondisi kolomnya tetap bertahan.

53. Kolom Eksterior K5

Preservasi

Kolom masih terdefinisi asli dan kokoh

54. Kolom Eksterior K8

Preservasi

hanya perlu diadakan perawatan secara rutin agar kondisi kolomnya tetap bertahan.

55. Kolom Eksterior K11

Konservasi

Kolom masih terdefinisi asli dan kokoh hanya perlu diadakan perawatan secara rutin agar kondisi kolomnya tetap bertahan. Kolom masih terdefinisi asli tetapi terdapat beberapa keretakan pada bagian puncaknya. Sebaiknya diperbaiki kembali dengan menambal dengan plesteran kemudian dihaluskan permukaannya kembali. Kolom masih kokoh dan selanjutnya perlu diadakan perawatan secara rutin agar kondisi kolomnya tetap bertahan.

56. Kolom Eksterior K14

Preservasi

Kolom masih terdefinisi asli dan kokoh hanya perlu diadakan perawatan secara rutin agar kondisi kolomnya tetap bertahan.

57. Kolom Eksterior K15

Preservasi

Kolom masih terdefinisi asli dan kokoh hanya perlu diadakan perawatan secara rutin agar kondisi kolomnya tetap bertahan.

58. Kolom Eksterior K16

Konservasi

Kolom masih terdefinisi asli dan kokoh hanya perlu diadakan perawatan secara rutin agar kondisi kolomnya tetap bertahan. Pada kolom ini terdapat bagian yang sedikit retak yang sebaiknya didempul.

59. Kolom Eksterior K17

Preservasi

Kolom masih terdefinisi asli dan kokoh hanya perlu diadakan perawatan secara rutin agar kondisi kolomnya tetap bertahan.

60. Kolom Eksterior K18

Preservasi

Kolom masih terdefinisi asli dan kokoh hanya perlu diadakan perawatan secara rutin agar kondisi kolomnya tetap bertahan.

61. Kolom Eksterior K19

Preservasi

Kolom masih terdefinisi asli dan kokoh hanya perlu diadakan perawatan secara

62. Kolom Eksterior K20 Konservasi

rutin agar kondisi kolomnya tetap bertahan. Pada ujung kolom mengalami keretakan karena terdapat penambahan dinding bagian atas yang merusak ujung atas kolom ini. Secara keseluruhan kolom masih kuat, hanya perlu perbaikan pada ujung kolom dengan menambal bagian yang tersubstraksi kemudian dilakukan perawatan secara lanjut.

63. Dinding Interior Rumah Sinyal Konservasi

Dinding interior rumah sinyal saat ini dalam kondisi yang bagus karena ruangnya telah difungsikan kembali walaupun dengan fungsi yang berbeda. Harus tetap dipertahankan dengan melakukan pemeliharaan secara rutin.

64. Plafond Kayu Kedai Kopi Preservasi

Plafond Kayu pada interior Kedai kopi saat ini dalam kondisi yang asli karena ruangnya masih difungsikan walaupun kondisinya kurang bersih. Harus dilakukan pembersihan dan pemeliharaan secara rutin agar plafond kayu bertahan lebih lama.

65. Gevel A1 Peron (Utara) Preservasi

Gevel A1 yang bermaterial kayu jati pada gevel atap peron saat ini dalam kondisi yang asli walaupun kondisinya kurang bersih. Harus dilakukan pembersihan dan pemeliharaan secara rutin agar kayu bertahan lebih lama.

66. Gevel A2 Peron (Selatan) Konservasi

Gevel A2 ini berbatasan dengan atap bangunan yang baru sehingga dikhawatirkan mengurangi tingkat keterawatannya. Sebaiknya gevel ini lebih diperhatikan lagi dalam perlakuan penambahan bangunan. Dan perlu dilakukan pembersihan dan pemeliharaan secara rutin agar kayu bertahan lebih lama.

67. Struktur Rangka Peron Konservasi

Struktur rangka peron masih kokoh dan berdiri kuat serta materialnya masih asli. Hanya beberapa kerusakan kecil dan peletakan barang-barang yang memberi



beban tambahan pada struktur rangka ini. Diharapkan barang-barang yang mangkrak pada struktur ini dipindahkan dan dilakukan pemeliharaan rutin pada struktur rangka ini karena mencerminkan karakter yang khas dan kuat.

Demikian pembagian kelas-kelas yang membagi potensi elemen-elemen yang terdapat pada stasiun kereta api Lumajang ini. Kelas Potensial rendah ini lebih banyak didominasi oleh tindakan rekonstruksi karena sebagian besar elemen telah dihilangkan bahkan dirusak. Hal ini sangat disayangkan terjadi pada bangunan yang memiliki nilai sejarah yang tinggi. Selanjutnya yaitu kelas potensial sedang. Elemen-elemen pada potensial sedang ini adalah elemen-elemen yang masih asli dan sedikit berubah tetapi karakternya masih kuat. Didominasi oleh arahan pelestarian konservasi, dengan tingkat perubahan fisik yang diperbolehkan cenderung kecil. Kelas terakhir yaitu kelas potensial tinggi. Sebagian besar elemen-elemen potensial tinggi ini masih mempunyai karakter yang kuat, keaslian bentuk, dan mempunyai nilai historis tinggi. Elemen-elemen ini harus sangat diperhatikan dan dipelihara dengan rutin agar bisa terus bertahan.

Pada fungsi bangunan, diharapkan isu reaktivasi akan mengembalikan fungsi bangunan aslinya sehingga bisa dilakukan rekonstruksi, rehabilitasi, konservasi, dan preservasi yang sesuai dan sejalan dengan fungsi yang akan ditampungnya. Reaktivasi ini akan sangat berpengaruh terhadap moda transportasi dalam kota yang saat ini sudah overload dengan kendaraan pribadi dan truk-truk pasir. Truk-truk pasir dan container ini jika terlalu banyak dan intensitasnya sering, akan selalu membawa permasalahan pada perkerasan jalan di kota Lumajang dan akan sangat bermanfaat jika stasiun ini direaktivasi untuk difungsikan kembali. Sebaiknya rencana ini didukung juga oleh Dirjen Pusat KA didukung pemerintah daerah dari tingkat provinsi, kabupaten, dan kecamatan.

## **BAB IV**

### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **4.1 Tinjauan Objek Penelitian**

##### **4.1.1 Sejarah Stasiun Kereta Api Lumajang**

Stasiun Kereta Api Lumajang ini dibangun pada tahun 1926-1927 oleh StaatsSpoorwegen Oosterlijnen pada masa pemerintahan Belanda. Awal mulanya, dibangun jalur cabang antara petak Klakah – Lumajang – Pasirian dengan tujuan utama yaitu pengangkutan hasil tambang berupa pasir dan hasil bumi, lalu kemudian dijadikan pula fasilitas kereta api untuk penumpang. Bersamaan itu pula, stasiun-stasiun di seluruh Kota Lumajang dibangun untuk mengakomodir jasa surat menyurat dahulu kala yang dikirimkan melalui kereta api untuk berbagai tujuan terutama Eropa yang membutuhkan waktu sekitar sebulan hingga surat tersebut sampai ke tempat tujuan.

Seiring berkembangnya kawasan stasiun Kereta Api Lumajang yang mulai ramai, berkembang pula kawasan pasar yang saat ini disebut Kawasan Pasar Lama di sekitar stasiun Lumajang tersebut. Dari perkembangan ini, jasa perkeretaapian di Lumajang ini pun juga dimanfaatkan pedagang untuk mengangkut hasil bumi mereka dan dipasarkan di area Lumajang dan sekitarnya yang dekat dengan Kereta Api. Dahulu kala, kawasan ini terkenal dengan keramaiannya yang dipenuhi oleh bangsawan Belanda, pedagang Cina, Arab, dan pribumi yang turut meramaikan kawasan Stasiun Kereta Api Lumajang saat masa berjayanya tersebut.

Stasiun kereta api Lumajang ini memiliki pergantian kekuasaan dari Belanda kemudian ke pemerintahan Jepang pada tahun 1942, sehingga terdapat beberapa perubahan visual yang menyertainya. Pada masa kemerdekaan Indonesia, stasiun ini menjadi saksi perebutan kekuasaan yang dilakukan oleh pemuda-pemuda di Kabupaten Lumajang. Setelah itu, stasiun ini tetap beroperasi dengan memfokuskan gerbong untuk penumpang. Tetapi kemudian pada tahun 1978 mengalami penurunan jumlah penumpang. Stasiun Kereta Api Lumajang akhirnya dalam masa kritis sekitar tahun 1985-1987 dengan total pendapatan yang menurun seiring berkembangnya alat transportasi pribadi yang dimiliki masyarakat Lumajang. Satu persatu jalur kereta api ditutup dimulai dari jalur Jember—Rambipuji—Kencong pada tanggal 22 Juli 1977, lalu diikuti jalur dari Kencong—Lumajang pada tanggal 8 Agustus 1978 dan terakhir jalur dalam kota Lumajang yaitu

## BAB V

### PENUTUP

#### 5.1 Kesimpulan

Stasiun Kereta Api Lumajang ini memiliki nilai historis yang tinggi karena merupakan stasiun pertama di Kota Lumajang yang dibangun pada masa penjajahan Belanda. Pembangunan stasiun ini berperan penting terhadap pengembangan kawasan kota Lumajang karena pada titik-titik dibangunnya stasiun, pusat keramaian juga mengikutinya. Dibangun pada tahun 1926 yang saat ini sudah berumur sekitar 92 tahun telah memenuhi persyaratan bangunan cagar budaya yang layak untuk dilestarikan. Beberapa organisasi dalam kota Lumajang telah mengusahakan dalam pelestarian bangunan ini agar dijadikan bangunan cagar budaya, tetapi realisasinya tidak kunjung menjadi realita.

Dalam usaha pelestarian lewat jalur akademik, penelitian ini diangkat dan diharapkan mampu menjadi sumbangsih terhadap beberapa keperluan terkait usaha pelestarian bangunan stasiun ini. Dalam usaha pelestarian bangunan stasiun ini, elemen-elemen yang terdapat pada stasiun kereta api ini digolongkan berdasarkan tiga aspek yaitu karakter visual, spasial, dan struktural. Kemudian elemen-elemen masing-masing karakter dinilai menggunakan parameter makna kultural yang terdiri dari estetika, keluarbiasaan, peranan sejarah, kelangkaan, keaslian bentuk, dan keterawatan. Penilaian makna kultural ini merupakan dasar dalam menentukan tindakan pelestarian yang sesuai pada tiap-tiap elemen bangunannya sehingga akan didapatkan pedoman dalam melakukan batasan-batasan perubahan yang boleh dilakukan dan yang perlu dilakukan terhadap elemen-elemen pembentuk karakter spasial, visual, dan structural eks Stasiun Kereta Api Lumajang ini.

Karakter spasial ini diidentifikasi dari denahnya dan elemen pembentuk ruang horizontalnya. Denah stasiun ini memiliki ciri yang dikemukakan oleh Handinoto (1996) yaitu bangunan kolonial memiliki denah yang ramping. Denah stasiun Lumajang ini memiliki denah yang ramping dan didominasi oleh susunan ruang-ruang horizontal. Beberapa penambahan terjadi terkait fungsi yang baru di sekitar bangunan, tetapi tidak merubah bentukan asli stasiun Lumajang karena bangunan induk ini hanya dibiarkan dan tidak difungsikan. Penyewa membuat bangunan-bangunan baru di sekitar kawasan stasiun ini walaupun beberapa bangunan malah menempel pada dinding lama bangunan stasiun. Hal ini mempengaruhi beberapa elemen spasialnya terkait simetri dan proporsi serta alur gerak dan sirkulasi serta hubungan ruangnya. Pelestarian pada karakter spasial stasiun kereta api ini harus dilakukan dengan mempertahankan denah awal bangunan. Penambahan-penambahan yang diperlukan harus mempertimbangkan karakter bangunan stasiun ini.

Karakter selanjutnya yaitu karakter visual bangunan. Karakter visual ini diteliti dari elemen-elemennya yang berupa pintu, jendela, dinding, kolom, atap, bovenlicht, dan gevel pada bangunan stasiun ini. Pintu-pintu yang terdapat pada fasad bagian timur telah dihilangkan dan perlu direkonstruksi kembali serta perlu diadakannya pembongkaran bangunan baru yang menutupi visual sisi timur bangunan ini. Beberapa pintu yang masih utuh terletak pada sisi barat bangunan walaupun beberapa pintu telah dihilangkan seperti pada pintu ruang tunggu yang sebenarnya memiliki ciri khas yang kuat dan menjadi dominasi pada karakter visual stasiun ini. Jendela-jendela

juga telah banyak yang dihilangkan dan perlu direkonstruksi. Hanya dua buah jendela yang masih terdefinisi asli dengan bentuk yang mempunyai karakter kuat elemen bangunan kolonial. Dinding masih menggunakan dinding tebal yang menjadi ciri khas bangunan kolonial, yaitu dengan ketebalan 38cm dengan finishing cat warna putih, sebuah warna yang menjadi ciri khas warna dinding bangunan kolonial. Pada dinding eksterior dan inetriornya, terdapat ornament penghiasnya berupa batu alam yang ditempelkan setinggi sekitar 150cm dari lantai. Selanjutnya kolom, pada bangunan ini kolom masih berdiri kokoh dan kuat, serta tidak banyak mengalami perubahan. Hanya saja keterawatannya kurang karena memang bangunan ini sudah tidak lagi difungsikan. Atap pada bangunan induk stasiun telah mengalami sebagian perubahan pada rangkanya yaitu rangka besi dengan penutup atap galvalum. Tetapi sebagian ruang masih menggunakan pelingkup asli. Atap masih menggunakan atap seng yang masih mendefinisikan keaslian elemen dan karakternya. Selain nilai historis, atap peron ini memiliki keunikan dan kelangkaan yang tinggi karena tidak ditemukan pada banyak bangunan di sekitarnya. Beberapa elemen visualnya seperti atap peron, jendela dan pintu yang masih asli, dinding yang masih kokoh perlu tindakan pelestarian berupa preservasi dan konservasi agar perubahannya terbatas pada skala yang kecil dan hampir tidak perlu perubahan tetapi hanya perawatan.

Karakter struktural yang terdapat pada stasiun ini yaitu struktur kolom bangunan induk, struktur rangka atap peron, dan struktur dinding penopang. Struktur kolom bangunan induk masih terdefinisi kokoh dan asli sehingga hanya perlu perawatan terhadap tindakan pelestariannya. Begitu pula pada struktur atap peron dan dinding penopang. Walaupun dinding penopang pada bagian kedai kopi telah dimundurkan untuk perluasan ruang, tetapi hal ini tidak terlalu berpengaruh terhadap keseluruhan bangunan. Karakter struktural pada stasiun kereta api ini lebih mengarahkan pelestarian dengan tindakan preservasi dan konservasi.

## 5.2 Saran

Keterbatasan akses yang dibutuhkan untuk melihat interior secara langsung dan beberapa bangunan baru yang memblokir visual bangunan stasiun ini, maka analisis pada beberapa elemen-elemen masih belum mendalam. Dengan *issue* yang menjadi urgensi penelitian ini, diharapkan pada penelitian selanjutnya dapat mengkritisi rencana reaktivasi stasiun ini secara lebih mendalam dan mendetail dan juga menganalisis lebih lanjut semiotika/symbolisnya.

Bangunan ini seharusnya masuk bangunan cagar karena memiliki nilai historis yang tinggi. Bangunan dengan historis yang tinggi seharusnya diperlakukan dengan hati-hati dengan memelihara elemen-elemennya pembentuk karakternya. Diharapkan beberapa pihak mulai memperdulikan bangunan stasiun ini dengan menggali informasi-informasi terkait sejarah stasiun Lumajang dan perkembangannya dalam membentuk citra kawasanya dahulu. Pembangunan kota Lumajang ini belum terintegrasi dengan pemeliharaan beberapa bangunan-bangunan yang memiliki nilai historis tinggi seperti pada dinas-dinas terkait yang tidak mempunyai rekam jejak stasiun besar yang Berjaya pada masanya ini.

Pengelola bangunan sebaiknya memperhatikan batasan-batasan dalam membangun kawasan yang mempunyai nilai historis ini. Beberapa sisi bangunan telah banyak dilakukan perubahan tanpa memperhatikan batasan-batasan yang wajar seperti fasad utama bangunan yang diblokade dengan tembok-tembok bangunan baru yang bertujuan untuk komersil serta elemen-elemen yang dihilangkan pada beberapa bagian hingga menghilangkan karakter asli elemennya. Diharapkan, pengelola

memperhatikan kembali bangunan stasiun ini sebagai bangunan yang memiliki nilai historis yang tinggi sehingga pengelola merawat dan memelihara elemen-elemen serta melakukan rekonstruksi pada elemen-elemen yang telah dihilangkan.



## Daftar Pustaka

Adisty, Antariksa dan Noviani. 2011. *Pelestarian Gedung Merah Putih Balai Pemuda Kota Surabaya*. *Arsitektur e-Journal*. Volume 4 Nomor 2.

Antariksa. 2012. *Beberapa Teori dalam Pelestarian Bangunan*.

Ching, Francis D.K. 2008. *Arsitektur Bentuk, Ruang, dan Tatanan*. Jakarta: Erlangga.

Clark, Roger. H. dan Michael Pause. 1995. *Preseden dalam Arsitektur*. Bandung:Intermatra.

Fajarwati, Antariksa dan Noviani. 2011. *Pelestarian Bangunan Utama Eks Rumah Dinas Residen Kediri*. *Arsitektur e-Journal*. Volume 4 Nomor 2.

Feilden, Bernard .M. 2003. *Conservation of Historic Building*. E-book. Burlington: Architectural Press.

Handinoto dan Paulus H. S. 1996. *Perkembangan Kota & Arsitektur Kolonial Belanda di Malang*. Yogyakarta: Andi.

Metodologi Penelitian (Definition of Methodology Research)  
[www.businessdictionary.com](http://www.businessdictionary.com) (Diambil 25 Mei 2018)

Krier, Rob. 2001. *Komposisi Arsitektur*. Terjemahan. Jakarta: Erlangga.

Lukito, Yulia Nurliani. 2016. *Exhibiting Modernity and Indonesian Vernacular Architecture*. Wiesbaden: Springer VS.

Meykalinda, Antariksa dan Noviani. *Karakter Visual Bangunan Stasiun Kereta Api Jember*. *Arsitektur e-Journal*. Volume 3 Nomor 4.

Oktarissa, Antariksa dan Abraham. 2017. *Pelestarian Bangunan Stasiun Kereta Api Kediri*. *Arsitektur e-Journal*, Volume 5 Nomor 1.

Peraturan Daerah Kabupaten Lumajang Nomor 2 Tahun 2014 tentang Pelestarian Cagar Budaya. (diakses 2 November 2018)

Smithies, Tomkins dan Steve. 1981. *Principles of Design in Architecture*. New York:Van Nostrand Reinhold.

Sudikno, Antariksa. 2017. *Teori dan Metode Pelestarian Arsitektur dan Lingkungan Binaan*. Yogyakarta:Cahaya Atma Pustaka.

Sukarno, Antariksa dan Noviani. 2014. *Karakter Spasial Bangunan Kolonial Rumah Dinas Bakorwil Kota Madiun*. *Arsitektur e-Journal*, Volume 7 Nomor 1.

UNESCO Web Archive of Preservation. <http://www.unesco.org/webworld/mdm> (Diakses 14 Juli 2018)

White, T. Edward. 1996. *Buku Pedoman Konsep*. Bandung: Intermedia.

Wibawa, Antariksa dan Abraham. 2017. *Karakter Spasial dan Visual pada Bangunan Gedung Juang 45 Bekasi Jawa Barat*. *Arsitektur e-Journal*. Volume 5, Nomor 2.

Widoretno, Antariksa dan Noviani. 2011. *Pelestarian Bangunan Balai Penelitian Bioteknologi Perkebunan Indonesia di Bogor*. *Arsitektur e-Journal*. Volume 4 Nomor 2.

