

IDENTIFIKASI PENGEMBANGAN FASILITAS STASIUN DAN PENGARUHNYA TERHADAP KARAKTER FASAD BANGUNAN STASIUN KERETA API KEJAKSAN CIREBON**Ika Nofiyani^a, Dewi Astuti^b, Rakhmanita^c, Sumaiyah Fitriani Dini^d**^a Program Studi Arsitektur, ikanofiyani@gmail.com, Universitas Gunadarma^b Program Studi Arsitektur, Dewi_astuti@staff.gunadarma.ac.id, Universitas Gunadarma^c Program Studi Arsitektur, rakhmanita@staff.gunadarma.ac.id, Universitas Gunadarma^d Program Studi Arsitektur, sumaiyah@staff.gunadarma.ac.id, Universitas Gunadarma**ABSTRACT**

The Train Station is the main requirement needed in the procurement of train transportation modes. Currently, trains are public transportation that is very popular with the public to transport people. The architectural style of the Kejaksaan Cirebon Train Station building is a blend of colonial and art deco characteristics with local architectural influences. The colonial style of influence is shown in the form of the facade or appearance of the building. This study uses a qualitative approach to analyze the development of building facilities and their influence on the character of the Kejaksaan Train Station building facade as a representation of a building that has the influence of colonial architectural style and cultural heritage objects in Cirebon. The analysis was carried out by identifying the addition of facilities and facade elements in the front area, main entrance and the front of the building facing the road. The purpose of this study is to complete the architectural research of the Cirebon Station building and add to the treasury of architectural science, especially in the research of colonial architecture in station buildings.

Keywords: station, facade, colonial architecture, and art deco**ABSTRAK**

Stasiun Kereta Api menjadi kebutuhan utama yang diperlukan dalam pengadaan moda transportasi kereta api. Saat ini, kereta api adalah transportasi umum yang sangat disukai oleh masyarakat untuk mengangkut orang. Gaya arsitektur bangunan Stasiun Kereta Api Kejaksaan Cirebon merupakan perpaduan dari kolonial dan ciri art deco dengan pengaruh arsitektur lokal. Gaya pengaruh Kolonial ditunjukkan dalam bentuk fasad atau tampak bangunan. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif untuk menganalisis pengembangan fasilitas bangunan dan pengaruhnya terhadap karakter fasad bangunan Stasiun KA Kejaksaan sebagai representasi bangunan yang memiliki pengaruh gaya arsitektur kolonial dan objek cagar budaya di Cirebon. Analisis dilakukan dengan mengidentifikasi penambahan fasilitas dan elemen fasad pada area muka, main entrance dan bagian depan bangunan yang mengarah ke jalan. Tujuan penelitian ini untuk melengkapi penelitian arsitektur bangunan Stasiun Cirebon dan menambah khasanah ilmu arsitektur khususnya pada penelitian arsitektur kolonial pada bangunan stasiun.

Kata kunci: Stasiun, Fasad, arsitektur kolonial, dan arsitektur Art Deco**1. PENDAHULUAN**

Kota Cirebon adalah salah satu kota yang berada di Provinsi Jawa Barat, Indonesia. Kota ini terletak di pesisir utara Jawa, dikenal sebagai jalur pantura yang menghubungkan Jakarta, Cirebon, Semarang, dan Surabaya ke seluruh Indonesia. Kota Cirebon terletak pada lokasi yang strategis dan menjadi simpul pergerakan transportasi antara Jawa Barat dan Jawa Tengah.

Kota Cirebon merupakan kota pelabuhan penting di Pulau Jawa jauh sebelum pendudukan pemerintah Belanda. Letak geografis Kota Cirebon yang strategis menghubungkan jalur perekonomian antara Banten, Batavia, dan Jawa Barat dengan daerah Jawa Tengah dan Jawa Timur. Hal ini menempatkan Kota Cirebon tumbuh sebagai kota pelabuhan, dan perdagangan di Jawa Barat (Adeng, 1998: 9-10).

Kereta api sebagai moda transportasi massal yang mampu mengangkut barang dalam jumlah besar di beberapa kota dagang dan industri di bangun dengan tujuan untuk mempercepat aliran barang dari gudang-gudang penampung ke pelabuhan (Cahyo, 2017).

Kereta api dapat mengirim hasil industri pertanian dan perkebunan, terutama gula dengan cepat dikirim dari pusat-pusat produksi di pinggiran kota ke pelabuhan. Kereta api menjadi faktor pendorong pertumbuhan dan perkembangan wilayah Cirebon, pada masa kolonial Belanda, terutama di akhir abad ke-19 sampai pertengahan abad ke-20 (Hermawan, 2020).

Pembangunan dan pengoperasian Kereta Api di Jalur Pantai utara Jawa, antara Semarang-Cirebon, dilakukan oleh Perusahaan Kereta Api Swasta NV Java Spoorweg Maatschappij (JSM), bagian dari Perusahaan Kereta Api Batavia Ooster Spoorweg Maatschappij (BOS)- Perusahaan KA Batavia Timur (Marihandono et al., 2016).

Perkeretaapian di Cirebon makin berkembang ketika pada tahun 1912, perusahaan KA milik Pemerintah Hindia Belanda, Staatsspoor-en Tramwegen in Nederlandsch-Indie (SS en T), yang biasa disebut Staatsspoorwegen (SS) membangun jalur KA dari Cikampek menuju Cirebon. SS juga membangun Stasiun Kereta Api (KA) yang representatif di Kota Cirebon, yang disebut sebagai Stasiun Cirebon SS, yang saat ini dikenal sebagai Stasiun Cirebon Kejaksan. Stasiun Cirebon Kejaksan merupakan karya arsitek P.A.J. Moojen dan dibuka pada tanggal 3 Juni 1912 bersamaan dengan pembukaan lintas milik SS di Cikampek – Cirebon (Laksana et al, 2016).



Gambar 1. Foto Lokomotif dan Trem Negara Hindia Belanda dengan meja putar (kanan) di stasiun kereta api Cirebon (saat ini dikenal sebagai Stasiun KA Kejaksan) Sumber: KITLV 119110, terbit antara 1913-1916

Posisi Stasiun Kejaksan berada di Daerah Operasi (DAOP) III Cirebon dan strategis berada tidak jauh dari persimpangan dua jalur yaitu menuju Purwokerto-Kroya dan jalur utara ke arah Semarang. Bangunan Stasiun Kereta Api (KA) Kejaksan menampilkan bentuk yang mendapat pengaruh arsitektur kolonial yang kuat.

Para arsitek dari Belanda menerapkan gaya arsitektur kolonial yang merupakan hasil perpaduan antara budaya Barat dan Timur dalam proyek pembangunan di Indonesia pada era sebelum kemerdekaan. Pengaruh dari Barat ini banyak terlihat dalam berbagai aspek kehidupan, termasuk tata kota dan bangunan (Muhsin et al, 2023).

Belanda yang membawa kebudayaan baru, salah satunya adalah Gaya Arsitektur Art Deco yang mulai dikembangkan di Indonesia diantaranya pada beberapa bangunan di pusat kota Cirebon salah satunya adalah bangunan Stasiun KA Kejaksan (Hapsari, et al).

Stasiun KA Kejaksan telah mengalami renovasi dengan meninggikan peron stasiun serta merombak tata letak jalur dan fasilitas yang ada sejak tahun 2011. Pengembangan fasilitas terus dilakukan seiring dengan bertambahnya waktu dan perubahan tata letak jalur kereta. Penambahan fasilitas ini juga termasuk penambahan elemen fasad pada area depan dan main entrance menuju bangunan.

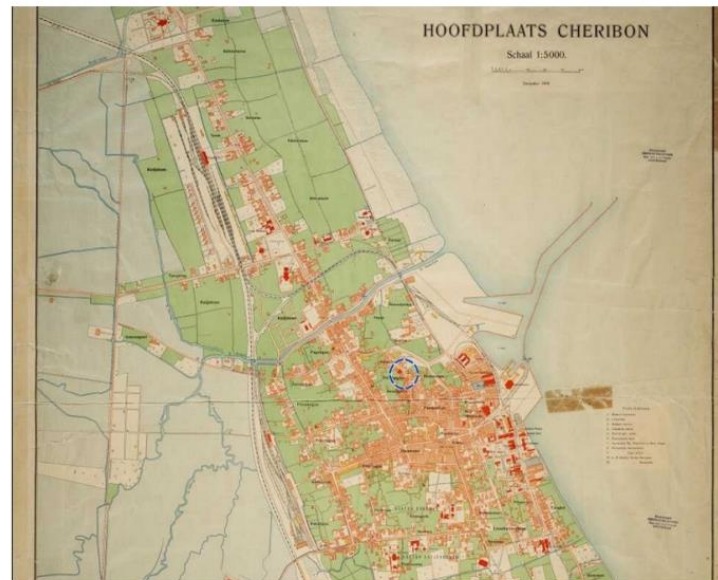
Berdasarkan fenomena tersebut penelitian ini diusulkan untuk melakukan kajian terhadap pengembangan fasilitas bangunan dan pengaruhnya terhadap karakter fasad bangunan Stasiun KA Kejaksan sebagai representasi bangunan yang memiliki pengaruh gaya arsitektur kolonial dan objek cagar budaya di Cirebon. Penelitian ini ditujukan juga untuk melengkapi penelitian arsitektur bangunan Stasiun Cirebon dan menambah khasanah ilmu arsitektur khususnya pada penelitian arsitektur kolonial pada bangunan stasiun.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Sejarah Stasiun Kereta Api Kejaksaan Cirebon

Cirebon merupakan kota yang berkembang dan menjadi pusat komoditas perkebunan teh, kopi dan tebu pada masa colonial. Komoditas perkebunan ini dahulu dikirim dari pusat perkebunan menggunakan Kereta Api (KA) yang bermuara di pelabuhan, dan Pelabuhan Cirebon ini yang menggerakkan urat nadi ekonomi Kota Cirebon dan sekitarnya. Jalur KA yang kali pertama beroperasi di Cirebon dibangun oleh perusahaan trem swasta yang bernama Semarang-Cheribon StoomtramMaatschappij (SCS) atau Maskapai Trem Uap Semarang-Cirebon. SCS membangun jalur trem yang menghubungkan dua kota di pantai utara Jawa, yaitu Semarang dan Cirebon antara tahun 1897-1899 (Laksana et al., 2016).

Perkeretaapian di Cirebon makin berkembang manakala pada tahun 1912, perusahaan KA milik Pemerintah Hindia Belanda, Staatsspoor-en Tramwegen in Nederlandsch-Indie (SS en T), yang biasa disebut Staatsspoorwegen (SS) membangun jalur KA dari Cikampek menuju Cirebon. Sebelumnya, pada tahun 1906, Cikampek telah terhubung dengan jalur KA menuju Jakarta (pada masa tersebut bernama Batavia). SS juga membangun stasiun KA yang representatif di Kota Cirebon, yang disebut sebagai Stasiun Cirebon SS, yang saat ini dikenal sebagai Stasiun Cirebon Kejaksaan (Laksana et al., 2016).



Gambar 2. Peta Jalur KA dan Trem di Kota Cirebon sekitar tahun 1921
Sumber : maps.library.leiden.edu; Laksana et al, 2016

Stasiun Cirebon Kejaksaan merupakan karya arsitek P.A.J. Moojen dan dibuka pada tanggal 3 Juni 1912. Dua tahun kemudian, jalur KA yang menghubungkan antara Stasiun Cirebon SCS (Prujakan) dengan Stasiun Cirebon SS (Kejaksaan) dioperasikan oleh SCS pada tahun 1914 bersamaan dengan pembangunan jalur dari Stasiun Cirebon Prujakan menuju Pelabuhan Cirebon. Sedangkan SS juga membangun jalur yang sama menuju Pelabuhan Cirebon. 3. Jalur KA SS Cirebon-Cikampek (137 km); dibuka tanggal 3 Juni 1912 4. Jalur KA SS Cirebon-Purwokerto-Kroya (158 km); dibuka tanggal 1 Januari 1917 (Laksana et al., 2016).



Gambar 3. Foto Stasiun Kereta Api Cirebon yang dirancang oleh P.A.J. Moojen saat ini dikenal dengan nama Stasiun KA Kejaksan Sumber: KITLV 119110, terbit antara 1913-1916

Sejarah pembangunan Stasiun Kereta Api di Kota Dagang Cirebon menunjukkan peran kereta api sebagai transportasi massal yang digunakan untuk kepentingan mengangkut dan pengiriman barang komoditas ke kota dagang lainnya dan terhubung dengan pelabuhan. Stasiun KA Kejaksan juga menjadi salah satu contoh bangunan di kawasan pusat kota Cirebon yang di desain dominan dengan pengaruh Barat dan gaya arsitektur colonial.

Stasiun kereta api juga memainkan peran penting dalam pembangunan perkotaan dan sistem transportasi, berfungsi sebagai koneksi antara tempat yang berbeda dan mencerminkan evolusi kota (Banerjee, 2023; Orthel, 2024). Stasiun-stasiun ini bukan hanya ruang fungsional tetapi juga memiliki nilai kognitif yang signifikan, membentuk identitas wilayah yang mereka layani dan mempengaruhi keputusan kebijakan perkotaan (Banerjee, 2023; Todoroki & Kim, 2023).

Warisan arsitektur stasiun kereta api, seperti yang ada di Indonesia telah menampilkan perpaduan makna sejarah dan utilitas modern, dengan beberapa bangunan digunakan kembali untuk berbagai lembaga publik (Rotchniak, 2023). Secara keseluruhan, stasiun kereta api bukan hanya pusat transportasi tetapi juga komponen integral dari lanskap perkotaan, mempengaruhi interaksi sosial, perencanaan kota, dan pelestarian sejarah.

2.2. Arsitektur Kolonial

Sejarah Arsitektur Kolonial Belanda di Indonesia pada hakekatnya merupakan bagian integral dari sejarah perkembangan arsitektur Indonesia. Arsitektur Kolonial di Indonesia menurut Sumalyo (1993), merupakan fenomena budaya yang unik, karena terjadi percampuran budaya antara pendatang dengan kebudayaan Indonesia yang beraneka ragam. Arsitektur kolonial mencakup beragam gaya bangunan dan desain yang muncul selama periode pemerintahan kolonial, memadukan elemen budaya penjajah dengan pengaruh lokal. Di Indonesia, arsitektur kolonial mencerminkan perpaduan budaya Belanda dan Indonesia, beradaptasi dengan iklim lokal melalui fitur seperti bentuk atap dan bukaan yang unik (Nurfajar et al., 2023; Roosandriantini et al., 2023).

Demikian pula, di DI Yogyakarta, rumah Limasan dengan atap berbentuk piramida melambangkan pengaruh kolonisasi Belanda dan berfungsi sebagai ciri khas warisan arsitektur wilayah tersebut (Hamsjah et al., 2023). Selain itu, dalam konteks kolonialisme Inggris, arsitektur pulau-pulau lepas pantai Queensland memainkan peran penting dalam artikulasi dan implementasi kedaulatan kolonial, mengubah ruang-ruang ini menjadi instrumen pemerintahan untuk komunitas politik yang lebih luas (Ludewig, 2023).

2.3. Gaya Arsitektur Kolonial di Indonesia

Gaya kolonial (Dutch Colonial) menurut Wardani (2009) adalah gaya desain yang cukup populer di Belanda (Netherland) tahun 1624-1820. Gaya desain ini timbul dari keinginan dan usaha orang Eropa untuk menciptakan daerah jajahan seperti negara asal mereka. Pada kenyataannya, desain tidak sesuai dengan bentuk aslinya karena perbedaan iklim, kurangnya ketersediaan material dan perbedaan teknik di negara jajahan. Akhirnya, diperoleh bentuk modifikasi yang menyerupai desain di negara mereka. Gaya arsitektur Kolonial di Indonesia dalam perkembangannya menurut Handinoto (2012) terbagi menjadi tiga yaitu; Indische Empire style (Abad 18-19); Arsitektur Transisi (1890-1915) dan Arsitektur Kolonial modern (1915-1940), dapat dijelaskan sebagai berikut:

a. Gaya Arsitektur Indische Empire style (Abad 18-19)

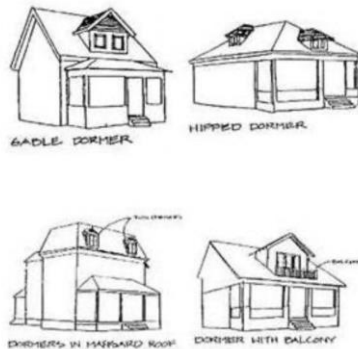
Gaya arsitektur Indische Empire style di Indonesia diperkenalkan oleh Herman Willen Daendels saat dia bertugas sebagai Gubernur Jendral Hindia Belanda (1808-1811) (Purnomo et al., 2017).

Indische Empire Style (gaya Imperial) adalah suatu gaya arsitektur yang berkembang pada pertengahan abad ke-18 sampai akhir abad ke-19. Gaya arsitektur Indische Empire Style pada mulanya muncul di daerah pinggiran kota Batavia (Jakarta), munculnya gaya tersebut sebagai akibat dari suatu kebudayaan Indische Culture yang berkembang di Hindia Belanda. Indische secara harfiah berarti "Indies" atau Hindia. Kebudayaan Indische adalah percampuran kebudayaan Eropa, Indonesia dan sedikit kebudayaan dari orang China peranakan (Handinoto, 2012).

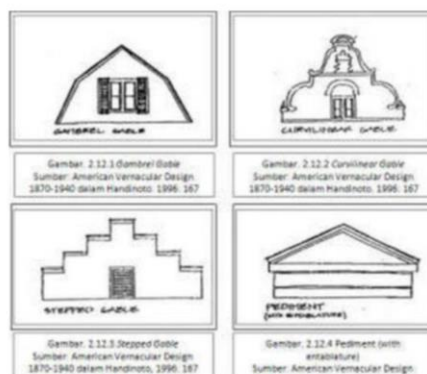
b. Gaya Arsitektur Transisi (1890-1915)

Arsitektur transisi di Indonesia berlangsung sangat singkat, arsitektur transisi berlangsung pada akhir abad 19 sampai awal abad 20 antara tahun 1890 sampai 1915. Peralihan dari abad 19 ke abad 20 di Hindia Belanda dipenuhi oleh perubahan dalam masyarakatnya. Modernisasi dengan penemuan baru dalam bidang teknologi dan perubahan sosial akibat dari kebijakan politik pemerintah colonial pada saat itu mengakibatkan perubahan bentuk dan gaya dalam bidang arsitektur. Perubahan gaya arsitektur pada zaman transisi atau peralihan (antara tahun 1890-1915) dari gaya arsitektur "Indische Empire" menuju arsitektur "Kolonial modern" sering terlupakan (Handinoto, 2012).

Ciri-ciri arsitektur transisi menurut Handinoto (2012), antara lain: denah masih mengikuti gaya "Indische Empire", simetri penuh, pemakaian teras keliling pada denahnya masih dipakai dan ada usaha untuk menghilangkan kolom gaya Yunani pada tampannya. Gevel-gevel pada arsitektur Belanda yang terletak ditepi sungai muncul kembali, ada usaha untuk memberikan kesan romantis pada tampak dan ada usaha untuk membuat menara (tower) pada pintu masuk utama, seperti yang terdapat pada banyak gereja Calvinist di Belanda. Bentuk atap pelana dan perisai dengan penutup genting masih banyak dipakai dan ada usaha untuk memakai konstruksi tambahan sebagai ventilasi pada atap (dormer).



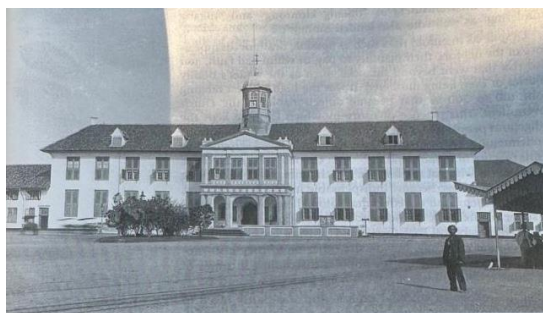
Gambar 4. Jenis dormer bangunan gaya kolonial (Handinoto, 1996 dalam Tamimi dkk.,2020)



Gambar 5. Jenis gelve bangunan gaya kolonial (Handinoto, 1996 dalam Tamimi et al.,2020)

c. Karakter Arsitektur Kolonial Modern (1915-1940)

Arsitektur modern merupakan sebuah protes yang dilontarkan oleh Arsitek-arsitek Belanda sesudah tahun 1900 atas gaya Empire Style. Arsitek Belanda yang berpendidikan akademis mulai berdatangan ke Hindia Belanda, mereka mendapatkan suatu gaya arsitektur yang cukup asing, karena gaya arsitektur Empire Style yang berkembang di Perancis tidak mendapatkan sambutan di Belanda. Arsitektur Modern memiliki ciri-ciri denah lebih bervariasi, sesuai dengan anjuran kreatifitas dalam arsitektur modern. Bentuk simetri banyak dihindari, pemakaian teras keliling bangunan sudah tidak dipakai lagi, sebagai gantinya sering dipakai elemen penahan sinar. Berusaha untuk menghilangkan kesan tampak arsitektur gaya “Indische Empire” (tampak tidak simetri lagi), tampak bangunan lebih mencerminkan “Form Follow Function” atau “Clean Design”. Bentuk atap masih didominasi oleh atap pelana atau perisai, dengan bahan penutup genteng atau sirap. Sebagian bangunan dengan konstruksi beton, memakai atap datar dari bahan beton yang belum pernah ada pada jaman sebelumnya (Handinoto, 2012).



Gambar 6. Balai Kota Batavia merupakan contoh bangunan dengan gaya arsitektur kolonial
Sumber: Lohanda, 2002

2.4. Sejarah Arsitektur Art Deco

Art Deco adalah gaya dekorasi yang lahir di Eropa (Perancis) sekitar tahun 1920an sampai dengan tahun 1930an. Aliran Art Deco semakin terkenal pada saat diselenggarakan pameran Exposition Internationale des Arts Decoratifs et Industriels Modernes di Paris pada tahun 1925. Gaya Art Deco memadukan elemen-elemen dari berbagai aliran dan mengekspresikannya dalam bentuk geometris.

Lukito (2005) menjelaskan dalam arsitektur Art Deco adalah sebuah aliran yang banyak menggunakan seni dekorasi dalam intensitas tinggi. Tampilan bentuk bangunan seni didominasi oleh bentuk masif dengan bentuk geometris yang berirama. Yang membuat bangunan-bangunan ini bergaya Art Deco adalah elemen-elemen dekoratif non struktural. Karakter dari Art Deco adalah percampuran dari material dan dekorasi.

Art Deco adalah salah satu gaya arsitektur penting yang hadir pada era arsitektur kolonial di Indonesia. Gaya yang lahir di Eropa dan tumbuh cepat mendunia, masuk ke Indonesia melalui karya-karya arsitek Belanda yang berpraktek profesional di akhir masa penjajahan Belanda, seperti Thomas Karsten, C.P. Wolff Schoemaker, A.F. Falbers dan lain-lain. Gaya ini adalah bagian dari arsitektur Nieuwe Bouwen, salah satu dari tiga melihat gaya arsitektur yang ada selama masa kolonial, selain Imperium dan Arsitektur Indish (Kusno, 2009).

Suryokusomo (2005) merumuskan adanya dua periode perkembangan Art Deco. Periode pertama pada tahun 1920 disebut dengan periode dekoratif, yang ditandai dengan bentuk bergaris, bersudut tegas, zig-zag atau berundak. Ornamen geometris terinspirasi oleh mesin yang presisi dan seni nenek moyang dari timur. Periode kedua pada tahun 1930an, disebut dengan periode streamline yang memiliki tampilan dekoratif menjadi relatif lebih sederhana, aerodimais, streamline dan oceanliner terinspirasi oleh bentuk alat transportasi pesawat, kapal laut maupun mobil.

2.3. Pengertian Fasad

Secara etimologis, fasad berasal dari kata Perancis *fasade*, berasal dari kata Italia *facciata* atau *faccia*. *Faccia*, berasal dari bahasa Latin *facies*, berkembang menjadi *face* (dalam bahasa Inggris), artinya wajah, dibidang arsitektur fasad memiliki arti muka bangunan atau muka atau bagian depan bangunan, sehingga banyak berubah. Jelas terlihat bahwa fasad atau bagian depan sebuah bangunan adalah elemen yang melekat pada produk desain arsitektural.

Fasad menjadi elemen arsitektur terpenting yang mampu menyuarakan fungsi dan makna sebuah bangunan. karakter visual arsitektural bangunan dapat dilihat pada elemen berikut yaitu: Elemen fasad bangunan, Elemen ruang dalam bangunan, dan Masa (Krier, 1988: Rahmadhiani, 2016).

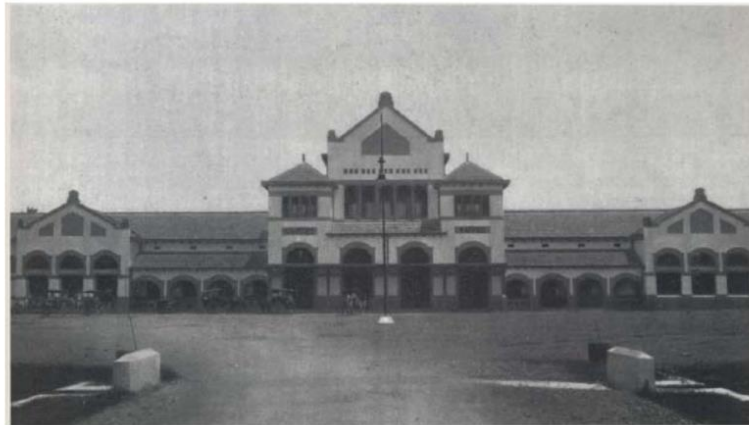
Identitas bangunan lebih mudah diidentifikasi melalui fasadnya. Fasad menyampaikan keadaan budaya saat bangunan itu dibangun, fasad mengungkap kriteria tatanan dan penataan, dan berjasa memberikan kemungkinan dan kreativitas dalam ornamentasi dan dekorasi. Suatu fasad juga menceritakan hal-hwal penghuni suatu gedung, memberikan semacam identitas kolektif sebagai suatu komunitas itu dalam public (Burden, 1995; Sastra, 2016).

Fasad adalah muka bangunan yang tidak diragukan lagi dapat dilihat oleh umum setiap saat, tidak jarang setelah melihatnya, bahkan sesaat sebelum memasuki bangunan tersebut. Selain itu, dengan adanya lingkungan fasad akan memberikan wawasan tentang fungsi ruang berada di bagian belakang atau di bagian dalamnya (Sastra, 2013).

3. METODE PENELITIAN

3.1. Data dan Profile Objek Penelitian

Stasiun Cirebon terletak di Kecamatan Kejaksan, kota Cirebon. Posisi stasiun di Daerah Operasi (DAOP) III Cirebon ini termasuk strategis karena berada tidak jauh dari persimpangan dua jalur yaitu menuju Purwokerto-Kroya dan jalur utara ke arah Semarang. Sebagai stasiun besar, semua kereta api kelas komersial (bisnis-eksekutif) berhenti di stasiun ini. Stasiun Cirebon merupakan tipe stasiun satu muka, di mana posisi emplasemen sejajar dengan bangunan stasiun. Stasiun Cirebon ditetapkan sebagai Bangunan Stasiun Cagar Budaya oleh Pendidikan dan Kebudayaan (Kemdikbud) dengan nomor RNCB.20100622.02.000798. Penetapan benda cagar budaya itu sesuai berdasarkan Surat Keputusan (SK) Menteri Nomor PM.58/PW.007/MKP/2010.



Gambar 7. Stasiun Cirebon SS tidak lama setelah pembukaan operasi pada tahun 1912.

Sumber: Spoorwegstation op Java_ M.V.B de Jong;
Laksana et al., 2016

3.2. Metode Pengumpulan Data

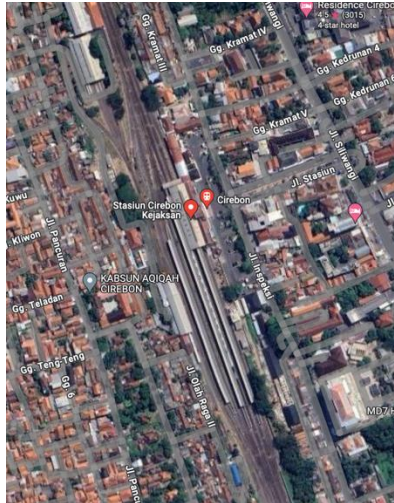
Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan pendekatan penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif lebih menekankan analisis atau deskripsi. Pandangan subjek lebih diutamakan dalam metode ini, dan peneliti menggunakan dasar teori untuk mengarahkan proses penelitian ke situasi nyata di lapangan. Metode ini dipilih untuk menjawab pertanyaan dan tujuan penelitian yaitu mengetahui pengembangan fasilitas yang telah dilakukan dan pengaruhnya terhadap karakter fasad bangunan Stasiun KA Kejaksan. Pengumpulan data dilakukan dengan studi literatur, kunjungan lapangan dan dokumentasi. Analisis dilakukan dengan mengidentifikasi penambahan fasilitas dan elemen fasad pada area muka, main entrance dan bagian depan bangunan yang mengarah ke jalan.

4. PEMBAHASAN

4.1. Identifikasi dan Analisis Elemen Fasad

- a. Data Tapak
Lokasi : Jl.Siliwangi,Kelurahan Kebonbaru,Kota Cirebon
Luas Tapak : 400.00m²

- KDB : 80%
KDH : 30%
Peruntukan : Pemerintahan, Jasa Ekonomi, Perumahan
- b. Batas tapak
Utara : Jl. Slamet Riyadi dan Taman Krucuk
Selatan : Jl. Kartini dan Balaikota
Timur : Jl. Siliwangi, Balai Kota dan Masjid Attaqwa
Barat : Jln. Pancuran dan Permukiman warga.



Gambar 8. Lokasi Stasiun Kereta Api Kejaksan Cirebon.

Sumber: <https://www.google.com/maps/search/stasiun+kejaksan/@-6.705524,108.5535612,789m/data=!3m1!1e3?entry=ttu>

Stasiun KA Cirebon Kejaksan merupakan bangunan peninggalan Belanda, yang masih berdiri dan dilestarikan sampai saat ini. Bangunan Stasiun KA Cirebon Kejaksan telah ditetapkan sebagai Cagar budaya. Tampak muka bangunan stasiun jika dilihat dari arah jalan baik dari Jalan Inspeksi, Jalan Stasiun dan Jalan Siliwangi terlihat bagian fasad bangunan yang menonjol yaitu tiga massa bangunan dengan bangunan utama yang tinggi membentuk menara. Perpaduan bentuk atap limasan dan menara menunjukkan perpaduan arsitektur lokal dan arsitektur kolonial.

Tampak depan bangunan dari arah jalan menampilkan 3 massa bangunan utama, dimana terdapat dua massa bangunan dengan atap limasan mengapit bangunan utama yang lebih tinggi yang di bagian ujung puncak dinding atapnya dihiasi dengan ornamen mahkota, serta deretan roster yang berada di atas jendela. Nampak juga bentuk lengkung (art) pada elemen bidang yang membentuk koridor yang ditopang oleh pilar-pilar.



Gambar 9. Mahkota pada bagian atap bangunan stasiun yang terlihat dari tampak depan
Sumber: Dokumentasi lapangan, 2024



Gambar 10. Bidang lengkung yang nampak pada fasad bangunan
Sumber: Dokumentasi Lapangan, 2024

Pada bagian muka sebelah atas menara dan bangunan utama dibuat deretan jendela kaca persegi terbuat dari kaca patri berwarna-warni dilengkapi sejumlah roster atau lubang ventilasi. Selain untuk keindahan, kaca patri juga berfungsi sebagai penerangan alami ketika cahaya matahari masuk ke dalam. Gaya ukiran Art Deco tampak terlihat di bagian ujung puncak dinding atap bagian depan yang dihiasi dengan ornamen mahkota.



Gambar 11. Elemen kaca patri warna-warni pada bovenlicht.
Sumber: Dokumentasi lapangan, 2024

Bentuk lengkung (arc) terlihat dominan diterapkan pada bidang dan bukaan bangunan, terutama bovenlicht dengan menggunakan kaca patri sebagai bagian dari jendela bangunan dan ventilasi. Kemudian pada bagian atas kaca patri terdapat roster yang digunakan sebagai lubang ventilasi dan sumber pencahayaan alami.



Gambar 12. Elemen fasad bangunan Stasiun KA Kejaksan yang terlihat dari main entrance.
Sumber: Dokumentasi Lapangan, 2024

Fasad bagian depan bangunan stasiun ini menampilkan ciri khas gaya Art Deco dengan penataan massa bangunan yang simetris, ornamen mahkota yang menghiasi puncak dinding atap bagian depan, deretan jendela kaca persegi yang ditutup dengan kaca patri warna-warni, serta lubang ventilasi berupa

roster yang juga berfungsi sebagai sumber pencahayaan alami. Stasiun Kejaksan Cirebon merupakan contoh bangunan yang menampilkan pengaruh arsitektur kolonial dalam arsitektur Indonesia, dengan campuran gaya arsitektur lokal dan Barat yang khas.

4.2. Penambahan Fasilitas dan Elemen Fasad bangunan.

Stasiun KA Kejaksan telah mengalami pengembangan fasilitas dan perubahan tata letak jalur kereta sejak tahun 2011. Elemen fasad yang terlihat dari tampak depan bangunan pada bagian atap adalah dibagian ujung puncak dinding atap bagian depan yaitu ornament mahkota dengan bentuk persegi pada bagian tengah. Pada bagian tengah mahkota dahulu terdapat tulisan tahun Stasiun Cirebon itu dibangun yaitu pada tahun 1911 serta terdapat tiang di depan bangunan. Kondisi saat ini tiang di depan bangunan dan tulisan 1911 yang menempel di bagian tengah mahkota atap sudah tidak ada.



Gambar 13. Perubahan elemen fasad bangunan sejak dibangun tahun 1911 dan saat ini
Sumber: Spoorwegstation op Java_ M.V.B de Jong; Laksana et al., 2016 (kiri)
Dokumentasi Lapangan, 2024 (kanan).

Seiring berjalannya waktu dan upaya memaksimalkan pelayanan kepada para pengguna yang semakin bertambah maka pengelola stasiun mengembangkan ruang dalam dan ruang luar stasiun dengan beberapa fasilitas baru. Fungsi ruang di bangunan stasiun juga semakin bertambah dengan adanya pemanfaatan ruang pada bangunan stasiun untuk area komersial. Zona komersial terdapat pada sisi kanan dan kiri dari area pintu masuk stasiun. Terdapat tenan yang menyediakan toko makanan dan minuman, minimarket serta oleh-oleh khas Cirebon pada disisi kanan, sedangkan di sisi kiri terdapat restoran siap saji dan minimarket. Tulisan tegak sebagai simbol dari tenan ini menjadi bagian yang terlihat pada fasad bangunan di bagian depan dari arah pintu masuk.



Gambar 14. Fasilitas restoran dan minimarket yang juga menjadi bagian dari fasad bangunan Stasiun KA Kejaksan Cirebon.
Sumber: Dokumentasi Lapangan, 2024

Fasilitas penunjang yang dapat meningkatkan kenyamanan dan mengisi waktu untuk menunggu kereta api tiba ditambahkan seperti mushola, ATM Center, Coworking Space, dan Pojok Baca di area ruang tunggu penumpang. Pembangunan fasilitas ini dilakukan ruang dalam pada bangunan utama serta bangunan sayap kanan dan kiri. Fasilitas ini dapat diakses dari bagian luar bangunan dari arah main entrance dan area parkir kendaraan dari arah depan bangunan. Penegasan tampilan ruang dengan material batu bata ekspose sebagai dinding dan tulisan tegak yang menandakan fungsi ruang ini juga terlihat pada fasad bangunan stasiun di bagian depan.



Gambar 15. Fasilitas coworking space dan pojok baca di Stasiun KA Kejaksaan Cirebon.
Sumber: Dokumentasi Lapangan, 2024

Area main entrance menuju pintu masuk stasiun, koridor, area komersial dan fasilitas penunjang di sisi kanan dan kiri bangunan juga ditambahkan kanopi yang berfungsi untuk naungan yang berbahan kayu dan penutup atap berbahan polycarbonate.



Gambar 16. Penambahan kanopi sebagai naungan di bagian main entrance dan depan bangunan dari arah jalan.

Sumber: Dokumentasi Lapangan, 2024

Beberapa fasilitas untuk melengkapi dan menunjang fungsi stasiun bagi para pengguna di Stasiun KA Kejaksaan Cirebon telah dilakukan dengan memperhatikan eksisting bangunan dan prinsip pengembangan fasilitas pada bangunan cagar budaya. Struktur bangunan dan elemen fasad bangunan dipertahankan, penambahan ruang serta elemen fasad pada area fasilitas penunjang menggunakan bahan material dan warna yang senada dengan bangunan eksisting. Penempatan posisi struktur kanopi di area depan bangunan sebagai naungan juga diletakkan simetris tidak menutupi sepenuhnya pilar dan dinding lengkung sebagai fasad bangunan yang memberi ciri khas dari bangunan stasiun ini.

Penambahan fasilitas yang melengkapi fungsi stasiun tidak mengurangi karakter bangunan stasiun yang memiliki gaya arsitektur perpaduan dari Kolonial dan ciri Art deco dengan pengaruh arsitektur lokal. Gaya pengaruh Kolonial ditunjukkan dalam bentuk fasad atau tampak bangunan yang simetris dengan bagian tengah sebagai pusat dibangun lebih tinggi dan terletak tegak lurus terhadap jalan masuk. Pengaruh Art Deco terlihat pada bagian muka sebelah atas menara dan bangunan utama dibuat deretan jendela kaca persegi terbuat dari kaca patri berwarna-warni dilengkapi sejumlah roster atau lubang ventilasi. Selain untuk keindahan, kaca patri juga berfungsi sebagai penerangan alami ketika cahaya matahari masuk ke dalam. Pencahayaan pada malam hari bersumber dari lampu gantung antik yang terletak di tengah ruangan. Gaya ukiran Art Deco tampak terlihat di bagian ujung puncak dinding atap bagian depan yang dihiasi dengan ornamen mahkota.

5. PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang dilakukan terhadap fasad bangunan Stasiun Cirebon, maka ditemukan bahwa Stasiun Cirebon memiliki gaya arsitektur perpaduan dari ciri arsitektur Kolonial dengan pengaruh

aliran seni Art Deco. Arsitektur kolonial pada stasiun Cirebon terlihat pada Fasad bangunan yang dominan berwarna putih dan memiliki lengkungan pada pintu masuk dan fasad area depan. Aliran seni Art Deco terlihat pada ornamen jendela pada fasad yang berbahan kaca patri berwarna-warni.

Stasiun Kereta Api Kejaksaan Cirebon merupakan peninggalan sejarah yang berharga yang harus tetap dilestarikan. Pemanfaatan ruang di Bangunan Stasiun Kereta Api Kejaksaan Cirebon sebagai objek cagar budaya dapat dikembangkan sesuai dengan prinsip-prinsip adaptasi dan revitalisasi bangunan cagar budaya. Pengembangan fasilitas dilakukan dengan penambahan beberapa ruang penunjang aktivitas pengguna di stasiun. Penambahan fasilitas ini juga memberikan pengaruh pada penambahan elemen fasad bangunan, namun penambahan ini tidak mengurangi tampilan gaya arsitektur Kolonial & Art Deco pada bangunan stasiun. Keberhasilan pengembangan ini telah dilakukan dengan memperhatikan pemilihan material bangunan, serta penggunaan tampilan warna dan bentuk yang selaras dengan bangunan eksisting.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Banerjee, I. (2023). Railway station, The Image of the City, and transit-oriented development: An appraisal of the cognitive value of transit hubs. *Asian Geographer*, 1–21. <https://doi.org/10.1080/10225706.2023.2288351>
- [2] Hamsjah, F. A., Ariana, K. M., Radhiyya, R. N., Tiarawati, R. A., Nuffida, N. E., & Novianto, D. (2023). Study on the influence of colonial architecture of vernacular environment. *Paragraphs Environmental Design*, 48–58. <https://doi.org/10.59260/penvid.2023.48582214>
- [3] Ludewig, J. (2023). The architecture of colonial jurisdiction: The annexation of Queensland's offshore islands. *The Journal of Architecture*, 28(8), 1315–1358. <https://doi.org/10.1080/13602365.2023.2298447>
- [4] Nurfajar, S., Dafrina, A., & Novianty, Y. (2023). Colonial architecture identification of Uleebalang house in Aceh through a typological approach (Case study: Uleebalang house in Kec. Muara Batu, Gandapura, and Peusangan). *Proceedings of Malikussaleh International Conference on Multidisciplinary Studies (MICoMS)*, 3, 00031. <https://doi.org/10.29103/micoms.v3i.190>
- [5] Orthel, B. D. (2024). The railway station. In *The Interior Urbanism Theory Reader* (pp. 84–91). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780429443091-12>
- [6] Purnomo, H., Waani, J. O., & Wuisang, C. E. V. (2017). Gaya & karakter visual arsitektur kolonial Belanda dikawasan Benteng Oranje Ternate. *Jurnal Media Matrasain*, 14, 23–33.
- [7] Roosandriantini, J., Poernama, J. A., Setiawan, F. H., & Limantara, K. D. (2023). Akulturasi arsitektur kolonial terhadap perbedaan iklim di SDN Ditotrum Lumajang dan Rumah Dinas Bakorwil Madiun. *ARSITEKTURA*, 21(1), 27. <https://doi.org/10.20961/arst.v21i1.62585>
- [8] Nugraha, A. H., & Suryady, S. (2023). Information system for making PC wire heads with pneumatic systems in heading machine. *International Journal Science and Technology*, 2(2), 61–65.
- [9] Rotchniak, Y. (2023). Architecture of railway station buildings of the railway Ivano-Frankivsk–Voronienka. *Urban Development and Spatial Planning*, 84, 294–308. <https://doi.org/10.32347/2076-815x.2023.84.294-308>
- [10] Todoroki, H., & Kim, S. (2023). Railway station names as spatio-temporal media. *Institute For Kyeongki Cultural Studies*, 44(2), 29–45. <https://doi.org/10.26426/KCS.2023.44.2.29>
- [11] Adeng. (1998). Kota dagang Cirebon sebagai bandar jalur sutra. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia.
- [12] Cahyo, D. N. (2017). Perkembangan transportasi kereta api di Kabupaten Lamongan tahun 1899–1932. *Avatara*, 5(1), 1402–1416. Diambil dari <https://jurnalmahasiswa.unesa.ac.id/index.php/avatara/article/view/17733>
- [13] Hapsari, M. P., Nurul R, F., Purwitasari, D., Viviani, D., Widyarini, Y. D., Batami, T. W., Herlambang, R. A., & Lestari, R. A. P. (2016). Menilik rekam jejak Art Deco di lingkaran pusat kota Cirebon.
- [14] Hermawan, I. (2020). Kereta api SCS: Angkutan gula di Cirebon. *Patanjala*. <https://doi.org/10.30959/patanjala.v12i2.643>
- [15] Kusno, A. (2009). Gaya imperium yang hidup kembali setelah mati. Dalam Peter J. M. Nas (Ed.), *Masa Lalu dalam Masa Kini: Arsitektur di Indonesia* (hal. 200–213). Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- [16] Laksana, A. D., Wijokangko, G. R., Hartono, T., & Suprayitno, D. (2016). Susur jejak kereta api Cirebon. Pusat Data, Informasi dan Kepustakaan Kereta Anak Bangsa.
- [17] Lohanda, M. (2002). *The Chinese and the Dutch in Colonial Java, 1890-1942*. Jakarta: Yayasan Cipta Loka Caraka.
- [18] Lukito, Y. N. (2005). Art Deco sebagai decorative style: Eklektik dan fleksibel. *Prosiding Seminar Art Deco di Indonesia, A Life Style*, Universitas Tarumanegara.

- [19] Marihandono, D., Juwono, H., Budi, L. S., & Iswari, D. (2016). Sejarah Kereta Api Cirebon - Semarang, dari konsesi ke nasionalisasi (E. Yulianto, Ed.). Bandung: Aset Non Railway, Direktorat Aset Tanah dan Bangunan PT. Kereta Api Indonesia (Persero).
- [20] Suryady, S., & Sari, R. S. P. (2022). Analysis of tilt angle and battery charging time of electrical power requirements for wood cutting equipment purposes. *International Journal Science and Technology*, 1(2), 38–44. <https://doi.org/10.56127/ijst.v1i2.124>
- [21] Rahmadhiani, Y. (2016). Analisis karakter visual arsitektural dan penilaian makna kultural sebagai pendekatan pelestarian bangunan kolonial Inna Bali Hotel di Denpasar. *Space*, 3(1), 54–66.
- [22] Sastra, M., & Suparno. (2013). *Inspirasi Fasade Rumah Tinggal*. Yogyakarta: C.V Andi Offset.
- [23] Sastra, S. (2016). Kajian estetika bentuk pada fasade perumahan real estate di Yogyakarta. *INformasi dan Ekspose hasil Riset Teknik Sipil dan Arsitektur*, 12(1), 78–84. <https://doi.org/10.21831/inersia.v12i1.10355>
- [24] Suryokusumo, B., & Suryasari, N. (2005). Transformasi arsitektur Indis ke dalam elemen dan ragam hias Art Deco. *Prosiding Seminar Art Deco di Indonesia, A Life Style*, Universitas Tarumanegara.
- [25] Tamimi, N., Fatimah, I. S., & Hadi, A. A. (2020). Tipologi arsitektur kolonial di Indonesia. *Vitruvian Jurnal Arsitektur Bangunan dan Lingkungan*, 10(1), 45. <https://doi.org/10.22441/vitruvian.2020.v10i1.006>.