



## BAB 18

### STASIUN CIBATU DALAM DINAMIKA PERKEMBANGAN KOTA GARUT, TEKNOLOGI PERKERETAAPIAN, DAN ARSITEKTUR BANGUNAN PADA AKHIR ABAD 19

#### *CIBATU STATION IN THE DYNAMICS OF GARUT CITY DEVELOPMENT, RAILWAY TECHNOLOGY, AND BUILDING ARCHITECTURE AT THE END OF THE 19TH CENTURY*

Ary Sulistyio

#### ABSTRACT

*Cibatu Station has significant values of architecture, archaeology, and history of railway technology. This research was conducted using a qualitative and descriptive approach, then architectural description and interpretation analysis. The results of the research show that Cibatu Station is the mainline of Cicalengka-Garut, which was built in 1887-1889 by Dutch East Indies state railway company, Staatsspoorwegen (SS). In addition, the station was one of the forming stations in the development of Garut city planning in the late 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> century. With an art-deco architectural style, characterized by a symmetrical floor plan, it became the hallmark of station buildings in general at that time. Based on the function of the station, the construction of the railways was intended for economic and military purposes. Then, in the 1935-1940 period, Cibatu Station not only functioned as a terminal station for economic and military purposes, but also for tourists from Europe visiting Priangan and Garut City.*

**Keywords:** *Cibatu Station, Garut City, railway, architecture, function*

#### ABSTRAK

Stasiun Cibatu memiliki nilai penting arsitektur, arkeologi, maupun sejarah teknologi perkeretaapian. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan pendekatan kualitatif dan deskriptif lalu analisis arsitektural bangunan dan lingkungan dan interpretasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Stasiun Cibatu merupakan salah satu stasiun dalam jalur utama Cicalengka-Garut yang dibangun dalam kurun waktu tahun 1887–1889 oleh perusahaan kereta api Hindia-Belanda, *Staatsspoorwegen* (SS). Stasiun Cibatu juga merupakan salah satu stasiun pembentuk dalam perkembangan tatakota Garut pada akhir abad 19. Stasiun Cibatu memiliki gaya arsitektur bangunan art-deco, yang berciri khas bangunan berdenah simetris, menjadi ciri bangunan stasiun

---

Ary Sulistyio

Komunitas Jelajah Budaya (KJB), e-mail: sulistyio.ary26@gmail.com

© 2024 Penerbit BRIN

A. Sulistyio, "Stasiun Cibatu dalam dinamika perkembangan kota Garut, teknologi perkeretaapian, dan arsitektur bangunan pada akhir abad 19", dalam *Prosiding seminar nasional arkeologi 2021 "Teknologi di Indonesia dari masa ke masa"*, A. R. Hidayah, L. S. Utami, I. W. Sumerata, I. N. Rema, N. P. E. Juliawati, P. Y. Haribuana, G. Keling, I. A. G. M. Indria, dan N. Arisanti, Ed. Jakarta: Penerbit BRIN, September 2024, Bab 18, pp. 289–304, doi: 10.55981/brin.710.c1033, E-ISBN: 978-623-8372-95-9

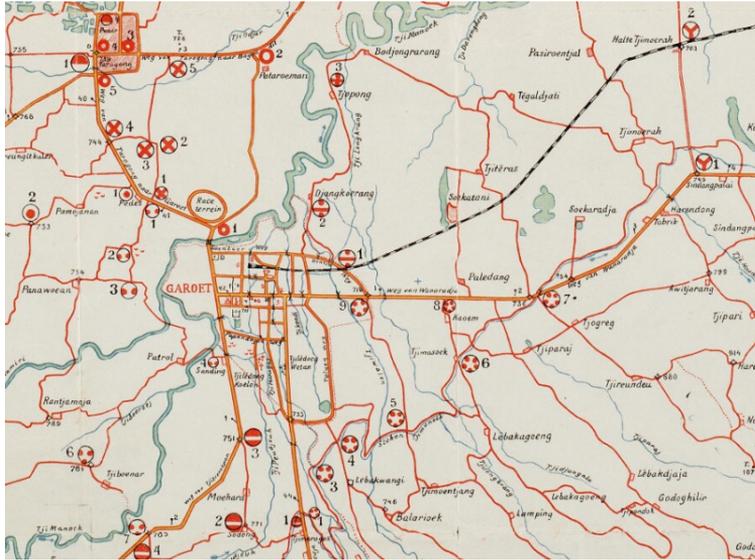
pada umumnya saat itu. Berdasarkan fungsi stasiun, pada mulanya, pembangunan jalur kereta api diperuntukkan untuk kepentingan ekonomi maupun militer. Lalu pada periode tahun 1935-1940, Stasiun Cibatu tidak hanya difungsikan sebagai stasiun pemberhentian untuk kepentingan ekonomi dan militer, tetapi juga untuk wisatawan dari Eropa yang berkunjung ke Priangan dan Kota Garut.

**Kata kunci:** Stasiun Cibatu, Kota Garut, kereta api, arsitektur, fungsi

## A. PENDAHULUAN

Kajian ini didasarkan pada perkembangan kota dan elemennya dalam perspektif modernitas. Makna modernitas ini merupakan usaha untuk menjelaskan lebih beragam atas kenyataan sejarah perkotaan di Indonesia (Makkelo, 2017: 83). Melalui disiplin ilmu arkeologi dan sejarah khususnya, perkotaan merupakan representasi dari identitas jati diri sebuah bangsa karena terdapat budaya materi (*material culture*). Kota sebagai bagian dari siklus yang panjang dari kehidupan 'kota' itu sendiri termasuk proses rusak (*decay*), revitalisasi (*revitalization*), dan pembaharuan (*reclamation*) (McAttackney dan Ryzewski, 2017: 262). Upaya kajian identitas sejalan dengan sejarah perkembangan kota sesuai dengan konsep pembentukan identitas nasional yang kerap merujuk kawasan bersejarah, mitos bersama dan ingatan-ingatan historis, budaya publik bersama, hak dan kewajiban bersama seluruh masyarakat pendukungnya, dan ekonomi bersama dengan mobilitas teritorial untuk seluruh masyarakat pendukungnya (Smith, 1991: 14; Reid, 2009: 5-10).

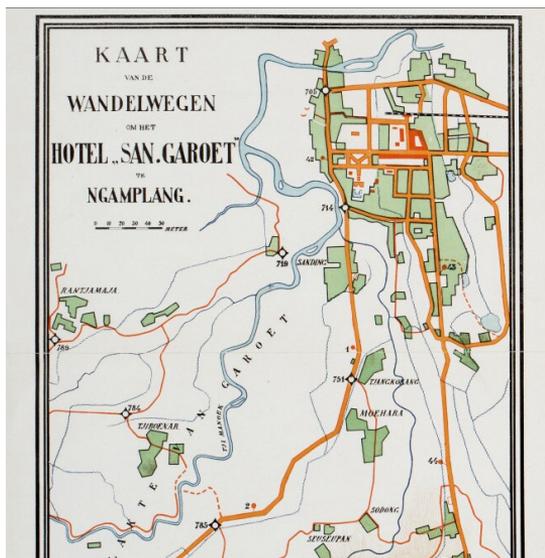
Sejarah kota bersifat lokal, karena kota merupakan institusi yang kecil yang berada di bawah institusi negara dan provinsi. Pembabakan sejarah kota tentu saja berbeda dengan pembabakan sejarah nasional. Meski demikian, perubahan-perubahan dalam konteks negara ada yang berdampak terhadap kota, namun ada pula yang tidak, sehingga pembabakan sejarah kota harus mandiri, tidak perlu tergantung pada pembabakan sejarah nasional (Basundoro, n.d.). Kota sebagai sebuah ruang dapat dilihat sebagai ruang non-geografi. Para ahli post-struktural melihat kota sebagai sebuah ruang yang lebih kompleks, bukan sekedar ruang geografi. Ruang bukan semata-mata sebagai satuan geografis, melainkan juga satuan sosial. Kota adalah ruang sosial yang dihasilkan melalui hubungan sosial antara produksi dan reproduksi, dan ruang itu sendiri yang menghasilkan hubungan sosial. Ia melihat ruang sebagai sebuah hubungan yang kompleks, secara serentak ruang adalah suatu produksi, suatu sarana produksi, suatu bagian dari kekuatan sosial faktor produksi, dan objek untuk konsumsi (Basundoro, n.d.). Kajian sejarah perkotaan pada umumnya dibatasi mulai dari abad ke-17 hingga abad ke-20. Abad ke-17 diketahui sudah mulai banyak permukiman masyarakat dengan stuktur sosial dan organisasi yang rapi, seperti permukiman masyarakat atau penduduk asal, Islam, Kolonial, dan Cina. Sedangkan batasannya abad ke-20, ditandai dengan banyaknya temuan-temuan arkeologis baik dari masa Islam, Kolonial hingga pasca-Kemerdekaan.



Sumber: <http://maps.library.leiden.edu/>

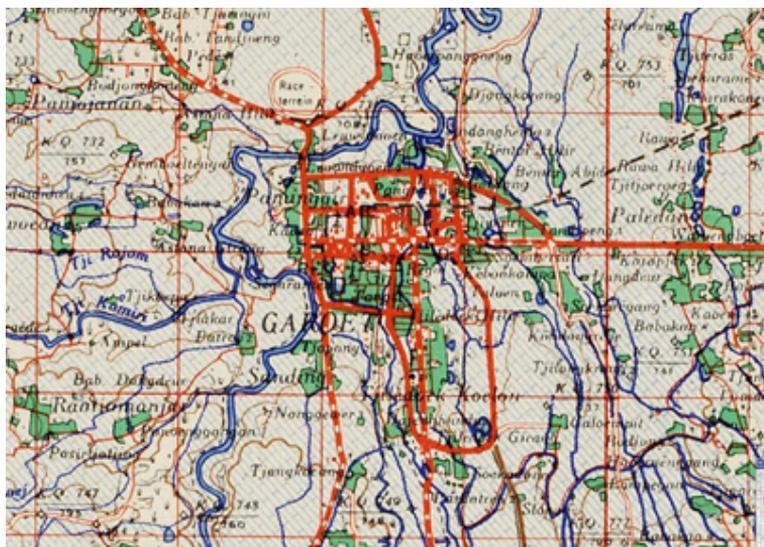
**Gambar 18.1** Peta Kota Garut tahun 1915. Kota Garut masih mengikuti pola linear jalan, salah satunya jalan penghubung kearah Cibatu, dan jalan ke arah selatan

Fase berikutnya, yaitu pada periode tahun 1920-1940, Kota Garut berkembang secara konsentris. Zona-zona konsentris dalam dinamika perkembangan kota akan terjadi dengan meluasnya zona pada setiap lingkaran. Sejalan dengan perkembangan masyarakat, berkembang pula jumlah penduduk dan jumlah struktur yang dibutuhkan masyarakat dalam menunjang kehidupannya (Jamaludin, 2017: 55). Perubahan itu terjadi karena pada periode pertama diberikan proyek pelayanan bagi penduduk. Wajah tata kota mulai berubah dengan berdirinya beberapa fasilitas kota, seperti stasiun kereta api, kantor pos, apotek, sekolah, hotel, pertokoan (milik orang Cina, Jepang, India dan Eropa) serta pasar (lihat Gambar 18.2.). Periode ketiga, yaitu tahun 1940-1960-an, perkembangan Kota Garut cenderung mengikuti teori inti berganda atau *multiple nuclei* (Thorns, 2002: 28). Teori ini menyatakan bahwa kota tidak selalu terbentuk dari satu pusat, tetapi dari beberapa pusat lainnya dalam satu kawasan. Lokasi zona-zona keruangan yang terbentuk tidak ditentukan dan dipengaruhi oleh faktor jarak dari *central business district* (CBD) serta membentuk persebaran zona-zona ruang yang teratur, tetapi berasosiasi dengan sejumlah faktor (Jamaludin, 2017: 59). Perkembangan ini bisa dilihat pada zona-zona perdagangan, pendidikan, pemukiman, dan pertumbuhan penduduk (lihat Gambar 18.3).



Sumber: <http://maps.library.leiden.edu/>

**Gambar 18.2** Kota Garut tahun 1922. Kota Garut berkembang secara konsentris. Wajah tata kota mulai berubah dengan berdirinya beberapa fasilitas kota, seperti stasiun kereta api, kantor pos, apotek, sekolah, hotel, pertokoan (milik orang Cina, Jepang, India dan Eropa) serta pasar



Sumber: <http://maps.library.leiden.edu/>

**Gambar 18.3** Keadaan Kota Garut tahun 1945. perkembangan Kota Garut cenderung mengikuti teori inti berganda atau *multiple nuclei*, kota tidak selalu terbentuk dari satu pusat, tetapi dari beberapa pusat lainnya dalam satu kawasan

Buku ini tidak diperjualbelikan

## 2. Pembangunan Jalur Kereta Api Priangan

Pada masa awal kolonisasi VOC, masalah transportasi di Pulau Jawa dan Kepulauan sekitar Pulau Maluku tidaklah berat, jarak antara perkebunan (terutama rempah-rempah) dengan pantai juga tidak terlalu jauh. Seiring dengan perkembangan waktu, perkembangan perkebunan, khususnya di daerah Priangan (antara Batavia dan Bandung), transportasi benar-benar menjadi masalah di pertengahan abad ke-19, terlebih lagi untuk menjangkau daerah pedalaman (*hinterland*). Penerapan Sistem Tanam Paksa (*cultuurstelsel*) pada tahun 1830 mengakibatkan makin dibutuhkannya transportasi yang dapat mengangkut manusia dan barang dalam jumlah besar dan dengan waktu singkat. Sedangkan pada masa sebelumnya, diperlukan waktu dan tenaga yang besar untuk perpindahan manusia dan barang. Akibat makin tingginya eksploitasi oleh pemerintah kolonial, maka dibangunlah jalan kereta api di Priangan pada pertengahan abad ke-19 setelah dihapuskannya Sistem Tanam Paksa yang dilatar belakangi oleh faktor ekonomi, yakni berkaitan dengan kesulitan pengangkutan hasil-hasil perkebunan ke pabrik dan pelabuhan serta akhirnya sebagai pengangkutan penumpang. Di sisi lain faktor pertahanan militer, karena di Priangan kondisi geografisnya sebagian besar adalah pegunungan, yang memiliki arti penting bagi sistem pertahanan militer (Yahya *et al*, 2015: 1).

Berdasarkan kondisi tersebut, timbullah pemikiran di kalangan pemerintahan maupun parlemen di negeri Belanda. Salah satu solusi untuk mengatasi masalah transportasi di Hindia Belanda adalah perlu dibangunnya jalan kereta api. Pada mulanya, pembangunan jalur kereta api diperuntukkan untuk kepentingan ekonomi maupun militer. Pembangunan kereta api semula di tarik dengan hewan. Program yang diusulkan oleh Menteri Urusan Jajahan J.C. Baud tidak terlaksana dikarenakan hewan-hewan yang dibawa dari luar banyak yang mati. Seorang insinyur militer Kolonel J.H.R. Van Der Wijk mengusulkan agar di Pulau Jawa dibangun transportasi kereta api pada 15 Agustus 1840. Van Der Wijk mengusulkan agar dibuat jalan rel kereta yang terbentang dari Surabaya ke Batavia melalui Surakarta, Yogyakarta, dan Bandung beserta simpangan-simpangannya untuk sistem pertahanan Pulau Jawa. Pembangunan kereta api di Jawa ada yang dilakukan oleh pemerintah kolonial dan ada pula yang dilakukan oleh pihak swasta. Pihak pemerintah yang membangun jalan kereta api adalah perusahaan kereta api negara atau *Staatspoorwegen* (SS). Demikian juga dengan pihak-pihak swasta yang mengajukan konsesi pembangunan jalan kereta api adalah para pengusaha perkebunan (Mulyana, 2017: 55)

Pembangunan kereta api di Priangan seluruhnya dilakukan oleh SS, baik lajur utama maupun lajur simpangan. Terdapat beberapa alasan mengapa di Priangan pembangunan jalan kereta api dilakukan oleh pemerintah, yaitu tujuan, medan yang dihadapi, dan anggaran yang dibutuhkan. Tujuan pembangunan di Priangan selain memiliki tujuan ekonomi, juga memiliki tujuan pertahanan militer. Pembangunan pertahanan militer merupakan bagian tugas pemerintah. Wilayah Priangan, secara geografis merupakan daerah pedalaman dan pegunungan. Pembangunan di daerah

pegunungan memiliki resiko yang cukup besar. Jalan kereta api harus dibangun dengan kondisi jalan yang datar, tidak boleh memiliki tanjakan yang terlalu tajam. Kondisi tanah di pegunungan yang berbukit-bukit sehingga harus dilakukan penggalan dan penimbunan agar jalan menjadi datar. Dengan demikian, pembangunan kereta api antara kedua pegunungan harus dibangun jembatan (*ibid*, 55).

Pembangunan jalan kereta api banyak melibatkan tenaga bebas yang diupah. Kebanyakan tenaga kerja diperoleh dari daerah sekitar lokasi pembangunan. Selain itu, digunakan pula tenaga kerja yang dicari dari daerah yang lain. Pemerintah kolonial sebelumnya membangun lajur-lajur yang ada di Priangan. Begitu juga dengan pihak swasta yang mengajukan konsesi untuk membangun dan mengeksploitasi. Setelah izin diberikan, pihak swasta justru menunda pembangunan. Pembangunan jalan kereta api di Priangan dapat dikategorikan ke dalam dua lajur, yaitu lajur utama dan lajur simpangan. Lajur utama adalah lajur yang membentang dari mulai arah barat hingga timur dan melewati seluruh kota-kota yang ada di Priangan. Kota-kota yang terlewati oleh lajur utama, yaitu, Sukabumi, Cianjur, Bandung, Garut, Tasikmalaya, dan Ciamis. Tahapan pembangunan lajur utama tersebut, yaitu Buitenzorg (Bogor)-Bandung-Cicalengka, Cicalengka-Garut, Warung Bandrek-Cilacap, Padalarang-Karawang (*ibid*, 55-72).

### **3. Pembangunan Jalan Kereta Api: Jalur Utama Cicalengka-Garut (1887–1889)**

Jalur Cicalengka-Garut merupakan bagian dari pembangunan kereta api lajur Priangan-Cilacap. Pembangunan kereta api Priangan-Cilacap dibagi dalam dua tahap, yaitu tahap pertama Cicalengka-Garut, tahap kedua Warungbandrek-Cilacap (lihat Gambar 18.5). Pembangunan lajur Cicalengka-Garut lebih banyak dilatarbelakangi oleh kepentingan ekonomi. Daerah Garut merupakan salah satu kota di Priangan yang berada di pedalaman dan merupakan daerah terisolasi, sehingga dibutuhkan transportasi untuk pengangkutan manusia dan barang. Jalur Cicalengka-Garut sendiri konstruksinya sudah dimulai pada tahun 1887, yang terbagi menjadi dua tahapan, yang pertama jalur Cicalengka-Leles dan tahap kedua Leles-Garut. Pelaksanaan konstruksinya di kelapai oleh Kepala Kantor Seksi 1 di Bandung, dan Kepala Kantor Seksi 2 di Garut. Proses pengerjaan jalur kereta api Cicalengka-Garut memakan waktu 2 (dua) tahun. Pembangunan jalur kereta melewati tanah-tanah milik masyarakat yang harus dibebaskan melalui ganti rugi. Pengerjaan jalur Cicalengka-Garut selesai dan dibuka untuk umum pada 14 Agustus 1889 dan diresmikan oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda J.C.H.A. Van Der Wijck dengan total biaya kurang lebih sebesar f2.871.035,00<sup>1</sup>. Jalur Cicalengka-Garut memiliki panjang sekitar 51 km (Mulyana, 2017: 91-101).

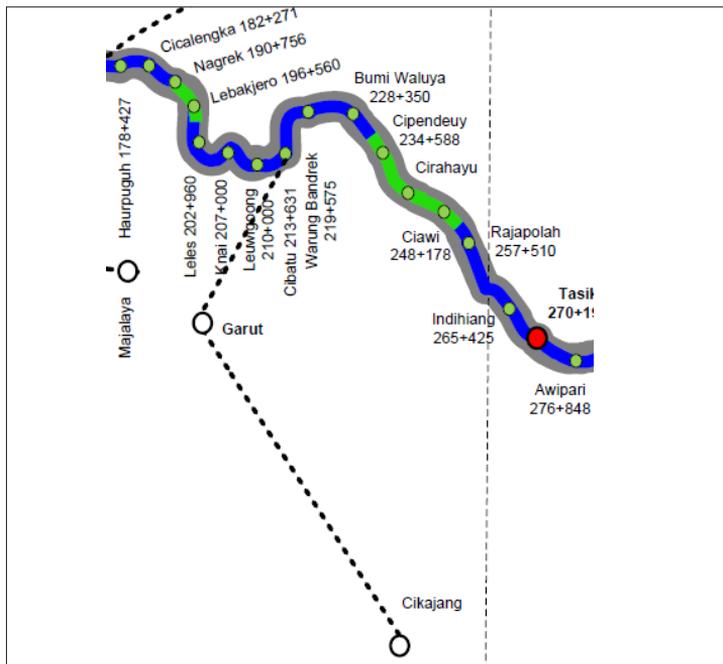
---

<sup>1</sup> f (gulden Belanda) adalah mata uang sejak abad ke 18 hingga 2002, kemudian digantikan oleh Euro.



Sumber: <http://maps.library.leiden.edu/>

**Gambar 18.4** Peta Jalur Cicalengka-Garut-Cikajang (melalui Stasiun Cibatu) pada tahun 1947. Panjang jalur kereta api Cicalengka-Garut sejauh 51 km yang dikerjakan pada dalam waktu 2 (dua) tahun dan selesai pada tahun 1889



Sumber: B

**Gambar 18.5** Peta Jalur Cicalengka- Tasik. Jalur menjadi cabang ke selatan melalui Stasiun Cibatu dan terakhir sampai dengan Stasiun Cikajang

Buku ini tidak diperjualbelikan

## 1. Sejarah Stasiun Cibatu

Stasiun Cibatu merupakan salah satu stasiun dalam jalur utama Cicalengka-Garut yang dibangun dalam kurun waktu tahun 1887-1889 oleh perusahaan kereta api negara atau *Staatsspoorwegen* (SS). Selain jalur utama tersebut, dibangun jalur simpangan Garut-Cikajang (tidak dikaji dalam laporan ini). Langgam atau gaya arsitektur Stasiun Cibatu adalah gaya arsitektur Art-Deco dengan bangunan berdenah simetris. Pada kurun waktu tahun 1935-1940, Stasiun Cibatu adalah stasiun pemberhentian bagi wisatawan dari Eropa yang hendak berlibur ke daerah Priangan, terutama Garut. Kota Garut terkenal dengan destinasi wisata alam sejak dahulu, seperti Gunung Papandayan, Gunung Guntur, Kawah Kamojang, dan lain sebagainya. Garut pernah dijuluki "*Swiss van Java*".

Di samping itu, Stasiun Cibatu pernah disinggahi oleh aktor komedian Charlie Chaplin pada tahun 1927 dan 1935. Kunjungan pertama Chaplin ditemani aktris Kanada pemenang Oscar, Mary Pickford. Pada kunjungan kedua, dia ditemani sang istri Paulette Goddard, pemeran utama perempuan dalam film *Modern Times* dan *The Great Dictator 2*. Tokoh lain yang tercatat menjejalkan kaki di Stasiun Cibatu adalah Perdana Menteri Perancis Georges Clemenceau pada tahun 1920-an. Sejak tahun 1935 hingga 1940, setiap hari di pelataran Stasiun Cibatu terparkir selusin taksi dan limousine milik hotel-hotel di Garut, di antaranya Hotel Papandayan, Villa Dolce, Hotel Belvedere, Hotel Van Hengel, Hotel Bagendit, Villa Pauline, dan Hotel Grand Ngamplang. Terdapat sebuah peristiwa ketika kereta luar biasa Presiden Soekarno dan Wakil Presiden Mohammad Hatta juga transit ke Stasiun Cibatu pada saat berkunjung ke Garut. Pada saat itu, sang proklamator tersebut ditemani oleh Ibu Fatmawati dan Rachmi Hatta. Selain jalur rel timur-barat—yang kini masih beroperasi—jalur rel dari Stasiun Cibatu-Garut-Cikajang (dari Garut ke arah Selatan) juga masih aktif. Di Stasiun Cikajang inilah menjadi favorit wisatawan dengan lima jadwal keberangkatan kereta lokomotif uap tiap hari. Ketika menjelang lebaran, banyak para peziarah mengunjungi Makam Ja'far Sidiq di Cipareuan, Cibiuk, Masjid Mbah Wali di Kampung Pesantern Tengah, Cibiuk untuk berziarah berhenti di Stasiun Cibatu. Jalur Cibatu-Garut-Cikajang ditutup karena kalah bersaing dengan kendaraan pribadi dan angkutan umum pada tahun 1983 (Kunto, 1997).

## 2. Deskripsi Arsitektural dan Lingkungan Stasiun Cibatu

Deskripsi ini bersifat umum dan tidak disertai dengan ukuran pastinya, namun demikian deskripsi difokuskan pada kondisi *existing* bangunan-bangunan yang dikategorikan memiliki nilai kekunoan sebagai objek yang bersejarah. Kegiatan observasi yang dilakukan meliputi kegiatan pendataan, dokumentasi, serta wawancara dengan pegawai PT. Kereta Api Indonesia (persero) dan masyarakat. Berdasarkan obeservasi yang dilakukan, terdapat lima (5) bangunan dalam kompleks Stasiun Cibatu ini yang memiliki karakter bangunan lama, di antaranya Bangunan Utama Stasiun, Menara Air, Bangunan Resort Jalan 2.11, Eks Kantor KA dan Dipo (bengkel),

dan kompleks perumahan karyawan yang terletak di belakang Bangunan Resort Jalan 2.11.

a. Bangunan Utama Stasiun

Denah bangunan Stasiun Kereta Api Cibatu berbentuk persegi panjang dengan arah hadap selatan. Stasiun ini memiliki 4 jalur (*spoor*) yang terletak di sebelah utara bangunan. Jalur ini masih aktif dioperasikan sebagai jalur lalu lintas kereta penumpang maupun barang menuju Bandung maupun ke arah Selatan Jawa Tengah hingga ke Jawa Timur. Bangunan Stasiun Kereta Api Cibatu merupakan sebuah komplek bangunan kuno. Hal tersebut ditandai dengan adanya perlengkapan sarana serta fasilitas bangunan kuno di sekitar bangunan utama stasiun. Fasilitas tersebut antara lain berupa rumah dinas, balai pegawai, dan balai umum (lihat Gambar 18.8). Selain itu, di samping kanan dan kiri bangunan utama stasiun terdapat ruang-ruang yang masih menyatu dengan bangunan utama stasiun, seperti Ruang Pengawas Urusan Sarana Cibatu di sisi timur dan Mushola dan Pos Kesehatan di sisi barat.

Karakteristik kekunoan yang melekat pada Stasiun Kereta Api Cibatu masih terlihat pada bentuk dan tata letaknya. Sedangkan tentang kondisi bahan dan teknik pengerjaan bangunan, di beberapa bagian bangunan telah mengalami banyak perubahan. Bangunan Stasiun Cibatu merupakan karakteristik bangunan khas kolonial akhir abad ke 19 hingga awal abad ke 20 yang lebih menonjol pada makna teknis dari pada makna simbolis. Selain bangunan utama, terdapat *overcapping* atau atap peron yang masih menunjukkan kekunoan, seperti terlihat pada pilar-pilar yang berjumlah 18 (delapan belas) dan konstruksi kuda-kuda (lihat Gambar 18.9). Daun pintu/jendela krepyak lebar, ornamen-ornamen pilar, dan tralis jendela juga masih menunjukkan kekunoan.



Sumber: Ary Sulisty (2020)

**Gambar 18.6** Bangunan Utama Stasiun Cibatu

Buku ini tidak diperjualbelikan



Sumber: Ary Sulisty (2020)

**Gambar 18.7** Kiri: salah satu pilar *overcapping* peron yang bertuliskan *Lien Thom EN.CO HACE 1880*. Kanan: konstruksi kuda-kuda atau *skur*

#### b. Menara Air

Menara air terletak di sisi timur bangunan stasiun utama, menara air berukuran kurang lebih lebar 3 m, panjang 5, dan tinggi 6 m yang hingga sekarang masih difungsikan pada bagian salah satu sisinya, masih bertuliskan ejaan lama *Tjibatu +611,55*, terutama atap (bagian plafon) masih menggunakan kayu di bagian dalam. Pada dinding tampak berlumut dan belum di cat kembali. Bagian dalam menara air



Sumber: Ary Sulisty (2020)

**Gambar 18.8** Kiri: Menara Air Stasiun Cibatu masih terlihat ejaan lama *Tjibatu*. Kanan: bagian dalam Menara Air Stasiun

Buku ini tidak diperjualbelikan



Sumber: Ary Sulisty (2020)

**Gambar 18.9** *Kiri:* Bangunan Resort Jalan 2.11 terlihat rel untuk kereta lori keluar-masuk bangunan. *Tengah:* Bangunan tambahan yang menyatu dengan masa bangunan lama. *Kanan:* Daun Pintu dan *bovenlicht* masih tampak asli

### c. Resort Jalan Rel 2.11

Bangunan Resort Jalan Rel 2.11 berada di seberang rel sisi utara. Bangunan Resort Jalan Rel 2.11 ini memanjang dari Timur-Barat dengan sudah tambahan pada bagian sisi barat. Menurut informasi yang didapat dahulunya merupakan Kantor Seksi Jalan Rel Cibatu kemudian berganti nama Resort Jalan Rel 2.11 DAOP 2 Bandung. Salah satu pintu masuk bangunan masih terdapat rel yang diperuntukkan untuk kereta lori pengangkut peralatan mekanik untuk perbaikan kereta dan lain sebagainya, serta menghubungkan dengan jalur kereta ke Bengkel atau Dipo. Kesan kekunoan masih terlihat pada bentuk atau masa bangunan, atap limasan, pintu dan ventilasi berbentuk setengah lingkaran (*bovenlicht*). Fasad dan ornament bangunan juga masih tampak asli dan juga jendela model kreyak. Bangunan ini sekarang digunakan sebagai kantor dan gudang, serta ruangan untuk tinggal pegawai (lihat Gambar 18.9).

### d. Eks-Kantor KA Stasiun dan Bengkel/Dipo

Bangunan eks-kantor KA Stasiun dan Bengkel atau Dipo ini menjadi satu kompleks sendiri terletak di sisi bagian timur dari Bangunan Resort Jalan Rel 2.11. Bangunan eks-kantor KA Stasiun ini sudah tidak digunakan lagi. Bangunan eks-kantor KA Stasiun ini masih utuh, namun sudah tidak terawat. Beberapa bagian bangunan sudah mulai tampak kerusakan, seperti cat tembok yang sudah mulai terkelupas, ubin yang rusak, dan bagian atap yang sudah banyak yang rusak. Kekunoan bangunan eks-kantor KA Stasiun ini masih terlihat dari bentuk atau masa bangunan, atap limasan, pintu dan ventilasi berbentuk setengah lingkaran (*bovenlicht*) (lihat Gambar 18.10). Bangunan Bengkel/Dipo ini masih digunakan hingga saat ini. Bangunan Bengkel ini merupakan bangunan terbuka di bagian tengah dan ditopang oleh rangka-rangka baja. Beberapa mesin-mesin bor, sekrup ini sudah tidak berfungsi lagi. Bagian atap terdapat tulisan yang belum bisa terbaca dengan pasti (lihat Gambar 18.11).



Sumber: Ary Sulisty (2020)

**Gambar 18.10** *Kiri:* Bangunan Eks-Kantor KA Stasiun dan Bengkel atau Dipo. *Kanan:* Fasad bangunan Eks-Kantor KA Stasiun



Sumber: Ary Sulisty (2020)

**Gambar 18.11** *Kiri:* Mesin-Mesin Bor dan Skrup Bengkel Kereta Api yang sudah tidak digunakan. *Kanan:* Atap Rangka Baja

e. Kompleks Perumahan Karyawan (belakang Resort Jalan 2.11)

Kompleks Perumahan Karyawan ini tepatnya terletak di belakang persis Bangunan Resort Jalan 2.11. Secara administratif terletak di Kampung Cukang Akar RT 04/RW 06, Kelurahan Kresek, Kecamatan Cibatu, Kabupaten Garut. Menurut informasi, komplek rumah karyawan terbagi menjadi dua kluster. Kluster pertama, terdapat 8 (delapan) rumah pegawai menengah atau manajerial (lihat Gambar 18.12), sedangkan kluster kedua terdapat 6 (enam) rumah untuk pegawai teknis. Kluster pertama dengan kluster kedua dipisahkan oleh sebuah jalan gang. Kluster kedua dengan bangunan Resort Jalan Rel 2.11 dengan jalan (lihat Gambar 18.13). Kompleks bangunan ini dikembangkan pada dekade tahun 1950-1970an untuk karyawan Stasiun Cibatu.



Sumber: Ary Sulisty (2020)

**Gambar 18.12** Kluster pertama, kompleks perumahan terdiri dari 8 (delapan) untuk rumah pegawai PT. KAI level manajerial



Sumber: Ary Sulisty (2020)

**Gambar 18.13** *Kiri*: Kluster kedua, kompleks perumahan terdiri dari 6 (delapan) untuk rumah pegawai PT. KAI level teknisi. *Kanan*: Jalan yang menghubungkan Kluster Kedua dengan Bagian fasad belakang Bangunan Resort Jalan 2.11

### 3. Nilai Penting Stasiun Cibat

'Pernyataan signifikansi' adalah ringkasan singkat berdasarkan analisa dari seluruh informasi nilai-nilai penting yang kita kumpulkan. 'Signifikansi budaya' atau 'nilai signifikansi' yang kemudian diterjemahkan 'nilai penting' digunakan untuk merujuk pada totalitas nilai warisan yang terkait dengan aset dan bersama-sama dapat mengidentifikasi mengapa aset itu penting (Bond dan Worthing, 2016: 49-50). Penjelasan yang singkat dan ringkas, disusun pada bagian akhir setelah melalui proses penilaian. Hal ini akan menjadi dasar dari rekaman daftar sebagai panduan dalam mengembangkan kebijakan pelestarian, termasuk desain dari perubahan, perbaikan dan pemeliharaan untuk bangunan cagar budaya. Penilaian signifikansi adalah tahap paling krusial dalam proses pelestarian. Seluruh keputusan pelestarian dipengaruhi oleh penentuan signifikansi bangunan cagar budaya. Pernyataan signifikansi adalah perangkat fundamental yang paling dasar untuk menentukan

penetapan (pelindungan), kebijakan pelestarian, rencana strategis, sumber daya dan penilaian dampak perubahan (Purwestri, 2017).

Setidaknya ada lima manfaat pelestarian, di antaranya adalah: a) manfaat sosial, psikologis, dan kesejahteraan politik individu, kelompok, dan sebagai kekayaan negara, b) manfaat pendidikan: memahami aspek masyarakat masa lalu melalui tinggalkan fisik dan lingkungan bersejarah dan keterlibatan masyarakat dalam pengalaman hidup generasi sebelumnya, c) jika bangunan eksisting yang masih ada, merupakan sumber daya yang harus digunakan kembali untuk alasan keberlanjutan lingkungan dan keuangan, d) kawasan cagar budaya memberi *sense of place* melalui karakternya dan estetika visual, e) meningkatkan ekonomi pariwisata dan pendapatan daerah dan nasional dan membuka kesempatan usaha (Bond dan Worthing, 2016: 50-56).

Benda, bangunan, atau struktur dapat diusulkan sebagai Benda Cagar Budaya, Bangunan Cagar Budaya, atau Struktur Cagar Budaya apabila memenuhi kriteria menurut Undang-Undang No. 11 tahun 2010 tentang Cagar Budaya (pasal 5 s/d 10): (1) berusia 50 tahun; (2) mewakili masa gaya paling singkat 50 tahun; (c) memiliki arti khusus bagi sejarah, ilmu pengetahuan, pendidikan, agama, dan/atau kebudayaan; (d) memiliki nilai budaya bagi penguatan kepribadian bangsa. Tabel 18.1 berikut merupakan signifikansi Stasiun Cibatu sesuai dengan Undang-Undang No. 11 tahun 2011 tentang Cagar Budaya.

**Tabel 18.1** Nilai Penting Stasiun Cibatu

Kriteria Cagar Budaya dan arti khusus	Stasiun Cibatu memenuhi kriteria sebagai Bangunan Cagar Budaya (Pasal 7, UU No. 11/2010)
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Berusia 50 tahun atau lebih; Stasiun Cibatu dibuka pada tanggal 14 Agustus 1889</li> <li>2. Mewakili masa gaya tertentu; Stasiun Cibatu mewakili gaya arsitektur art-deco dan berdenah simetris pada akhir abad ke 19 hingga awal abad ke-20</li> <li>3. Memiliki arti khusus;               <ol style="list-style-type: none"> <li><b>a. Sejarah</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stasiun Cibatu adalah stasiun yang menghubungkan antara Jawa Barat dan Jawa Tengah pada akhir abad ke 19 hingga awal 20.</li> <li>• Pernah disinggahi oleh Komedian Charlie Chaplin dan Mary Pickard tahun 1927, PM Prancis George Clemenceau, dan Ir. Soekarno (1946)</li> </ul> </li> <li><b>b. Ilmu Pengetahuan</b> Kehadiran Stasiun Cibatu penting dalam perkembangan kota dan sarana/alat transportasi yang modern</li> </ol> </li> </ol>

Buku ini tidak diperjualbelikan

---

**Kriteria Cagar Budaya dan arti khusus**

**Stasiun Cibatu memenuhi kriteria sebagai Bangunan Cagar Budaya (Pasal 7, UU No. 11/2010)**

**c. Pendidikan**

Stasiun Cibatu dapat menjadi model pembelajaran bidang teknik dan teknologi tentang sejarah bangunan dan arsitektural serta perkeretaapian

**d. Kebudayaan**

Desain bangunan mencerminkan perpaduan gaya arsitektur Eropa dan arsitektur lokal yang beriklim tropis

**Nilai penting (nilai budaya bagi penguatan kepribadian bangsa)**

- Stasiun Cibatu merupakan salah satu rancang bangun yang memadukan gaya Eropa dan Lokal pada akhir abad ke 19 hingga awal 20
- Stasiun Cibatu merupakan cikal bakal modernisasi sarana transportasi perkeretaapian pada awal abad ke 19 hingga 20 dan bukti perkembangan Kota Garut
- Stasiun Cibatu pernah disinggahi oleh tokoh-tokoh penting baik nasional maupun Internasional

Sumber: Hasil Analisis, 2020

---

## **D. KESIMPULAN**

Berdasarkan uraian di atas, Stasiun Cibatu merupakan salah satu stasiun dalam jalur utama Cicalengka-Garut yang dibangun dalam kurun waktu tahun 1887-1889 oleh perusahaan kereta api negara atau *Staatsspoorwegen* (SS). Berdasarkan nilai pentingnya, Stasiun Cibatu merupakan salah satu stasiun dengan rancang bangun gaya Eropa dan lokal pada akhir abad ke 19. Stasiun Cibatu juga merupakan cikal bakal sarana transportasi perkeretaapian modern pada akhir abad ke 19, serta bukti perkembangan Kota Garut ke arah selatan. Tercatat bahwa Stasiun Cibatu pernah disinggahi oleh tokoh-tokoh penting baik nasional maupun internasional. Pada mulanya, pembangunan jalur kereta api diperuntukkan untuk kepentingan ekonomi maupun militer. Laggam atau gaya arsitektur Stasiun Cibatu adalah gaya arsitektur Art-Deco dan bangunan berdenah simetris. Stasiun Cibatu kemudian menjadi stasiun pemberhentian bagi wisatawan dari Eropa termasuk beberapa tokoh terkenal yang hendak ke daerah Priangan khususnya untuk berlibur, terutama Kota Garut pada tahun 1935-1940.

## **UCAPAN TERIMA KASIH**

Terima kasih kepada Kelapa Stasiun Cibatu, Daerah Operasi II Bandung, dan khususnya Pak Sumardi PUS Stasiun Cibatu yang telah banyak membantu sekaligus *key person*, Bapak Ir. Johan Pahlawan dari KAI pusat yang telah mengizinkan penulis untuk melakukan survei dalam rangka reaktivasi jalur Stasiun Cibatu-Garut. Terima kasih saya sampaikan juga kepada Bapak Rully, Om Windu, dan semua pihak yang tidak dapat saya sebutkan satu per satu karena keterbatasan saya.

## DAFTAR PUSTAKA

- Ashmore, Wendy dan Robert Sharer, 2010. *Discovering Our Past: A Brief Introduction to Archaeology*. New York: McGraw-Hill (edisi kelima).
- Basundoro, Purnawan. t.t. *Definisi dan Konsep Kota Sebagai Objek Penelitian Sejarah*. Program Studi Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Airlangga.
- Bond, Stephen dan Derek Worthing. 2016. *Managing Built Heritage: The Role of Cultural Values and Significance*. West Sussex: John Wiley & Sons Ltd (edisi kedua).
- Direktorat Jendral Perkeretaapian, 2014. *Buku Informasi Perkeretaapian 2014*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Jamaludin, Adon Nasrullah, 2017. *Sosiologi Perkotaan: Memahami Masyarakat Kota dan Problematikanya*. Bandung: Pustaka Setia (cetakan kedua).
- Kunto, Haryoto, 1997. *Seabad Grand Hotel Preanger, 1897-1997*. Bandung: Granesia
- Makkelo, Ilham. 2017. "Sejarah Perkotaan: Sebuah Tinjauan Historiografis Dan Tematis." *Lensa Budaya: Journal of Cultural Sciences* 12 (2): 83–101.
- McAtackney Laura dan Krysta Ryzewski. 2017. *Contemporary Archaeology and the City: Creativity, Ruination, and Political Action*. Oxford: Oxford University Press.
- Mulyana, Agus, 2017. *Sejarah Kereta Api Priangan*. Yogyakarta: Penerbit Ombak
- Purwestri, Nadia, 2017. *Pernyataan Signifikansi (materi presentasi)*. Jakarta: Pusat Dokumentasi Arsitektur
- Reid, Anthony. 2009. *Imperial Alchemy: Nationalism and Political Identity in Southeast Asia*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Smith, Anthony D. 1991. *National Identity*. London: Penguin Books
- Thorns, David C. 2002. *The Transformation of Cities: Urban Theory and Urban Life*. New York: Palgrave Macmillan.
- Yahya, Senja Kala, et al., 2015. *Naskah Sumber Arsip Perkeretaapian di Indonesia*. Jakarta: Arsip Nasional Republik Indonesia.
- Undang-Undang No. 10 tahun 2011 tentang Cagar Budaya

## SUMBER ARSIP PETA

<https://collectie.wereldculture.nl/>

<http://maps.library.leiden.edu/>