

Tipologi Arsitektural Stasiun Bringin, Kabupaten Semarang, Jawa Tengah

Nafiah Solikhah

Bagian Sejarah dan Pemuugaran, Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara.
Korespondensi : nafiahs@ft.untar.ac.id

Abstrak

Stasiun Bringin di jalur Ambarawa/Willem I-Kedungjati signifikan dalam sejarah Kereta Api di Jawa serta memiliki karakter arsitektural yang khas namun dalam keadaan tidak terawat, sehingga menarik untuk dikaji. Salah satu parameter untuk menggambarkan karakteristik bangunan adalah melalui Studi Tipologi Arsitektural. Permasalahan yang ditemukan adalah perlunya menggali nilai kesejarahan dan tipologi Arsitektural Stasiun Bringin sebagai langkah awal *Heritage Management System* Jalur Kereta Api Ambarawa–Kedungjati. Studi ini bertujuan untuk mengkaji nilai kesejarahan dan Tipologi Arsitektural Stasiun Bringin. Pendekatan yang digunakan yaitu pendekatan kualitatif dengan metode deskriptif. Hasil studi yaitu Stasiun Bringin memiliki signifikansi sejarah sebagai bagian dari jalur kereta api yang dibangun *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* dan diresmikan pada 21 Mei 1873. Tipologi Arsitektural Stasiun Bringin dipengaruhi langgam Arsitektur Indis pada: Sistem Spasial, Kualitas Figural, dan Sistem Stilistik. Hasil kajian diharapkan memberi manfaat dalam menentukan pengelolaan dan kemungkinan pengembangan Stasiun Bringin terkait dengan Reaktivasi Jalur Kereta Api Stasiun Ambarawa/Willem I – Kedungjati.

Kata-kunci : Jalur Kereta Api Ambarawa (Willem I) –Kedungjati, Stasiun Bringin, Tipologi Arsitektural

Pendahuluan

Disarikan dari Lombard (1996: 139-140), sebagai tanah jajahan Hindia Belanda, Nusantara terkena pengaruh inovasi teknologi yang telah berkembang di Barat untuk kemudian diterapkan di Nusantara. Salah satunya adalah revolusi pengolahan besi yang kemudian melatarbelakangi revolusi alat angkutan pada awal abad ke-19. Jika sebelumnya inovasi terbesar jalur transportasi darat adalah *Grote Postweg* (Jalan raya lintas Jawa dari Anyer – Panarukan, saat ini lebih terkenal sebagai Jalur Pantura) yang dibangun oleh Daendels tahun 1808-1810, maka kemudian pada awal abad 19 dilengkapi dengan jalur kereta api. Jalur kereta api pertama di Jawa yaitu Semarang-Kedungjati diresmikan pada tahun 1871, Batavia-Buitenzorg (Jakarta-Bogor) dibuka pada tahun 1873, Surabaya-Pasuruan pada tahun 1878, Buitenzorg-Bandung (Bogor-Bandung) diselesaikan pada tahun 1884, dan disusul hubungan Surabaya-Solo dan Semarang. Pada tahun 1894, jalur jalan kereta api Surabaya-Batavia melalui Maos, Yogyakarta dan Solo berhasil diselesaikan. Dan pada tahun 1912 jalur alternatif kedua antara Surabaya-Batavia, melalui Cirebon dan Semarang berhasil diselesaikan. Adapun cabang Kedungjati-Willem I (Ambarawa) diresmikan pemakaiannya pada 21 Mei 1873 seiring peresmian jalur Semarang-Surakarta-Yogyakarta.

Pembangunan jaringan kereta api di Jawa tidak terlepas dari kepentingan strategis Belanda untuk mengeksploitasi Jawa. Disarikan dari Soekiman (dalam Junianto, 2002: 1-5), interaksi bangsa kolonial Belanda dengan masyarakat pribumi, khususnya Jawa, antara abad ke-18 hingga

pertengahan abad ke-20 terjadi dalam tiga fase. Fase pertama, terjadi ketika eksploitasi terhadap tanah perkebunan di Jawa yang melatarbelakangi berkembangnya langgam Arsitektur *Indische Landhuizen*. Fase kedua, yaitu fase penguatan yang melatarbelakangi berkembangnya langgam Arsitektur *Indische Empire*. Fase ketiga, yaitu fase tumbuhnya kota-kota karena perkembangan ekonomi sudah melaju dengan ketahanan militer yang cukup stabil. Fase ketiga nantinya akan menjadi latar belakang berkembangnya langgam Arsitektur *Indische Woonhuis*.

Dalam Handinoto (1999: 48) dinyatakan bahwa pada akhir abad ke 19 dan awal abad ke 20, angkutan dengan kereta api menjadi sarana transportasi manusia dan barang yang paling penting. Bangunan stasiun kereta api memegang peran istimewa dalam suatu kota dan menjadi *focal point* bagi lingkungannya. Dikarenakan fungsinya yang seragam maka beberapa bangunan stasiun kereta api di Jawa dirancang dengan *prototype* yang sama menurut tingkat besar kecilnya stasiun. Stasiun yang dibangun sebelum tahun 1900 kebanyakan bergaya arsitektur *Indische Empire*, dengan ciri antara lain: teras depan yang luas, gevel depan yang menonjol, kolom-kolom gaya Yunani yang menjulang keatas. Adapun disarikan dari Junianto (2002: 18-28), ciri bangunan Indis antara lain: tata ruang tersusun simetri penuh, dinding tembok tebal, beranda depan dan belakang luas terbuka dilengkapi teritisan, terdapat barisan kolom bergaya Yunani meskipun dalam perkembangannya menjadi kolom dari kayu. Secara umum bagian bangunan utama stasiun kereta api yang disarikan dari Triwinarto (1997 dalam Handinoto, 1999: 51), meliputi: (1) Halaman depan, sebagai perpindahan dari sistem transportasi jalan baja ke sistem transportasi jalan raya atau sebaliknya. (2) Bangunan Stasiun, biasanya terdiri dari: ruang depan (*hall/vestibule*), Loket, Fasilitas administratif (kantor kepala stasiun dan staff), Fasilitas operasional (ruang sinyal, ruang teknik), Kantin dan toilet umum. (3) Peron, terdiri atas: area tunggu, Naik-turun dari dan menuju kereta api, Tempat bongkar muat barang. (4) Emplasemen, sebagai tempat kereta api berhenti di lintasan rel.

Dilatarbelakangi oleh kemajuan jalan darat dan alasan efisiensi jalur kereta api, maka pada bagian kedua abad ke-20 (setelah kemerdekaan) peranan kereta api semakin menurun, sehingga tidak semua jalur kereta api bertahan. Penonaktifan beberapa jalur kereta api berdampak pada terbengkalainya stasiun kereta api yang tentunya secara arsitektural memiliki wujud yang khas. Salah satu jalur mati kereta api yaitu Jalur Ambarawa (Willem I)-Kedungjati, meliputi: Stasiun Ambarawa, Stasiun Tuntang, Halte Ngombak, Halte Tlogo, Stasiun Bringin, Stasiun Gogodalem, dan berakhir di Kedungjati. Jalur Kereta Api Ambarawa (Willem I)-Kedungjati dibangun oleh *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NISM)* dan diresmikan pemakaiannya pada 21 Mei 1873 seiring peresmian jalur Semarang-Surakarta-Yogyakarta. Jalur tersebut terkoneksi dengan stasiun Ambarawa (Willem I) yang berdekatan dengan benteng pertahanan. Selain untuk kepentingan militer, jalur tersebut juga digunakan untuk mengangkut hasil bumi berupa kayu dari wilayah Grobogan yang pada masa lalu cukup melimpah. Seiring dengan berkembangnya transportasi darat serta rubuhnya jembatan yang menghubungkan Ambarawa-Kedungjati, maka jalur kereta api Ambarawa (Willem I) - Kedungjati akhirnya resmi ditutup pada tahun 1976.

Sebagai salah satu jalur awal yang dibangun NIS, Jalur Ambarawa (Willem I)-Kedungjati signifikan untuk dikaji baik dari sisi pola spasial maupun nilai arsitektural dari stasiun yang berada di jalur tersebut. Berdasarkan penelusuran penulis pada tahun 2016, Kondisi Stasiun dan Halte kereta api di Jalur Ambarawa (Willem I) – Kedungjati saat ini tidak seragam. Bangunan Stasiun Ambarawa dan Tuntang sudah dipugar dan dikembangkan sebagai jalur wisata kereta. Stasiun Kedungjati sudah dipugar dan sampai saat ini masih aktif sebagai jalur persinggahan kereta Solo-Semarang. Bangunan Stasiun Gogodalem, Tempuran, Halte Tlogo dan Halte Ngombak saat ini sudah tidak ada. Bangunan Stasiun Bringin masih berdiri namun saat ini dalam keadaan tidak terawat sehingga sangat menarik untuk dikaji dari sisi kesejarahan, pola spasial, dan arsitektural. Latar belakang tersebut diperkuat dengan adanya rencana Satuan Kerja Pengembangan Perkeretaapian Jawa Tengah dibawah

Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan berencana melakukan kegiatan pembangunan reaktivasi jalur kereta api Tuntang-Kedungjati yang melawati Stasiun Bringin.

Dalam mengelola kawasan dan bangunan bersejarah diperlukan sebuah sistem yang terintegrasi sejak tahap investigasi. Berdasarkan *NSW Heritage Manual* (2001: 2), terdapat 3 tahap *Heritage Management System*, yaitu: *Tahap 1*, berupa Investigasi Signifikansi dengan mengumpulkan Informasi kesejarahan dan kondisi umum. *Tahap 2*, dengan Menilai Signifikansi berupa analisa dan kesimpulan informasi dari: Nilai Asosiasi, Nilai Sosial, Nilai Estetika, Nilai Ilmiah, dan Nilai Spiritual untuk kemudian menentukan level signifikansi dan menyimpulkan *statement of significance*. *Tahap 3*, berupa Manajemen Signifikansi untuk menentukan arah kebijakan pengelolaan dan pengembangan. Sebagai langkah awal dari kegiatan *Heritage Management System*, yang harus dilakukan adalah menggali nilai kesejarahan dan kondisi umum dari bangunan stasiun sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari sistem perkeretaapian. Parameter yang dapat digunakan untuk menggambarkan karakteristik fisik dari suatu bangunan adalah melalui Studi Tipologi Arsitektural. Tipologi menurut Francescato (dalam Sir, 2005: 69-83) diartikan sebagai studi tentang *type* untuk mengkategorikan sebuah bangunan dilihat dari fungsi, struktur teknologi -bukan dari bentuk-. Disarikan dari Solikhah (2012: 21), tipologi adalah studi tentang *type* untuk mengkategorikan atau mengklasifikasikan bangunan berdasar aspek tertentu, yaitu: 1. sistem spasial berupa konfigurasi bangunan keseluruhan; 2. sistem fisik yang berhubungan dengan elemen wujud, pembatas ruang, dan karakter bahan; 3. sistem stilistik berupa elemen atap, kolom, bukaan, dan dekoratif bangunan. Menurut Sabatini (2013), karakter spasial bangunan Kolonial Belanda dijabarkan melalui aspek organisasi ruang (pola ruang dan alur sirkulasi) dan orientasi bangunan.

Permasalahan yang ditemukan adalah perlunya menggali nilai kesejarahan dan kondisi umum berupa kajian tipologi Arsitektural dari bangunan Stasiun Bringin sebagai langkah awal dari kegiatan *Heritage Management System* Jalur Kereta Api Ambarawa (Willem I) – Kedungjati yang nantinya dapat menjadi acuan dalam menentukan nilai signifikansi. Berdasarkan permasalahan tersebut, maka studi ini bertujuan untuk mengkaji nilai kesejarahan dan Tipologi Arsitektural dari bangunan Stasiun Bringin di Kecamatan Bringin, Kabupaten Semarang, Jawa Tengah karena peranannya yang signifikan dalam sejarah Jalur Kereta Api di Jawa serta memiliki karakter arsitektural yang khas.

Metode

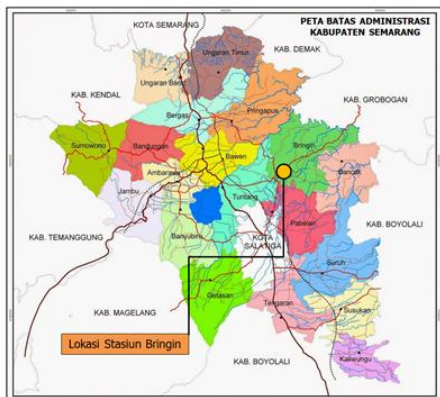
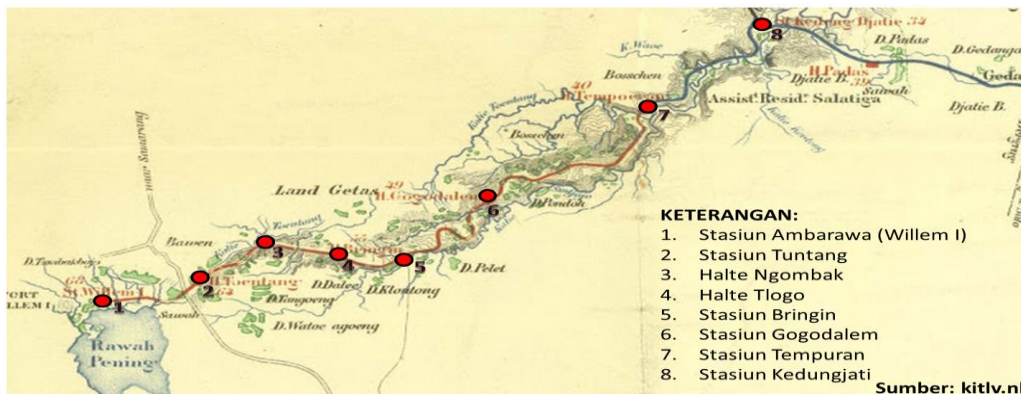
Metode pendekatan yang digunakan dalam studi ini yaitu pendekatan kualitatif untuk menggali nilai kesejarahan serta tipologi arsitektural dari bangunan Stasiun Bringin. Metode pengumpulan data melalui survey lapangan, wawancara dan studi literatur. Metode analisis data yang digunakan adalah metode deskriptif, yaitu prosedur pemecahan masalah dengan menggambarkan keadaan objek penelitian pada saat sekarang berdasarkan fakta atau apa adanya. Metode deskriptif memusatkan perhatiannya pada menemukan fakta-fakta sebagaimana keadaan sebenarnya (Moleong, 2005:14).

Batasan wilayah studi adalah bangunan utama Stasiun Kereta Api Bringin di Desa Bringin, Kecamatan Bringin, Kabupaten Semarang, Jawa Tengah. Batasan substansi adalah nilai kesejarahan dan parameter tipologi arsitektural (disarikan dari Antariksa, 2010 dan Sabatini, 2013), yaitu: 1. Sistem Spasial (pola ruang, alur sirkulasi, orientasi ruang); 2. Sistem Fisik dan Kualitas Figural (wujud, pembatas ruang, dan karakter bahan); dan 3. Sistem Stilistik (elemen atap, kolom, bukaan, dan ragam hias).

Analisis dan Intepretasi

Stasiun Bringin terletak di jalur utama Salatiga-Kedungjati tepatnya di Desa Bringin, Kecamatan Bringin, Kabupaten Semarang, Jawa Tengah. Stasiun Bringin dibuka bersamaan dengan diresmikan pemakaiannya cabang Kedungjati-Willem I (Ambarawa) pada 21 Mei 1873.

Sebagai bagian dari Jalur kereta bersejarah api Ambarawa (Willem I) – Kedungjati, saat ini kondisi bangunan Stasiun Bringin dalam keadaan tidak terawat. Melihat fungsinya yang sama, karakter arsitektural Stasiun Bringin memiliki *prototype* yang hampir sama dengan Stasiun Tuntang yang berada 8,2 km ke arah Barat.

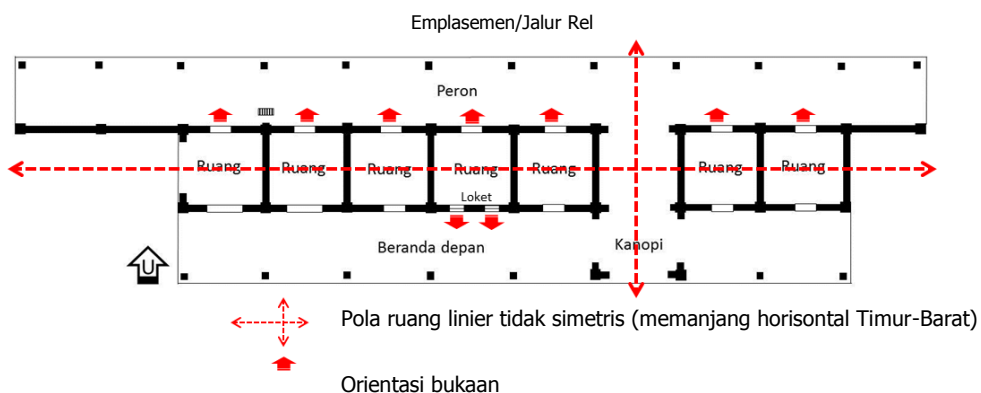


Gambar 1. Lokasi Stasiun Bringin dan Persebaran bagian bangunan Stasiun Kereta Api Bringin tahun 2017

Tipologi Arsitektural dari Stasiun Bringin dikaji berdasarkan parameter sebagai berikut:

1. Sistem Spasial

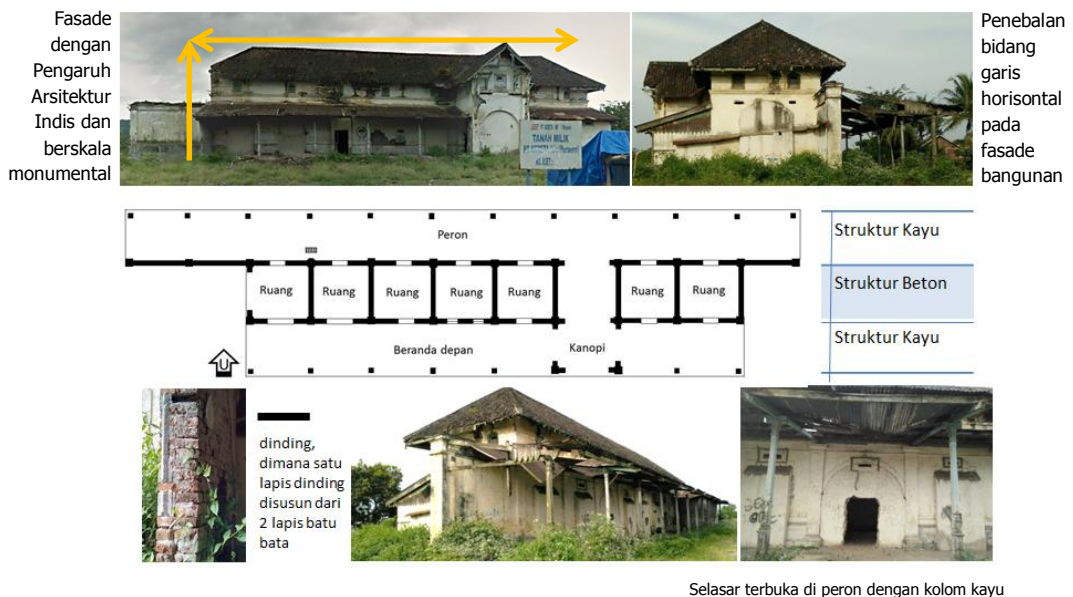
Pola ruang Stasiun Bringin disusun secara linier (memanjang horisontal arah Timur-Barat) dan tidak simetris antara sayap kiri dan sayap kanan bangunan. Pola linier merupakan salah satu *prototype* dari Stasiun kereta api di Indonesia. Stasiun Bringin menerapkan Arsitektur Indis, ditandai dengan adanya selasar terbuka (*vestibule*) di bagian depan. Pintu masuk bangunan utama stasiun dilengkapi kanopi di bagian selasar yang menghubungkan ke bagian peron stasiun. Alur sirkulasi bagi pengunjung stasiun Bringin bersifat linier mengikuti pola ruang. Dengan adanya pemisahan zona bangunan utama dengan zona penunjang (gudang, pintu air, toilet) maka alur sirkulasi kegiatan penunjang terpisah dengan alur sirkulasi kegiatan utama. Bangunan utama stasiun Bringin berorientasi pada sumbu Timur-Barat secara horisontal. Bukaan pada bangunan utama Stasiun Bringin berorientasi ke arah peron dan emplasemen yang terlihat dari arah bukaan pintu, sedangkan orientasi ke selasar depan berada pada area loket.



Gambar 2. Sistem Spasial Bangunan Utama Stasiun Bringin (Sumber: Analisis Penulis, 2017)

2. Sistem Fisik dan Kualitas Figural

Kualitas figural Stasiun Bringin mendapatkan pengaruh kuat dari konsep Arsitektur Indis yaitu percampuran antara Arsitektur Kolonial yang disesuaikan dengan iklim tropis Indonesia. Karakter tersebut terlihat dari skala monumental bangunan dengan percampuran antara bidang masif yang menggunakan struktur beton dengan selasar terbuka di bagian depan (*vestibule*) dan bagian belakang (peron) yang menggunakan material kayu (pada kolom dan teritisan). Fasade bangunan menggunakan elemen permainan penebalan berupa bidang garis horisontal pada bangunan utama. Pembatas ruang pada Stasiun Bringin berupa dinding, dimana satu lapis dinding disusun dari 2 lapis batu bata sehingga memiliki dimensi yang lebih tebal jika dibandingkan dengan dinding biasa.



Gambar 3. Kalitas Figural Bangunan Utama Stasiun Bringin

Sumber: Analisis Penulis, 2017

3. Sistem Stilistik

Sistem stilistik dianalisa berdasarkan indikator atap, kolom, bukaan dan ragam hias. Bangunan utama Stasiun Bringin menggunakan bentuk atap Pelana dengan sudut kemiringan ± 35 derajat dan material penutup berupa genteng. Meskipun tidak memiliki *gavel*, namun pengaruh langgam Arsitektur Indis sangat mendominasi. Peranan *gavel* digantikan dengan adanya lubang sirkulasi yang diletakkan mengelilingi bagian atas bangunan untuk mengurangi panas pada bagian atas atap. Bagian atap bangunan dilengkapi dengan talang air dan teritisan. Pengaruh Arsitektur Indis terlihat pada penggunaan dua jenis kolom yang berbeda, yaitu penggunaan kolom beton sekaligus sebagai kolom struktur bangunan utama dan kolom kayu pada selasar/vestibule dan peron.

Bukaan pada bangunan utama Stasiun Bringin berupa: jendela utama, lubang angin di bagian atap bangunan, dan pintu. Jendela utama seharusnya berada pada ujung sayap kanan dan kiri bangunan utama, namun saat ini lubang jendela sudah ditutup beton. Seluruh pintu pada bangunan utama Stasiun Bringin sudah hilang (bangunan stasiun Bringin lebih dari 40 tahun terbengkalai, 10 tahun terakhir dijadikan sarang walet). Oleh karena itu, penulis menggunakan pintu pada Stasiun Tuntang sebagai acuan karena sering disebut sebagai kembaran Stasiun Bingin. Hal ini diperkuat dengan temuan penulis pada kesamaan detail ventilasi bagian atas kusen pintu di Stasiun Bringin dengan Stasiun Tuntang. Stasiun Tuntang memiliki dua tipe pintu Indis dengan material kayu, 2 daun pintu yang dilengkapi dengan hiasan besi pada lubang ventilasi dan daun pintu. Teritisan pada selasar juga menjadi ragam hias. Lantai di seluruh bangunan utama menggunakan material dan pola yang sama.

Peron

Ruang Ruang Ruang Ruang Ruang Ruang Ruang Ruang

Letak pengatur sinyal manual

Detail lantai (digunakan di seluruh ruang pada bangunan utama Stasiun Bringing)

Gambar 5. Pengatur Sinyal buatan Alkmaar

(Sumber: Penulis, 2016)

Alkmaar digerakkan dengan tuas penggerak sinyal secara manual dengan tenaga manusia. Tuas penggerak dan palang sinyal dihubungkan dengan kawat atau rantai. Stasiun yang menggunakan persinyalan alkmaar, seluruh wesel menggunakan tuas penggerak wesel manual yang berada di dekat setiap wesel (wesel tidak dioperasikan secara otomatis). Sistem persinyalan alkmaar tidak dapat dioperasikan

Prosiding Seminar Heritage IPLBI 2017 | A 073

sedangkan alur sirkulasi mengikuti pola ruang. *Kedua*, Sistem Fisik dan Kualitas Figural terlihat dari skala monumental bangunan dengan percampuran antara bidang masif yang menggunakan struktur beton dengan selasar terbuka di bagian depan (*vestibule*) dan bagian belakang (peron) yang menggunakan material kayu (pada kolom dan teritisan). Ketiga, Sistem Stilistik ditemukan pada penggantian elemen gavel dengan adanya lubang sirkulasi yang diletakkan mengelilingi bagian atas bangunan untuk mengurangi panas pada bagian atas atap, penggunaan dua jenis kolom (beton dan kayu), beragamnya tipe bukaan pada bangunan utama Stasiun Bringin (jendela utama, lubang angin di bagian atap bangunan, dan pintu) yang sekaligus juga berfungsi sebagai elemen ragam hias

Hasil kajian ini diharapkan dapat memberikan manfaat dalam menentukan arah kebijakan pengelolaan dan kemungkinan pengembangan *Heritage Management System* Stasiun Bringin terkait dengan Reaktivasi Jalur Kereta Api Stasiun Ambarawa (Willem I) – Kedungjati. Dengan pengaktifan kembali Jalur Ambarawa-Kedungjati tidak hanya bermanfaat dari sisi pariwisata, namun yang paling besar adalah menghidupkan kembali peranan Stasiun Bringin terhadap lingkungan sekitar serta dapat memberikan kontribusi pada pengembangan pengetahuan bangunan/lanskap/kota *heritage*.

Daftar Pustaka

- Ginaris, L.S. (2017). *Dera Sengsara Stasiun Renta*. <http://nationalgeographic.co.id/berita/2017/02/dera-sengsara-stasiun-renta> (diakses Maret 2017)
- Handinoto. (1999). Perletakan Stasiun Kereta Api Dalam Tata Ruang Kota-kota di Jawa (Khususnya Jawa Timur) Pada Masa Kolonial. *Jurnal Dimensi Teknik Arsitektur*. Vol. 27, No. 2, DESEMBER 1999, 48 - 56
- Junianto. (2002). *Arsitektur Indis*. Malang: Grup Konservasi Arsitektur Kota dan Lingkungan, Jurusan Arsitektur-Universitas Merdeka Malang
- Lombard, D. (1996). *Nusa Jawa: Silang Budaya (Jilid 1)*, Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, Hal. 139-140.
- Lexy, J. M. (2005) Metodologi Penelitian Kualitatif Bandung: Remaja Rosdakarya
- Rosa, D.F. (2013). *Persinyalan Kereta Api Indonesia*. <http://kereta-api.info/persinyalan-kereta-api-indonesia-1565.htm> (diakses Maret 2017)
- Sabatini, O. & Antariksa, N.S. (2013). Pelestarian Bangunan RS. HVA Toeloengredjo Pare – Kediri. *Arsitektur e-journal*. 6(2) :130-148. <https://ubrawijaya.academia.edu/AntariksaSudikno> (diakses 19 Maret 2017).
- Solikhah, N. (2012). Tipologi Ragam Hias Rumah Tinggal Keluarga Bakri Zaed di Baluwarti Surakarta. *Jurnal TESA Universitas Katolik Soegijapranata Semarang*. Edisi Juni 2012 Volume 10 Nomor 1; hal. 18-28
- Sir, M.M. (2005). " Tipologi Geometri: Telaah Beberapa Karya Frank L. Wright dan Frank O. Gehry (Bangunan Rumah Tinggal sebagai Obyek Telaah)". *RONA Jurnal Arsitektur FT-Unhas*. Volume 2, Nomor 1, April, hal. 69-83.
- (2015). *Stasiun Kereta Api: Tapak Bisnis dan Militer Belanda*. Balai Pelestarian Cagar Budaya Jawa Tengah, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, Direktorat Jenderal Kebudayaan
- (2001). *Assesing Heritage Significance: a NSW Heritage Manual Update*. Sidney: NSW Heritage Office
- (2014). *Sejarah Perkeretaapian Indonesia*. <http://heritage.kereta-api.co.id/?p=2652> (diakses Maret 2017)