Konservasi Bangunan Stasiun Kota Baru Malang

by Muzayyanah Muzayyanah

Submission date: 16-Feb-2023 08:02PM (UTC+0700)
Submission ID: 2015615160
File name: 2_LAMPIRAN_18B_Konservasi-Bangunan-Stasiun-Kota-Baru-Malang.pdf (373.58K)
Word count: 2565
Character count: 16464

Temu Ilmiah Ikatan Peneliti Lingkungan Binaan Indonesia (IPLBI) 7, H 051-057
https://doi.org/10.32315/ti.7.h051

Konservasi Bangunan Stasiun Kota Baru Malang

Imam Santoso[1] , Adisti Safrilia[2] , Pindo Tutuko[3]

[1,2,3] Lab.Sejarah dan Teori Arsitektur , Arsitekur/Fakultas Teknik, Universitas Merdeka Malang.
Korespondensi: imam.santoso@unmer.ac.id/adistisafrilia99@gmail.com/pindotutuko@unmer.ac.id

Abstrak

Malang memiliki banyak bangunan peninggalan Belanda yang bersejarah, salah satunya adalah Stasiun Kota Baru. Stasiun Kota Baru memiliki keunikan pada karakter spasial dan visualnya sehingga perlu ditinjau untuk mengetahui sejauh mana bangunan ini untuk dikonservasi agar keaslian bangunan tetap terjaga. Keunikan visual pada bangunan ini terletak pada atap bangunan yang datar, geivel horizontal, dan berbentuk kubus dengan dominasi cat warna putih. Keunikan parsial bangunan ini satu-satunya yang memiliki jalur terowongan bawah tanah. Penelitian ini bertujuan untuk menggali khasanah bangunan kuno/bersejarah yang berada di daerah Malang, dan mendapatkan suatu keluaran deskriptif tentang masalah pemugaran yang telah dilakukan, serta mengungkap seberapa jauh suatu bangunan kuno/bersejarah yang layak dilestarikan. Metode penelitian menggunakan deskriptis analisis, dengan pengumpulan data survey dan observasi lapangan, serta melakukan studi dokumen-dokumen yang berhubungan dengan masalah konservasi. Hasil akhir dari penelitian yaitu membuktikan bahwa Stasiun Kota Baru layak untuk dikonservasi dan diharapkan pemerintah dapat memiliki kepedulian dalam melestarikan bangunan ini.

Kata-kunci : bangunan kuno, kolonial, konservasi, malang

Pendahuluan

Perkembangan kota Malang tidak terlepas dari "pasang-surut" perkembangan kehidupan sosial-budaya, ekonomi, dan politik yang melatarbelakanginya. Dari sejarah kota Malang (50 th Kotapraja Malang) disebutkan bahwa sebelum pemerintahan Belanda masuk kota Malang (1767), Malang dipimpin oleh Adipati Mulyono Kusumo. Setelah Belanda menguasi Malang, kemudian mendirikan pertahanan disekitar kali Brantas yang selanjutnya mulai membangun Loge (lodji) sebagai tempat tinggal orang Belanda, sehingga daerah tersebut dikenal dengan nama *Klodjen* dari kata *Kalodjian*.

Perubahan yang besar dalam perkembangan kota di Indonesia terjadi pada abad ke 20, pada masa ini mulai dikembangkan kota-kota kolonial yang berdasarkan kaidah-kaidah 'perencanaan modern' (Thomas Nix, 1949;Wertheim, 1995, dalam Wikantyoso, 1991). Ir. Thomas Karsten mulai memperkenalkan konsep-konsep pembangunan kota di Jawa serta suatu draft undang-undang pembangunan kota yang dikenal sebagai *Toelichting op de stadavormingsordonnantie stadsgemeente Java* (Erica Bogaers, 1983). Pengembangan kawasan pusat kota dengan bangunan bergaya *Art Deco* seperti kantor PLN atau bangunan Stasiun Kota Baru dengan *style* 'Nieuwe Bowen' merupakan karya yang menarik di jamannya.

Dengan ditetapkannya kota Malang menjadi Kotapradja membawa pembangunan kota Malang semakin pesat, antara lain pengadaan air (waterleideng), listrik (aniem), pengembangan sarana perhubungan *'Malang Stootram Maatschappij'* (perkereta-apian, sejak 1889), rumah sakit Lavalette dan Soepraoen dan lain-lain.

Dalam konteks historis sebenarnya keberadaan Stasiun Kota Baru sebagai bangunan

peninggalan Belanda merupakan aset yang dapat dikembangkan bagi perkembangan arsitektur kota Malang. Keberadaan bangunan tersebut sebenarnya merupakan rangkaian sejarah dan bukti bahwa di Malang terdapat stasiun dengan *style* 'Nieuwe Bouwen' yang dapat menjadi contoh 'mahzab' tertentu. Melalui aturan-aturan 'produk' kolonial, ternyata telah memberikan 'warna' pada bentukan fisik lingkungan binaan pada gaya arsitektur.

Kota Malang sudah selayaknya berusaha memelihara dan mengembangkan fungsi-fungsi baru pada daerah-daerah yang memiliki nilai sejarah dalam upaya pemugaran bangunan kuno yang bergaya arsitektur kolonial. Pemugaran ini merupakan suatu usaha pelestarian nilai-nilai dan budaya terutama pada lingkungan dan bangunan kolonial yang ada di kota Malang, guna mendukung usaha pengembangan potensi dan aset pariwisata daerah yang harus tetap dijaga kelestariannya. Konservasi dianggap penting, karena :

- Ditinjau dari segi fisik, perusakan lingkungan hidup mengakibatkan hilangnya identitas dan karakter lingkungan tersebut.
- Ditinjau dari segi kehidupan sosial, perusakan nilai dalam kadar tertentu dapat merusak kehidupan sosial didalamnya.
- Ditinjau dari segi sejarah budaya, kehilangan nilai langka merupakan kerugian yang tak ternilai bagi kita sebagai masyarakat yang berbudaya (Surya, 1995)

Dalam upaya penjabaran strategi pembangunan berwawasan 'identitas', salah satu aspek sering terlupakan adalah konservasi bagunan kuno atau bersejarah. Perhatian terlalu banyak dicurahkan pada bangunan baru yang memang lebih mengesankan modernitas. Akibatnya banyak bangunan kuno/bersejarah dibongkar atau digusur dengan alasan untuk fasilitas baru. Padahal dengan hilangnya bangunan kuno tersebut, lenyap pulalah bagian dari sejarah suatu tempat yang sebenarnya telah menciptakan suatu 'identitas' tersendiri.maka timbul erosi 'identitas' budaya, dengan lenyapnya bangunan kuno yang merupakan warisan berharga dari nenek moyang. (Budiharjo, Sidharta, 1989).

Menurut Shidarta dan Budiharjo (1989), dikatakan bahwa konsep konservasi bangunan kuno telah dicetuskan oleh William Morris pda saat mendirikan *Society For the Protection of Ancient Building* tahun 1877. Sebelumnya, pada tahun 1700-an seorang arsitek dari istana Blenheim Inggris, yaitu Vanbrugh telah memulai merumuskan konsep tentang pelestarian walau masih belum melembaga. Pada tahun 1882 dalam bentuk *Ancient Monuments Act*, pertama kali dibuat peraturan dan undang-undnag yang melandasi kebijakan dan pengawasan dalam bidang konservasi, sebagai perlindungan terhadap lingkungan dan bangunan bersejarah. Di Indonesia peraturan yang berkaitan dengan perlindungan bangunan kuno adalah *Monumenten Ordonantie Stbl.238/1931* dan selanjutnya disebut M.O 1931. Saat ini undang-undang tersebut telah diperbarui menjadi Undang-undang Cagar Budaya no. 11 tahun 2010, pada pasal 1:

- Benda cagar budaya adalah : Benda alam dan/atau benda buatan manusia, baik bergerak maupun tidak bergerak, berupa kesatuan atau kelompok, atau bagian-bagiannya, atau sisa-sisanya yang memiliki hubungan erat dengan kebudayaan dan sejarah perkembangan manusia.
- Situs Cagar Budaya adalah: Lokasi yang berada di darat dan/atau di air yang mengandung Benda Cagar Budaya, Bangunan Cagar Budaya, dan/atau Struktur Cagar Budaya sebagai hasil kegiatan manusia atau bukti kejadian pada masa lalu.

Penelitian ini bertujuan untuk menggali khasanah bangunan kuno/bersejarah yang berada di daerah Malang, dan mendapatkan suatu keluaran deskriptif tentang masalah pemugaran yang telah dilakukan. Mengungkap seberapa jauh suatu bangunan kuno/bersejarh yang layak dilestarikan sesuai dengan *Monumenten Ordonantie Stbl.238/1931*. Dapat menjadi pelengkap dokumentasi ilmiah yang dibutuhkan oleh dunia ilmu pengetahuan sekaligus dapat menjadi saran pemikiran yang dapat membantu berbagai pihak yang peduli

dan berkepentingan dengan masalah pemugaran bangunan kuno yang seharusnya dilestarikan, khususnya Stasiun Kota Baru Malang.

Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam studi ini adalah metode deskriptif analisis untuk mengumpulkan data sekunder dan primer dengan observasi langsung. Metode ini dapat diartikan sebagai prosedur pemecahan masalah yang diselidiki dengan menggambarkan keadaan subjek atau objek pada saat sekarang berdasarkan fakta-fakta yang tampak atau apa adanya.

Penelitian ini dilakukan pada Stasiun Kota Baru Malang yang berada di jalan Trunojoyo. Stasiun Kota Baru dipilih karena mempunyai nilai sejarah sebagai peninggalan kolonial dan telah berumur lebih dari 50 tahun (1930), disamping itu juga mempunyai arti yang sangat penting bagi perkembangan kota Malang karena berfungsi sebagai sarana transportasi masyarakat kota Malang.

Metode Pengumpulan Data

Data yang dibutuhkan dalam penelitian ini terdiri atas dua jenis, yaitu data primer dan data sekunder. Data ini diperoleh dengan merekam dan menganalisa seluruh data yang diperoleh, baik data primer maupun sekunder. Data primer diperoleh melalui survey dan observasi lapangan, sedangkan data sekunder melalui studi dan dokumen-dokumen yang berhubungan dengan masalah konservasi.

Variabel yang digunakan dalam penelitian ini diambil berdasarkan studi litelatur dan kondisi pada objek bangunan yang diteliti. Variable tersebut adalah:

1. Karakter Spasial: Berupa fungsi bangunan, fungsi ruang, organisasi ruang, sirkulasi ruang, hubungan antar ruang, dan orientasi bangunan.
2. Karakter Visual: Berupa gaya bangunan, elemen fasad bangunan (atap, dinding, jendela, pintu) dan elemen ruang dalam (dinding interior,plafon, kolom, tangga, lantai).

Metode Analisis Data

Metode analisa data yang digunakan adalah analisis kualitatif. Analisis kualitatif merupakan kajian yang menggunakan data-data teks, persepsi, dan bahan-bahan tertulis lain.

Hasil dan Pembahasan

Jaringan jalan kereta api sudah memasuki Malang sejak tahun 1876. Pada tahun 1914, jurusan yang ada adalah Surabaya-Malang yang dihubungkan dengan empat buah kereta api, dua dari arah kota Malang dan dua berangkat dari arah Surabaya.

Karakter Spasial

Karakter spasial bangunan yang terdiri dari orientasi bangunan, fungsi bangunan, fungsi ruang, organisasi ruang, hubungan ruang, dan sirkulasi ruang menghasilkan adanya karateristik bangunan Stasiun Kota Baru adalah Stasiun kereta api terletak di jalan stasiun (stassionweg). Stasiun ini masih menghadap ke Timur (Gambar 1), ke daerah barak militer. Baru pada tahun 1930, orientasi kereta api tersebut dipindahkan ke Barat (Gambar 2), sesuai dengan perkembangan kota (Gambar 3).

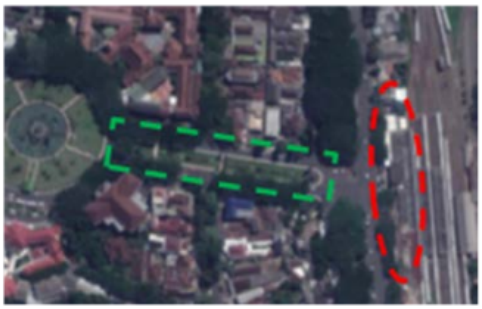
Gambar 1. Stasiun Kota Baru Tampak Dari Belakang (Timur)

Gambar 2. Stasiun Kota Baru Tampak Dari Depan (Barat)

Gambar 3. Orientasi bangunan Stasiun Kota Baru.

Gambar 4. Peta Kawasan Stasiun dan Alun-alun bundar.

Sejak dibukanya jalur kereta api Surabaya-Malang tahun 1876, terjadi perkembangan yang pesat pada pertumbuhan perumahan bagi orang-orang Eropa. Sehingga pada awalnya Stasiun ini menghadap ke Timur, ke arah barak Militer, karena sulitnya dikembangkan sehingga dipindahkan ke arah Barat. Lapangan JP.Coen (alun-alun bunder) yang merupakan akses pemerintahan dari arah Barat dan Timur, merupakan jalur jalan utama, sehingga pemindahan letak stasiun yang ada disebelah Timur rel ke sebelah Barat rel akan cocok dengan perkembangan kota (Gambar 4). Pada tahun 1927 rencana pemindahan Stasiun ini sudah dibicarakan oleh Kotapradja, tetapi baru pada tahun 1930 realisasi dilaksanakan. Untuk membuat monumental pada bangunan Stasiun, maka dari arah Alun-alun Bunder ke Stasiun Kota Baru dibuat jalan kembar dengan taman (boulevard) ditengahnya dan jalan tersebut disebut Daendels Boullevard (Gambar 5).



Gambar 5. Jalan kembar dari arah alun-alun bunder dengan *boulevard* ditengahnya.

Karakter Visual

Bangunan Stasiun Kota Baru Malang merupakan contoh bangunan berarsitektur kolonial modern yang berkembang pesat di Malang. Perancangan gedungnya dan menyangkut arsiteknya dibuat oleh *Landsgebouwendienst* (jawatan gedung negara), sedang perancangan teknisnya oleh jawatan kereta api dan pelaksanan oleh biro *Algemeen Ingenieurs en Architecten* (AIA) yang terkenal pada masa itu.

Secara keseluruhan stasiun ini memberikan kesan sebagai arsitektur fungsional yang berkembang antar tahun 1920-1940 an di Eropa dan sering juga disebut sebagai *International Style* yang menganut langgam *Nieuwe Bouwen*. Pada arsitektur kolonial modern ini mempunyai ciri-ciri sebagai berikut : berwarna putih, atap datar, adanya geivel horizontal, dan bangunan berbentuk kubus (Gambar 6). Dengan adanya isu akan pecah perang dunia ke II maka pembangunan stasiun ini dibuat berdasakan pertimbangan nasehat dari pihak militer. Struktur utamanya terbuat dari beton dengan sistem konstruksi rangka beton, dan dinding pengisinya dari batu bata. Hal ini karena jika ada letusan bom pada dinding batanya, maka konstruksi utamanya tidak sampai roboh. Struktur atapnya juga terbuat dari plat beton (shell), yang diperhitungkan mampu memberikan perlindungan terhadap bom bakar (Gambar 7). Beberapa ruang dinas yang vital, misalnya ruang telegraf dan ruang peralatan pengaman, juga terbuat dari beton. Sedang lubang-lubang yang ada dapat ditutup dengan pintu baja dan jendela baja yang sekaligus kedap gas racun. Ruang-ruang ini juga sebagai perlindungan terhadap personal jawatan kereta

api, dan ruang lainnya dibuat sesederhana mungkin.

Gambar 6. Bangunan berbentuk kubus dengan atap datar dan detail geivel pada Stasiun Kota Baru.

Gambar 7. Atap Penutup Shell Pada Peron dan Ruang Tunggu.

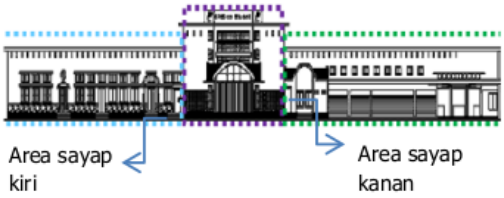
Pada ruang masuk utama (vestibule), terdapat loket-loket untuk penjualan karcis dan penerimaan barang (Gambar 8).

Gambar 8. Area pintu utama (loby, loket tiket, dan ruang tunggu).

Disebelah kanannya ruangan tunggu penumpang, terdapat ruang masuk ke terowongan untuk menuju ke peron dua dan tiga harus melewati jalur ini, disamping itu juga sebagai pelindung serangan udara pada saat itu . Hal istimewa inilah yang tidak dijumpai di stasiun kereta api yang lain (Gambar 9).

Gambar 9. Area terowongan jalur ke peron dua dan tiga.

Kondisi bangunan saat ini masih terawat, terutama pada bangunan pokok. Tampilan bangunan memanjang dan melebar, bagian tengah menjulang menara yang segaris dengan axis arah Timur-Barat Alun-alun Bunder, sayap kiri dan kanan lebih rendah, sehingga membentuk bidang yang simetris (Gambar 10). Bentuk ruang-ruangnya ada yang mengalami perubahan fungsi, terutama sayap kanan digunakan untuk pertokoan dan *café* (Gambar 11), sedang sayap kiri masih berfungsi sebagai ruang kantor, pintu masuk untuk penumpang kereta api ekspres (eksekutif) dan untuk ruang tunggu (Gambar 12).



Gambar 10. Tampak Stasiun Kota Baru Malang

Gambar 11. Area Sayap Kanan (Pertokoan dan Cafe).

Gambar 12. Area Sayap Kiri (Pintu masuk Penumpang Eksekutif dan Ruang Tunggu Penumpang)

Fasade bangunan masih dipertahankan dengan warna putihnya (ciri Nieuwe Bouwen), warna kusen dan pintu bewarna abu-abu. Terdapat kanopi dari pipa besi (spaceframe), dengan penutup bahan lexan (Gambar 13), tetapi pada tahun 2017 pemerintah kota Malang merencanakan renovasi untuk Stasiun Kota Baru. Pada tahap ini renovasi sudah dilakukan pada area *fasade* yaitu menghilangkan kanopi (Gambar 14).

Gambar 13. Fasade Stasiun Kota Baru Dengan Kanopi (sebelum di renovasi)

Gambar 14. Fasade Stasiun Kota Baru Tanpa Kanopi (setelah di renovasi)

Perubahan yang lain adalah pemasangan dinding batu marmer pada lantai dan dinding hall (vestibulle) (Gambar 15). Pada ruang tunggu penumpang dipasang keramik berwarna krem.

Gambar 15. Penambahan Dinding Marmer.

Fungsi bangunan terjadi beberapa perubahan dibagian ruangan-ruangan kantor tetapi tidak sampai merubah bentuk bangunan. Fungsi bangunan itu adalah :

- Hall atau ruang utama bagian depan, terdiri dari : hall, ruang tuggu, loket karcis ekonomi dan eksekutif (go show) dan pengembalian tiket.
- Bagian tengah berfungsi sebagai : peron dan ruang tunggu
- Bagian tengah sayap kanan : kantor, pintu masuk penumpang eksekutif, pemesanan tiket, dan terdapat mesin cetak tiket online.
- Bagian tengah sayap kiri : Buiffet atau *café*, retail shop, dan ruang PPKA.
- Bagian belakang, berfungsi sebagai: tempat parkir kereta, perbaikan dan perawatan.

Kesimpulan

Dari hasil pengamatan yang telah dilakukan pada kondisi fisik bangunan Stasiun Kota Baru Malang, pada dasarnya tidak banyak mengalami

perubahan pada bentuk. Adapun perubahan yang telah dilakukan adalah hanya untuk memenuhi efsiensi ruang terhadap fungsi ruang. Dalam lingkup konservasi, termasuk dalam golongan Satuan Fisik, yaitu lingkup konservasi berupa bangunan, fungsional, struktur, dan ornamen. Karena *style* pada Stasiun Kota Baru adalah aliran kubisme sehingga tidak terdapat ornamen. Arahan pelestarian pada bangunan Stasiun Kota Baru yang memiliki perpaduan langgam arsitektur peralihan dengan arsitektur kolonial modern ini lebih baik mengurangi atau meminimalisir ruangan-ruangan baru dan bangunan baru agar tidak merubah penataan ruang yang sudah ada sejak jaman kolonial Belanda. Bagian fasad sisi timur dab barat diharapkan tidak adanya penambahan elemen baru yang dapat merusak wajah bangunan. Jika terjadi sesuatu seperti kerusakan, lebih baik menggunakan desain yang sama dengan material baru yang hampir mirip sehingga keaslian elemen dapat terjaga.

Stasiun Kota Baru Malang memang layak untuk dikonservasi, dengan pertimbangan :

- Sebagai bagian dari bangunan yang mempunyai nilai sejarah bagi Kota Malang.
- Sebagai bangunan yang mampu menghadirkan identitas pada kawasan sekitarnya.
- Mempunyai nilai kelangkaan, karena mempunyai terowongan penghubung antar peron yang jarang ditemukan pada stasiun lainnya di kota-kota Hindia-Belanda.
- Memiliki nilai budaya yang membentuk citra kota, dengan penyesuaian perencanaan perluasan kota ke II oleh Karsten, yang merencanakan memindahkan pusat kota lama yang berbau indische ke kota baru (Soehargo,Paulus H,1996).

Pada studi konsevasi yang telah dilakukan, tidaklah akan berarti jika tidak adanya *action* dari bebagai pihak, baik pemerintah daerah, praktisi, masyarakat maupun akademisi.

Daftar Pustaka

Antariksa (2017). Teori dan Metode Pelestarian Arsitektur dan Lingkungan Binaan, Cahaya Atma Pustaka, Yogyakarta.

Budiharjo, Eko, Sidharta (1989). Konservasi Lingkungan dan Bangunan Kuno Bersejarah di Surakarta, Gajah Mada Univ. Press.

Hatmoko, A (1993). Preservasi dan Konservasi, seminar Pelestarian Arsitektur, Surabaya.

Soehargo, Paulus H, Handinoto (1996). Perkembangan Kota dan Arsitektur Kolonial Belanda di Malang, Yogyakarta.

Sumalyo, Yulianto (1995). Arsitektur Kolonial Belanda di Indonesia, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta.

Prameswari, Antariksa, dan Noviani (2017). Pelestarian Bangunan Kolonial Belanda : Kantor Gubernur Surabaya, Jurnal Universitas Brawijaya, 5, 1-8.

Surya, Rudi, dan Sutarki (1995). Konservasi Lingkungan dan Bangunan Berarsitektur Cina Sebagai Upaya Pemugaran Kawasan Pecinan Jakarta, *Jurnal Teknologi dan Pemukiman*, Univ. Tarumanegara, 1, 3-14.

Wikantyoso, R (1995). Telaah Morfologi Kota Malang, *Jurnal SCIENCE IPTEK*, Univ. Merdeka Malang, 1, 1-10.

Undang-undang Republik Indonesia no. 11, 2010 tentang Bangunan Cagar Budaya.

Konservasi Bangunan Stasiun Kota Baru Malang

ORIGINALITY REPORT

24%	23%	9%	11%
SIMILARITY INDEX	INTERNET SOURCES	PUBLICATIONS	STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	kotatoeamagelang.wordpress.com Internet Source	2%
2	Submitted to Universitas Bung Hatta Student Paper	2%
3	docplayer.info Internet Source	2%
4	Submitted to Universitas Brawijaya Student Paper	1%
5	www.neliti.com Internet Source	1%
6	repository.ub.ac.id Internet Source	1%
7	www.jogloabang.com Internet Source	1%
8	hamidah76.blogspot.com Internet Source	1%
9	sewamobildistasiunmalang.blogspot.com Internet Source	1%
10	garuda.ristekbrin.go.id Internet Source	1%

11	www.scribd.com Internet Source	1 %
12	digilibadmin.unismuh.ac.id Internet Source	1 %
13	ejournal.kampusmelayu.ac.id Internet Source	1 %
14	ojs.balitbanghub.dephub.go.id Internet Source	1 %
15	e-journal.uajy.ac.id Internet Source	1 %
16	antariksa.lecture.ub.ac.id Internet Source	1 %
17	edoc.pub Internet Source	1 %
18	jurnalmektek.files.wordpress.com Internet Source	1 %
19	Submitted to UC, San Diego Student Paper	1 %
20	Submitted to Universitas Negeri Makassar Student Paper	1 %
21	dprd.siakkab.go.id Internet Source	1 %
22	penginapan.net Internet Source	1 %
23	media.neliti.com Internet Source	1 %

24	eprints.uny.ac.id Internet Source	<1 %
25	es.scribd.com Internet Source	<1 %
26	digilib.uinsby.ac.id Internet Source	<1 %
27	duniainikecil.wordpress.com Internet Source	<1 %

Exclude quotes	Off	Exclude matches	Off
Exclude bibliography	On		