

Stasiun Cirebon



Kawasan JAWA BARAT

Kota Cirebon, Jawa Barat

Stasiun Cirebon ditetapkan sebagai Bangunan Stasiun Cagar Budaya Berdasarkan SK Menbudpar No:PM. 58/PW.007/MKP/2010. 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 sisi, di mana posisi emplasemen sejajar dengan bangunan stasiun.

Stasiun Cirebon didesain oleh Arsitek Belanda bernama Pieter Adriaan Jacobus Moojen yang diresmikan pada 3 Juni 1912 bersamaan dengan dibukanya lintas milik SS Cikampek-Cirebon sejauh 137 kilometer. Gaya arsitektur bangunannya merupakan perpaduan dari ciri arsitektur lokal dengan pengaruh aliran seni Art Deco. Sebagaimana ciri khas bangunan batu yang berasal dari periode 1900-1920, fasad atau tampak bangunan yang cukup menonjol adalah susunan simetris gedung. Apabila dilihat sekilas, siluet bangunan terdiri dari dua menara dengan atap berbentuk piramida yang mengapit sebuah bagian atas bangunan utama. Pada zaman kolonial, pelayanan penumpang dan barang masih dalam satu stasiun, tetapi dipisahkan oleh dua loket di bagian kiri khusus penumpang dan sebelah kanan untuk bagasi. Oleh sebab itu pada bagian depan dua menara tersebut pernah dipasang tulisan "KAARTJES" (karcis) di sebelah kiri dan "BAGAGE" (bagasi) di sebelah kanan.

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. Sedangkan pada malam hari pencahayaan 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. Pada saat diresmikan, pintu masuknya berupa empat lubang pintu melengkung (busur panah). Untuk memberikan karakter kuat dari ciri hiasan yang sedang tren pada masa itu diberi semacam tonjolan garis yang membingkai lubang pintu dan dinding pembatas antar ruang. Locket penjualan karcis terletak di dalam bangunan utama yang terhubung langsung dengan gerbang depan. Ruangan di depan loket berupa ruang dengan plafon tinggi sehingga berkesan luas. Jalur 1 dan 2 beserta emplasemennya dinaungi kanopi lebar yang menggunakan rangka atap baja.

Sejak pabrik pengolahan tebu pertama kali didirikan pada 1813 di Tegal, industri gula yang berkembang terus menyebar hingga ke wilayah Cirebon. Sebelum politik Tanam Paksa diterapkan pada 1830, wilayah Cirebon sudah menjadi salah satu sentra perkebunan gula di

Jawa. Walaupun saat itu kereta api belum diperkenalkan, jalan rel bertenaga hewan ternak sudah dipasang dari pelosok-pelosok perkebunan tebu untuk mengangkut hasil panen menuju pabrik gula. Sampai akhir abad ke-19 di wilayah Cirebon saja sudah lebih dari sepuluh pabrik gula berdiri yang membuka peluang bisnis angkutan gula lewat kereta api. Meski demikian perusahaan kereta api negara *Staatspoorwegen* (SS) baru mengembangkan eksploitasi rel kereta apinya di Cirebon pada 1911. Peristiwa itu diawali dengan peletakan batu pertama pembangunan Stasiun Cirebon Kejaksan pada lintas Batavia-Cikampek-Cirebon-Purwokerto-Kroya.

Pencahayaan pada siang hari diperoleh dari bidang kaca pada sisi depan dan belakang, sedangkan pada malam hari pencahayaan bersumber dari lampu gantung antik yang terletak di tengah ruangan menciptakan suasana yang berbeda. Lubang kotak-kotak di bagian atas berfungsi untuk mengalirkan udara sehingga ruangan ini terasa sejuk. Emplasemen dan peron dinaungi atap lebar yang menggunakan rangka atap truss baja profil.

Sejarah Stasiun Kereta Api Cirebon

Sejak pabrik pengolahan tebu pertama kali didirikan pada 1813 di Tegal, industri gula yang berkembang terus menyebar hingga ke wilayah Cirebon. Sebelum politik Tanam Paksa diterapkan pada 1830, wilayah Cirebon sudah menjadi salah satu sentra perkebunan gula di Jawa. Walaupun kereta api belum diperkenalkan, jalan rel bertenaga hewan ternak sudah dipasang dari pelosok-pelosok perkebunan tebu untuk mengangkut hasil panen menuju pabrik gula. Sampai akhir abad ke-19 di wilayah Cirebon saja sudah lebih dari sepuluh pabrik gula berdiri yang membuka peluang bisnis angkutan gula lewat kereta api.

Meski demikian perusahaan kereta api negara *Staatspoorwegen* (SS) baru mengembangkan eksploitasi rel kereta apinya di Cirebon pada 1911. Peristiwa itu diawali dengan peletakan batu pertama pembangunan Stasiun Cirebon Kejaksan pada lintas Batavia-Cikampek-Cirebon-Purwokerto-Kroya. Stasiun Cirebon didesain oleh Arsitek Belanda bernama Pieter Adriaan Jacobus Moojen yang diresmikan pada 3 Juni 1912 bersamaan dengan dibukanya lintas Cikampek-Cirebon sejauh 137 kilometer.

Pada zaman kolonial, pelayanan penumpang dan barang masih dalam satu stasiun, tetapi dipisahkan oleh dua loket di bagian kiri khusus penumpang dan sebelah kanan untuk bagasi. Awalnya Stasiun Cirebon tidak melayani tujuan Semarang-Surabaya karena jalurnya tidak tersambung dengan rel milik perusahaan kereta api swasta Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS) di Stasiun Cirebon Prujakan. Setelah melalui kesepakatan, rel antara Stasiun Cirebon SS (Kejaksan) dapat terkoneksi dengan Stasiun Cirebon SCS (Prujukan) pada 1 November 1914.

Awalnya Stasiun Cirebon tidak melayani tujuan Semarang-Surabaya karena jalurnya tidak tersambung dengan rel milik perusahaan kereta api swasta *Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij* (SCS) di Stasiun Cirebon Prujakan. Setelah melalui kesepakatan, rel antara Stasiun Cirebon SS (Kejaksan) dapat terkoneksi dengan Stasiun Cirebon SCS (Prujukan) pada 1 November 1914. Tetapi hubungannya pun hanya antar dua stasiun untuk kepentingan transit

penumpang. Semua kereta api SS termasuk kereta api malam “Java Nacht Express” rute Batavia-Surabaya harus berbelok ke arah jurusan Kroya. Sedangkan penumpang yang akan menuju Semarang (lurus) wajib ganti kereta api yang dilayani oleh SCS di Stasiun Cirebon. Selama zaman Revolusi Kemerdekaan 1945-1949, Stasiun Cirebon selalu menjadi tempat transit untuk semua jenis Kereta Luar Biasa (KLB) mulai dari Presiden Soekarno yang memberikan pidato di depan masyarakat, pidato Panglima Besar Jenderal Soedirman, sampai Perdana Menteri Sjahrir untuk menjemput rekannya sebelum meneruskan perjalanan.

Sumber:<https://heritage.kai.id/page/Stasiun%20Cirebon>

Koordinat: [-6.705403, 108.55541590000007](#)