

## KAJIAN ARSITEKTURAL STASIUN NIS

Edi Purwanto

### ABSTRAKSI

*Stasiun-stasiun kereta api yang sekarang masih banyak dipakai adalah stasiun peninggalan penjajahan, sehingga sering kita jumpai bangunan stasiun pertama di Indonesia ini sebagai bangunan tua. Stasiun-stasiun pertama .stasiun NIS ( *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* ) atau Perusahaan kereta api Hindia Belanda.Selain itu juga terdapat beberapa perusahaan lain setelah NIS yaitu *Semarang-sche Stoomstram (SS)*, *Semarang-Joana Stroomstram Maatschappij (SJS)*, *Semarang Cirebon Stoomstram Mij (SCS)*, dan *Poerwodadi Goendih Stoomstram Mij (PGSM)*.*

*Dibandingkan dengan stasiun-stasiun lain stasiun NIS ini lebih banyak dikenal orang, karena selain merupakan stasiun pertama di Indonesia juga merupakan peninggalan sejarah yang memiliki desain bangunan yang Artistik. Desain stasiun *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* ini memiliki ciri khas sendiri yang tentunya sangat menarik untuk dijadikan referensi bagi arsitektur modern.*

### PENDAHULUAN

Kereta api adalah salah satu sarana transportasi masa darat yang mempunyai sejarah panjang sejak jaman Hindia Belanda. Banyak sekali peninggalan-peninggalan yang berhubungan dengan kereta api. Dari jalur-jalur rel yang masih ada maupun yang sudah jadi pemukiman, juga bekas-bekas stasiun tua. Pada masanya, kereta api mendominasi angkutan masa di Jawa dan Sumatera khususnya. juga merupakan angkutan barang, terutama yang berkaitan dengan industri gula yang pernah jaya.

Kereta api merupakan satu-satunya transportasi dengan multi keunggulan komparatif : hemat lahan, hemat energi, rendah polusi, bersifat masal. Kereta api diperkenalkan oleh penjajah bangsa kita, mereka memanfaatkan masyarakat kita untuk membangun stasiun dan rel-rel kereta api. Sejarah perkereta apian di Indonesia diawali dengan pencangkulan pertama pembangunan jalan kereta api di desa Kemijen, Jum'at

tanggal 17 Juni 1864, oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr. L.A.J Baron Sloet van den Beele. Pembangunan diprakarsai oleh "*Naamlouze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij*" (NV. NISM) yang dipimpin oleh Ir. J.P de Bordes dari Kemijen menuju desa Tanggung (26 Km) dengan lebar sepur 1435 mm.

Pembangunan Stasiun pertama desa Kemijen pada tahun 17 Juni 1864 kemudian menuju Tanggung, dari Tanggung Kedung jati kemudian ke Ambarawa dan Jogja. Namun seiring berkembangnya jaman kita dapat keliling Pulau Jawa dengan kereta api. Bahkan sekarang disetiap kota di pulau Jawa sudah terdapat stasiun-stasiun kereta api.

Stasiun-stasiun kereta api yang sekarang masih banyak dipakai adalah stasiun peninggalan penjajahan, sehingga sering kita jumpai bangunan stasiun pertama di Indonesia ini sebagai bangunan tua. Stasiun-stasiun pertama .stasiun NIS ( *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* ) atau Perusahaan kereta api Hindia Belanda.Selain itu juga terdapat beberapa perusahaan lain setelah NIS yaitu *Semarang-sche Stoomstram (SS)*, *Semarang-Joana Stroomstram Maatschappij (SJS)*, *Semarang Cirebon Stoomstram Mij (SCS)*, dan *Poerwodadi Goendih Stoomstram Mij (PGSM)*.

*Dibandingkan dengan stasiun-stasiun lain stasiun NIS ini lebih banyak dikenal orang, karena selain merupakan stasiun pertama di Indonesia juga merupakan peninggalan sejarah yang memiliki desain bangunan yang Artistik. Desain stasiun *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* ini memiliki ciri khas sendiri yang tentunya sangat menarik untuk dijadikan referensi bagi arsitektur modern.*

Untuk itu kami mengambil stasiun Kedung jati, stasiun Ambarawa, serta stasiun Tawang yang mewakili stasiun *Nederlandsch Indische Spoorweg* untuk dijadikan objek seminar kami mengenai perbandingan desain stasiun *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij*,

## SEJARAH PERKEMBANGAN KERETA API DI INDONESIA

Perkeretaapian di Indonesia baru dimulai pada th. 1860 an. Perusahaan kereta api ditangani oleh dua instansi yaitu oleh pihak pemerintah (seperti: S.S – *Staad Spoorwegen*) dan pihak swasta (seperti :NIS – *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij*, dan sebagainya). Seperti halnya di Eropa setelah revolusi industri, perletakkan stasiun sebagai suatu jenis bangunan baru, menjadi sangat penting dalam tata ruang kota.

Dengan makin majunya per kereta api an di Indonesia pada awal abad ke 20, yang hampir mencapai seluruh kota di Jawa, maka penempatan stasiun kereta api baik di kota-kota besar maupun kota Kabupaten menjadi suatu pemikiran yang penting. Pada akhir abad ke 19 dan abad ke 20, angkutan dengan kereta api, menjadi salah satu sarana yang sangat penting, baik angkutan barang maupun manusia. Tapi pada bagian kedua abad 20.

Setelah kemerdekaan, karena kemajuan jalan darat, peran kereta api menjadi menurun, sehingga stasiun kereta api menjadi merana. Di akhir abad 20, karena padatnya arus lalu lintas jalan darat di P. Jawa, peran kereta api menjadi hidup kembali. Kota-kota pada umumnya telah berkembang pesat, sehingga letak stasiun kereta api yang dulunya telah dipikirkan dengan sangat baik sekali dalam tata ruang kotanya, sekarang menjadi masalah dalam pengaturan lalu lintas kota. Tulisan ini membahas tentang perletakkan stasiun kereta api dimasa lampau sebagai masukan dalam pemikiran perkembangan kota-kota di Jawa untuk masa mendatang.

Tanggal 7 Juni 1864 adalah saat yang sangat bersejarah bagi dunia perkereta apian di Indonesia. Waktu itu Gubernur Jendral *Baron Sloet Van Den Beele* secara resmi melakukan pencangkulan tanah pertama, sebagai tanda dimulainya pembangunan rel kereta api didesa Kemijen Semarang. Ternyata pembangunan jalur kerea api tersebut yang sudah terpasang sepanjang 25 Km, yang membentang dari Semarang hingga ke Tanggung. Jalur tersebut melalui halte Alastuwo dan Brumbung. Sebagaimana harapan pihak ketiga diluar militer dan para pengelola perkebunan, jalur kereta api ini bakal dioperasikan.

Tiga tahun lebih, tepatnya tanggal 10 Agustus 1867, Jalur kereta api tersebut sudah bisa berfungsi dengan baik. Bahkan pada hari itu juga sebuah kereta api berhasil diluncurkan

dari Semarang menuju Tanggung, itulah kereta api pertama di Indonesia.

Setelah jalur kereta api Semarang – Tanggung selesai, pembangunan terus dilanjutkan, meski terkendala oleh masalah pendanaan tetapi pada tanggal 10 Februari 1870 jalur kereta api ke Surakarta sudah berhasil diselesaikan. Bahkan dua tahun kemudian, tepatnya tanggal 10 Juni 1872 bentangan rel kereta api tersebut sudah mencapai Jogjakarta.

Sebagaimana rekomendasi *Stieljes* yang menghendaki jalur kereta api melalui Ambarawa, maka pemerintah meminta agar dibuka lintas cabang antara Kedungjati ke Ambarawa. Permintaan tersebut dipenuhi oleh pihak NIS dan pada tanggal 21 Mei 1873 pembangunan Kedungjati – Bringin – Tuntang – Ambarawa selesai dilakukan. Pada hari itu juga pengoperasiannya untuk umum dibuka secara resmi. Sejak saat itulah kereta api menjadi bagian tak terpisahkan dari Ambarawa.

Setelah jalur cabang kereta api Kedungjati ke Ambarawa selesai, pemerintah Belanda juga meminta agar NIS membangun jalur dari Secang ke Ambarawa. Tujuannya adalah agar ada jalur kereta api yang bisa menghubungkan pusat militer di Purworejo – Magelang – Ambarawa. Kondisi alam antara Secang – Ambarawa sebenarnya tidak ideal untuk jalur kereta api, karena harus melewati bukit-bukit terjal, terutama diruas Gemawang ke Jambu.

Namun demikian karena prioritas utamanya adalah untuk kepentingan militer maka meski banyak terkendala kondisi alam, rencana pembangunan tersebut tetap direalisasikan. Salah satu caranya adalah dengan menyiasati dengan rel bergigi di perbukitan Gemawang – Jambu. Meski kecepatan kereta api yang hanya 15 Km/ jam ketika melewati ruas jalan ini tidak ideal dari sisi ekonomi, namun demikian tampaknya tidak menjadi masalah dari sisi kepentingan militer sehingga pembangunan tetap jalan terus. Tanggal 1 Februari 1905 jalur kereta api dari Secang ke Ambarawa ini dibuka secara resmi, menggunakan lebar spoor 1.067 mm.

Dengan semakin meningkatnya operasi kereta api ini maka NIS membutuhkan kantor untuk melaksanakan pekerjaan-pekerjaan administrative. Mengingat cikal bakal kereta api di Indonesia dimulai dari Semarang maka pihak NIS memilih loksai kantor di Semarang pula. *Prof. Jacob K Klinkhamer* dan *BJ Oudang* ditunjuk untuk membangun gedung

NIS di Semarang dengan mengacu arsitektur gaya Belanda. Lokasi yang dipilih adalah lahan seluas 18.232 meter persegi di ujung Jalan Bojong, berdekatan dengan Jalan Pandanaran dan Jalan Dr Soetomo. Rupanya lokasi yang demikian ini telah mendatangkan inspirasi bagi kedua arsitek berkebangsaan Belanda tersebut untuk membuat gedung bersayap, yang terdiri atas gedung induk dengan dua sayap kiri dan kanan. Semua material penting didatangkan dari Eropa, kecuali kayu jati.

Gedung megah NIS tersebut kemudian dikenal sebagai “*Lawang Sewu*” atau pintu seribu. Disebut demikian karena gedung tersebut memang memiliki pintu yang banyak sekali jumlahnya. *Lawang Sewu* digunakan NIS sejak tanggal 1 Juli 1907. Hingga kini gedung nan megah dan artistic tersebut masih berdiri dengan kokohnya dan menjadi salah satu bangunan cagar budaya di Semarang serta menjadi Landmark kota Semarang.

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

### **ELEMEN PEMBENTUK FASADE BANGUNAN**

Elemen pembentuk fasade bangunan dapat kita lihat dari tujuh sifat bentuk dalam buku *Arsitektur: Bentuk, Ruang dan Susunannya*, karya DK. Ching, yakni.

#### ➤ WUJUD

Wujud memperlihatkan sisi luar karakteristik konfigurasi permukaan suatu bentuk tertentu. Wujud merupakan aspek utama / sarana pokok di mana bentuk-bentuk dapat diidentifikasi dan dikategorikan., sehingga gambar yang muncul dapat dikenal.

Dalam arsitektur, kita berkonsentrasi dengan wujud –wujud dari:

1. Bidang lantai, dinding dan langit-langit yang membatasi ruang.
2. Bukaan – bukaan jendela dan pintu di dalam ruang tertutup.
3. Bayangan – bayangan ( *sillhouette* ) dan kontur bentuk – bentuk bangunan.

Garis pertemuan antara massa dan ruang dapat mengekspresikan bagaimana sifat dasar kontur massa bangunan yang timbul dari bidang tanah ke atas.

#### ➤ DIMENSI

Dimensi fisik suatu bentuk berupa panjang, lebar dan tebal. Dimensi ini menentukan proporsi dari bentuk, sedangkan skalanya ditentukan oleh ukuran relatifnya terhadap bentuk-bentuk lain dalam konteksnya.

#### ➤ WARNA

Warna merupakan sebuah fenomena pencahayaan dan persepsi visual yang menjelaskan persepsi individu dalam corak, intensitas dan nada. Warna adalah atribut yang paling menyolok membedakan suatu bentuk dari lingkungannya. Warna juga mempengaruhi bobot visual suatu bentuk.

#### ➤ TEKSTUR

Tekstur adalah kualitas yang dapat diraba dan dapat dilihat yang diberikan ke permukaan oleh ukuran, bentuk, pengaturan dan proposi bagian benda. Tekstur juga menentukan sampai mana permukaan suatu bentuk memantulkan atau menyerap cahaya yang datang.

#### ➤ POSISI

Letak dari sebuah bentuk adalah relative terhadap lingkungan visual di mana bentuk tersebut terlihat.

#### ➤ ORIENTASI

Arah dari sebuah bentuk relative terhadap bidang dasar, arah mata angin, bentuk-bentuk benda lain, atau terhadap seseorang yang melihatnya.

#### ➤ INERSIA VISUAL

Inersia visual merupakan tingkat konsentrasi dan stabilitas suatu bentuk tergantung pada geometri dan orientasinya terhadap bidang dasar, gaya tarik bumi, dan garis pandangan manusia.

### **FUNGSI BANGUNAN STASIUN KERETA API**

Seperti yang telah dijelaskan didepan bahwa bangunan stasiun kereta api merupakan bangunan yang baru muncul setelah th. 1870 di Jawa. Fungsi bangunan stasiun kereta api dapat diperinci sebagai berikut :

1. Sebagai tempat kereta api berhenti. Menurunkan penumpang (manusia atau bias juga hewan) dan barang.
2. Sebagai tempat kereta api berangkat. Mengangkut penumpang (manusia atau bias juga hewan) dan barang.
3. Sebagai tempat kereta api bersilang, menyusul atau disusul.

Semua kegiatan tersebut berada dibawah penguasaan seorang kepala yang bertanggung jawab penuh atas urusan perjalanan kereta. Sedangkan bangunan stasiun kereta api itu sendiri pada umumnya terdiri atas bagian-bagian sebagai berikut (Triwinarto, 1997:94):

a. . **Halaman depan/***Front area.*

Tempat ini berfungsi sebagai perpindahan dari sistim transportasi jalan baja ke sistim transportasi jalan raya atau sebaliknya.

Tempat ini berupa:

- terminal kendaraan umum.
- parkir kendaraan.
- bongkar muat barang.

b. . **Bangunan Stasiun.**

Bangunan ini biasanya terdiri dari :

- ruang depan (*hall* atau *vestibule* )
- Loket
- Fasilitas administratif (kantor kepala stasiun & staff)
- Fasilitas operasional (ruang sinyal, ruang teknik)
- Kantin dan toilet umum.

c. **Peron**

Yang terdiri atas:

- Tempat tunggu
- Naik-turun dari dan menuju kereta api.
- Tempat bongkar muat barang

Bagian ini bisa beratap atau tidak.

d. . **Emplasemen.**

Yang terdiri atas:

- Sepur lurus.
- Peron
- Sepur belok sebagai tempat kereta api berhenti untuk memberi kesempatan kereta lain lewat.

Melihat fungsinya yang seragam maka banyak bangunan stasiun kereta api di Jawa dirancang dengan prototype yang sama menurut tingkat besar kecilnya stasiun, demikian juga dengan stasiun untuk kota-kota yang setingkat. Stasiun yang dibangun sebelum tahun 1900, kebanyakan bergaya arsitektur "*Indische Empire*", dengan ciri-ciri seperti : teras depan yang luas, gevel depan yang menonjol, kolom-

kolom gaya Yunani yang menjulang keatas, dan sebagainya.

### SEJARAH STASIUN N.I.S

NIS merupakan perusahaan yang memulai kiprahnya sebagai pionir perkereta apian Semarang. Pembukaan jalur Semarang – Surakarta – Jogjakarta oleh NIS dilakukan selama periode 1864-1873. Selain berkonsentrasi di Semarang, NIS juga merambah ke wilayah Solo. Pembukaan jalur Solo – Boyolali dilakukan pada tanggal 1 April 1922. Sementara itu di Semarang mereka juga membuka jalur Semarang – Tawang – Semarang Gudang Pelabuhan, yang dilakukan selama periode 1914 – 1924. Saat ini jalur Solo – Boyolali sudah lama dihentikan pengoperasiannya, namun jalur Solo – Wonogiri masih dioperasikan sebagai kereta wisata.

### Pengertian Stasiun N.I.S

Stasiun NIS singkatan dari *Nederland Indische Spoorweg* merupakan suatu perusahaan perkereta apian di Indonesia yang pertama kali membangun stasiun serta jalur kereta api di Semarang. Perusahaan ini memulai kiprahnya sebagai pionir perkereta apian di Semarang pada tahun 186. Stasiun-stasiun yang dibangun pertama kali inilah yang disebut stasiun NIS, karena perusahaan yang membangun bernama NIS. Stasiun ini sangat dikenal karena sebagai pelopor perkereta apian Indonesia

**ANALISIS  
PERBANDINGAN ARSITEKTUR STASIUN**



Gambar 50: Stasiun Ambarawa  
Tawang  
Sumber : foto pribadi



Gambar 51: Stasiun Kedung Jati



Gambar 52: Stasiun Tawang

Perbandingan	Stasiun Ambarawa	Stasiun Kedung Jati	Stasiun Tawang	Kesimpulan
<u>Wujud</u>				
Bentuk Pintu	Penebalan plesteran sebagai ornament Pas. Terracota sbg lapis kedap air ketiga Pas. Terracota sbg lapis kedap air kedua Pas. Terracota sbg lapis kedap air pertama	Penebalan plesteran sebagai ornament Pas. Terracota sbg lapis kedap air ketiga Pas. Terracota sbg lapis kedap air kedua Pas. Terracota sbg lapis kedap air pertama	Penebalan plesteran sebagai ornament Lapis kedap air pertama	*
Bentuk Jendela				--
Pola Lantai	Penebalan plesteran sebagai ornament Profile plat besi thk 2mm bentuk pengulangan segitiga Kaca Bening Kemiringan pada bgn bawah jendela untuk kemiringan air pada saat maintenance	Penebalan plesteran sebagai ornament Profile plat besi thk 2mm bentuk pengulangan segitiga Kaca Bening Kemiringan pada bgn bawah jendela untuk kemiringan air pada saat maintenance	Penebalan plesteran sebagai ornament Kaca Bening Kemiringan pada bgn bawah jendela untuk kemiringan air pada saat maintenance	--
Bentuk Plafond				
	Memiliki pola lantai yang berbeda-beda	Memiliki pola lantai yang berbeda-beda	Meggunakan keramik karena lantai sudah tidak asli lagi	*
Ornamen	Plafond dari bahan kayu yang	Plafond dari bahan kayu yang	Plafond dari bahan kayu yang	

Pipa Pembuangan Air Hujan	mampu meredam panas yang timbul  Jam klasik yang menempel pada dinding  Pada sistem drainase vertikal ini, bangunan telah memiliki dengan baik, sehingga air pembuangan dari atap dapat mengalir lancar ke pembuangan	mampu meredam panas yang timbul  Jam klasik yang menempel pada dinding terdapat 4 buah  Pada sistem drainase vertikal ini, bangunan telah memiliki dengan baik, sehingga air pembuangan dari atap dapat mengalir lancar ke pembuangan	mampu meredam panas yang timbul, tetapi di hall plafond dibuat tinggi sekali seperti kubah  Jam klasik yang menempel pada ploafond  Pada sistem drainase vertikal ini, bangunan telah memiliki dengan baik, sehingga air pembuangan dari atap dapat mengalir lancar ke pembuangan	*  *  *
<u>Dimensi</u> Bentuk Bangunan	Struktur Utama Baja Profil Kanopi Baja Beratap Seng  Lintasan Kereta api, lubang sirkulasi udara Lubang Penerangan & kaca dijepit pada baja Ruang luas	Struktur Utama Baja Profil Kanopi Baja Beratap Seng  Lintasan Kereta api, lubang sirkulasi udara Lubang Penerangan & kaca dijepit pada baja Ruang luas	Struktur Utama Baja Profil Kanopi Baja Beratap Seng  Lintasan Kereta api, lubang sirkulasi udara Lubang Penerangan & kaca dijepit pada baja Ruang luas	*  *
Struktur dan Konstruksi	Penggunaa struktur baja pada bentuk bangunan kolonial sangatlah jarang dan tidak lzim, mengingat stasiun ini memerlukan bentangan yag lebar, penggunaan struktur yang tepat pada masa itu adalah dengan menggunakan struktur baja.	Penggunaa struktur baja pada bentuk bangunan kolonial sangatlah jarang dan tidak lzim, mengingat stasiun ini memerlukan bentangan yag lebar, penggunaan struktur yang tepat pada masa itu adalah dengan menggunakan struktur baja.	Penggunaa struktur baja pada bentuk bangunan kolonial sangatlah jarang dan tidak lzim, mengingat stasiun ini memerlukan bentangan yag lebar, penggunaan struktur yang tepat pada masa itu adalah dengan menggunakan struktur baja.	

<u>Tekstur</u> Atap Dinding	Penutup Atap Seng Dinding Seng	Penutup Atap Seng Dinding Seng	Penutup Atap Genteng Dinding tembok	--
<u>Posisi</u> Fasade	Penggunaan elemen – elemen fasad disesuaikan dengan iklim tropis	Penggunaan elemen – elemen fasad disesuaikan dengan iklim tropis	Penggunaan elemen – elemen fasad d disesuaikan dengan iklim tropis	*
<u>Orientasi</u> Arah Bangunan & Rel	Orientasi fasade bangunan stasiun dan rel Ambarawa condong mengarah pada sumbu timur barat	Orientasi fasade bangunan stasiun dan rel Kedung Jati condong mengarah pada sumbu timur barat	Orientasi fasade bangunan stasiun dan rel Tawang condong mengarah pada sumbu timur barat	*
<u>Inersia Visual</u> Bangunan	Sosok bangunan umumnya simetris Tampaknya terkesan rapi dan sederhana, tidak terdapat bentuk - bentuk yang berlebih-lebihan	Sosok bangunan umumnya simetris Tampaknya terkesan rapi dan sederhana, tidak terdapat bentuk - bentuk yang berlebih-lebihan	Sosok bangunan umumnya simetris Tampaknya terkesan rapi dan sederhana, tidak terdapat bentuk - bentuk yang berlebih-lebihan	*

Keterangan :

- ❖ Menunjukkan kesesuaian penggambaran antara karakteristik stasiun Ambarawa, Kedung Jati dan Tawang.
- Tidak menunjukkan adanya kesamaan elemen antara stasiun Ambarawa, Kedung Jati dan Tawang.

### Kesimpulan

Salah satu bangunan terkenal dalam perkembangan arsitektur kolonial di Indonesia, gedung “*Nederlandsch Indische Spoorweg Mij*”, atau lebih dikenal dengan sebutan Gedung Lawang Sewu di Semarang adalah karya Prof. Klinkhamer dan B.J. Quëndag dari Amsterdam, Lawang Sewu terkenal sebagai arsitektur kolonial yang dirancang sesuai dengan iklim setempat, dan merupakan gedung pelopor arsitektur tropis, yang kemudian prinsip arsitektur tropis ini diterapkan pada bangunan-bangunan selanjutnya.

Stasiun yang ada merupakan bentuk, bahan dan warna yang sesuai dan sama satu dengan lainnya, bentuk kolonial yang kental tercermin dari bentuk bangunan luar tiap stasiun, serta bahan utama bentang lebar seperti konstruksi

baja, sedangkan bangunan pendukung didalamnya menggunakan dinding bata serta ornamen yang khas.

Pada prinsipnya bangunan stasiun tersebut mempunyai ciri ciri dan motif yang sama, dapat dilihat dari jaman pembuatannya.

1. Bentuk Bangunan yang sama yaitu bentang lebar dengan bentuk atap yang pelana ditambah dengan lubang sirkulasi udara panas di atasnya, bentuk ini sangat ideal dengan bentang lebar dapat menampung banyak penumpang maupun pengantar yang berada di dalam stasiun
2. Bentuk maupun pola pintu sama sama mempunyai ciri khas Indies, yaitu tinggi dan besar, dan selalu di ikuti

- dengan ornamen disekeliling kusen pintu berupa tempelan keramik.
3. Sama halnya dengan bentuk dan pola jendela masih mengikuti bentuk dan pola pintu, begitu juga dengan ornamennya, jendela yang berfungsi sebagai sirkulasi udara maupun pencahayaan, dibuat sedemikian rupa, sehingga bangunan cukup mendapat cahaya dan udara dari luar.
  4. Pola, bentuk dan warna latantai maupun plint, pada stasiun ini mempunyai corak dan warna yang sama, dapat diidentifikasi jika pada jamannya warna ini merupakan trendsetter pada bangunan umum.
  5. Plafond dari bahan kayu yang mampu meredam panas yang timbul serta langit2 yang tinggi memungkinkan tempat berkumpulnya udara panas sehingga ruangan yang ada dibawahnya akan menjadi lebih sejuk, mengingat iklim geografis daerah tropis.
  6. Bentuk ornamen yang hampir mirip, hanya pengembangan bentuk sehingga keliatan berbeda satu dengan lainnya, begitu juga peralatan yang dipakai, pada jamannya yang hingga kini masih dapat di gunakan.
  7. Batas antara selasar dan jalur rel kereta api di gunakan marmer kasar yang fungsinya sebagai pembatas, tidak licin, serta kuat/keras. Bentuk ini hampir disemua stasiun memakainya.
  8. Bentuk atap sederhana dengan bukaan ventilasi maupun “double gevel” sehingga seperti atap bertingkat yang memungkinkan angin maupun udara panas bisa bersirkulasi dengan baik.
  9. Ciri khas bangunan arsitektur kolonial adalah proporsi bangunan yang tidak skalatis terhadap manusia, memungkinkan menjadi bentuk yang megah, mengingat stasiun ini dipergunakan banyak orang atau dapat menampung penumpang maupun pengantar yang akan pergi, maka sirkulasi udara dan aliran udara panas dapat mengalir dengan baik dan lancar.
  10. Penggunaan struktur baja pada bentuk bangunan kolonial sangatlah jarang dan tidak lazim, mengingat stasiun ini memerlukan bentangan yang lebar,

penggunaan struktur yang tepat pada masa itu adalah dengan menggunakan struktur baja.

11. Hampir semua bangunan menggunakan struktur baja untuk mendapatkan bentangan yang lebar, mulai dari struktur kolom, kuda-kuda, balok maupun konsol, dan untuk masa itu mempunyai bentuk dan fungsi yang sama. Selasar yang lebar untuk tampias air hujan dan sinar matahari langsung, Hal ini diambil idenya dari pemecahan arsitektur iklim tropis lembab pada gedung “lawang sewu” di Semarang.
12. Pada sistem drinase vertikal ini, bangunan telah memiliki dengan baik, sehingga air pembuangan dari atap dapat mengalir lancar ke pembuangan.

#### DAFTAR PUSTAKA

- [forum.grobogan.com/viewtopic.php?f=24&t=1061](http://forum.grobogan.com/viewtopic.php?f=24&t=1061) - 45k
- [finance.groups.yahoo.com/group/keretapi/mesage/58930](http://finance.groups.yahoo.com/group/keretapi/mesage/58930) - 42k
- [gemblinkbojinov.blogspot.com/2008/04/kejayaan-kereta-api-antara-ambarawa.html](http://gemblinkbojinov.blogspot.com/2008/04/kejayaan-kereta-api-antara-ambarawa.html)
- [pramekers.wordpress.com/2009/03/05/kereta-wisata-di-jateng/](http://pramekers.wordpress.com/2009/03/05/kereta-wisata-di-jateng/) - 31k -- 67k –
- [xmaro.multiply.com/photos/album/1/Stasiun\\_KedungJati](http://xmaro.multiply.com/photos/album/1/Stasiun_KedungJati) - 94k
- [www2.kompas.com/kompas-cetak/0504/29/tanahair/1676437.htm](http://www2.kompas.com/kompas-cetak/0504/29/tanahair/1676437.htm) - 44k –
- [Wikipedia.com](http://Wikipedia.com)