

Pelestarian Bangunan Stasiun Kereta Api Cilacap

Talitha Nurin Tamimi¹ dan Antariksa²

¹ *Mahasiswa Program Sarjana Arsitektur, Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Brawijaya*

² *Dosen Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Brawijaya*
Alamat Email penulis: talithanurin.11@gmail.com

ABSTRAK

Kota Cilacap merupakan kota industri yang berada di Jawa Tengah, namun kota ini juga memiliki peninggalan bersejarah, salah satunya Stasiun Kereta Api Cilacap. Stasiun ini sudah ada dari zaman penjajahan Belanda dan pernah dibom pada tahun 1942 oleh Angkatan Laut Jepang. Kemudian stasiun ini dibangun kembali pada tahun 1943 dengan arsitek Thomas Nix (1904-1998). Sejak saat itu, Stasiun Kereta Api Cilacap ini belum mengalami perubahan. Keunikan bangunan ini, yaitu menggunakan gaya Nieuwe Bouwen, tetapi tetap memasukkan unsur lokal pada pilar-pilar area drop off. Unsur lokal yang digunakan adalah bunga Wijayakusuma yang merupakan lambang dari Kota Cilacap. Oleh karena itu, dilakukannya studi ini didasari tujuan untuk menganalisis dan mengidentifikasi karakter arsitektural yang terdapat pada bangunan. Serta menentukan strategi arahan pelestarian fisik sesuai hasil penilaian makna kultural yang ditetapkan. Diharapkan studi ini dapat berguna sebagai tindakan untuk mencegah agar bangunan tetap terpelihara sesuai dengan kebutuhan.

Kata kunci: strategi, pelestarian, stasiun Cilacap

ABSTRACT

Cilacap City is an industrial city located in Central Java, but the city also has historic heritage, one of which is the Cilacap Railway Station. This station was from the Dutch colonial era and was bombed in 1942 by the Japanese Navy. Then this station was rebuilt in 1943 with architect Thomas Nix (1904-1998). Since then, the Cilacap Railway Station has not changed. The uniqueness of this building, which uses the Nieuwe Bouwen style, but still includes local elements in the pillars of the drop off area. The local element used is the Wijayakusuma flower which is a symbol of the City of Cilacap. Therefore, conducting this study is based on the purpose of analyzing and identifying the architectural characters found in the building. As well as determining the physical preservation direction strategy according to the results of the assessment of the defined cultural meaning. It is hoped that this study can be useful as an action to prevent buildings from being maintained according to their needs.

Keywords: strategy, conservation, Cilacap station

1. Pendahuluan

Indonesia merupakan salah satu negara yang kaya akan sejarah. Begitu pula peninggalan-peninggalan yang ada dan tersebar di seluruh penjuru Indonesia. Peninggalan tersebutlah yang menjadi sejarah dan saksi bisu dari zaman dahulu yang sepatutnya dihargai. Dengan adanya peninggalan tersebutlah dapat mengenal perjalanan dan menghargai perjuangan bangsa hingga saat ini. Begitu juga dengan Kota Cilacap. Kota yang berada di Provinsi Jawa Tengah ini, merupakan salah satu kota industri di Jawa Tengah. Walaupun disebut dengan kota industri, namun kota ini juga memiliki peninggalan bersejarah. Peninggalan tersebut diantaranya adalah Stasiun Kereta Api Cilacap. Stasiun ini sudah ada dari zaman penjajahan belanda dan pernah di bom pada tahun 1942 oleh Angkatan Laut Jepang. Kemudian stasiun ini dibangun kembali pada tahun 1943 dengan arsitek Thomas Nix (1904-1998).

Karakter visual yang terlihat pada bangunan Stasiun Kereta Api Cilacap berbentuk asimetri. Bentuk bangunan terlihat simpel dan geometris dengan gaya *Nieuwe Bouwen*. Bila dilihat, bangunan ini dominan menggunakan bentuk segi-empat. Ornamen yang digunakan adalah kombinasi garis horizontal dan vertikal, sehingga memberi kesan formal. Terdapat pilar-pilar yang menjulang memberi kesan megah dan kokoh pada bangunan bergaya *Nieuwe Bouwen* tersebut, namun pada pilar pada area *drop off* memiliki khas yang memasukan unsur lokal, yaitu bunga wijayakusuma. Bunga tersebut hanya dapat ditemukan di Pulau Nusakambangan yang masih masuk Kabupaten Cilacap sehingga bunga dijadikan lambang dari Kota Cilacap

Pada karakter spasial bangunan ini, menggunakan susunan ruang yang membentuk linear dan hirarki berada di ruang tunggu penumpang. Bangunan ini memiliki dinding yang tebal dan langit-langit yang tinggi. Dapat dilihat dari ciri-cirinya, bangunan ini menggunakan gaya *Nieuwen Bouwen*.

Pada karakter struktural, material beton sering digunakan pada bangunan-bangunan zaman dahulu. Selain menggunakan beton, bangunan ini juga menggunakan material baja pada atap peron. Penggunaan material-material tersebut meberi kesan khusus pada bangunan Stasiun Kereta Api Cilacap yang dibangun kembali pada tahun 1943.

Stasiun Kereta Api Cilacap ini tidak mengalami perubahan sejak dibangun kembali. Kemudian, demi untuk menjaga bangunan tersebut agar tetap terpelihara dan tidak termakan oleh zaman, pada 1 April 2009 PT. Kereta Api Indonesia (persero) telah membentuk unit organisasi "Pusat Pelestarian Benda dan Bangunan", dengan begitu dapat turut menyelamatkan dan melestarikan peninggalan dunia perkereta apian dan mengupayakan aset-aset tersebut dapat dimanfaatkan dengan optimal, baik untuk kepentingan sosial, maupun untuk keperluan komersil. Oleh karena itu, masyarakat tidak hanya pengunjung stasiun, dapat mengerti dan menghargai bangunan bersejarah yang patut dilestarika

2. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif. Metode ini digunakan untuk mendapatkan kebenaran yang dibangun berdasarkan teori-teori yang berkembang dari penelitian tersebut yang terkontrol, serta berupaya untuk mendeskripsikan, mencatat, menganalisis dan menginter-pretasikan kondisi yang ada. Pendekatan dari metode ini menggunakan deskriptif analisis, evaluatif, dan development.

2.1 Metode deskriptif analisis

Metode deskriptif analisis ini merupakan metode yang menggunakan penjelasan berupa gambaran kondisi objek penelitian yang mendetail dan didapat dari observasi lapangan, yaitu pengamatan dan wawancara (Antariksa, 2017). Dari observasi dan wawancara yang dilakukan, diintegrasikan dan dianalisis adanya perubahan pada pembentuk karakter bangunan, baik karakter visual, spasial, maupun struktural.

2.2 Metode evaluatif

Metode evaluasi tersebut merupakan metode yang digunakan dalam menentukan penilaian yang memiliki hasil berupa kesimpulan yang mengarah pada strategi pelestarian yang sesuai. Dari kriteria yang ada tersebut memiliki sub-sub variabel yang dibagi menjadi tiga tingkatan, yakni tinggi, sedang, dan rendah. Dimana setiap tingkatan memiliki nilai tertentu, yaitu nilai 1 untuk tingkat rendah, nilai 2 untuk tingkat sedang, dan nilai 3 untuk nilai yang tinggi.

Nilai yang didapat dari setiap kriteria dijumlahkan untuk memperoleh total nilai dari setiap elemen bangunan. Hasil dari total nilai tersebut yang menjadi pedoman dalam mengklasifikasi tindakan pelestarian yang akan dilakukan. Menurut Antariksa (2017) langkah-langkah dalam menentukan nilai makna kultural bangunan untuk karakter spasial adalah:

1. Menjumlahkan nilai hasil dari masing-masing setiap kriteria makna bangunan, dengan rentang nilai dari 1 hingga 3,
2. Menentukan total nilai tertinggi dan terendah. Nilai tertinggi yang didapat pada elemen karakter spasial adalah 12, diperoleh dari total nilai tertinggi per kriteria dikalikan 4 (jumlah kriteria yang digunakan), sedangkan nilai terendahnya adalah 4, diperoleh dari total nilai terendah yaitu 1 dikalikan 4 (jumlah kriteria). Pada elemen karakter visual dan struktural nilai tertinggi adalah 18, diperoleh dari total nilai tertinggi per kriteria dikalikan 6 (jumlah kriteria), sedangkan nilai terendah adalah 6, diperoleh dari total nilai terendah yaitu 1 dikalikan 6 (jumlah kriteria).
3. Menentukan jumlah penggolongan kelas pada data dengan rumus Sturges:
$$k = 1 + 3,22 \log n$$

Keterangan: k = jumlah kelas
n = jumlah angka yang terdapat pada data
4. Menentukan pembagian jarak interval dengan cara mencari selisih antara total nilai tertinggi dan total nilai terendah untuk kemudian dibagi dengan jumlah kelas.
i = jarak : k

Keterangan:

I = interval kelas

jarak = rentang nilai tertinggi dan terendah

k = jumlah kelas

5. Mendistribusikan setiap total nilai ke dalam klasifikasi sesuai jarak interval.

Nilai rata-rata tersebut dibagi menjadi tiga rentang untuk digolongkan dalam kelompok potensi bangunan dilestarikan. Pengelompokkan tersebut terbagi atas nilai potensial rendah, sedang, dan tinggi.

Tabel 1. Kelompok Penilaian Tiap Karakter

Penilaian Visual & Struktural	Penilaian Spasial	Keterangan
Nilai <10	Nilai <6	Potensial Rendah
Nilai 11-15	Nilai 7-9	Potensial Sedang
Nilai >16	Nilai >12	Potensial Tinggi

2.2 Metode development

Metode development dilakukan untuk menentukan arahan dalam upaya pelestarian bangunan guna membandingkan data dengan kriteria atau standar yang sudah ditetapkan (Antariksa, 2017). Standar tersebut merupakan penetapan arahan yang dilakukan dengan menyesuaikan hasil analisis bangunan dan teori-teori pelestarian yang telah dijabarkan. Penentuan pelestarian yang ditetapkan melalui metode development terkait dengan hasil yang didapat dari penilaian pada metode evaluatif, terbagi menjadi tiga kategori, yakni bangunan yang berpotensi tinggi, sedang, dan rendah. Penilaian tidak hanya terdapat pada keseluruhan bangunan namun juga pada karakter-karakter bangunan yang memiliki potensi yang berbeda-beda.

3. Hasil dan Pembahasan

3.1 Sejarah Stasiun Kereta Api Cilacap

Pada 16 Juli 1887, pembukaan jalur kereta api yang menghubungkan Yogyakarta dengan Cilacap diremikan oleh Gubernur Jendral Otto Van Raes. Dengan adanya jalur tersebut, terhubunglah dua pelabuhan utama di Jawa Tengah, Semarang berada di pantai utara dan Cilacap di pantai bagian selatan. Kemudian pada tahun 1888, pemerintah melanjutkan pembangunan rel dari Stasiun Cilacap menuju pelabuhan untuk transportasi barang. Dibukanya lintasan tersebut bertujuan mempermudah transportasi yang mengangkut gula dari pabrik-pabrik di Yogyakarta yang menjadi primadona komoditas ekspor pada saat itu. Disamping itu, hal tersebut juga mampu mengoptimalkan pendistribusian barang import ke daerah-daerah lain di Pulau Jawa.

Bangunan Stasiun Cilacap ini bergaya neo-klasik empire. Pada bagian tengah bangunan merupakan pintu masuk dan lobby utama dengan langit-langit yang tinggi. Sedangkan pada bagian kanan dan kirinya berupa ruang tunggu dan beberapa ruang lainnya. Untuk area peron dinaungi atap dengan kuda-kuda *polonceau* dari besi.



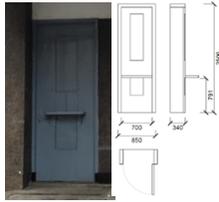
Gambar 1. Stasiun Kereta Api Cilacap

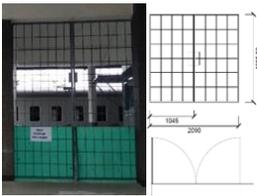
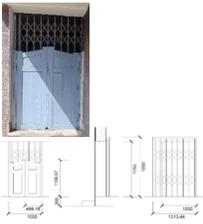
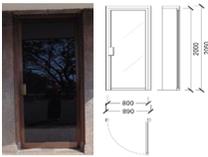
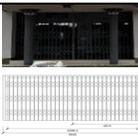
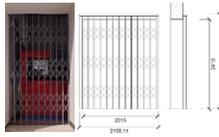
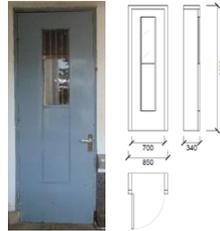
3.2 Analisis karakter bangunan

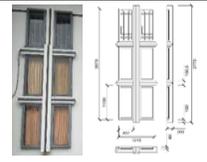
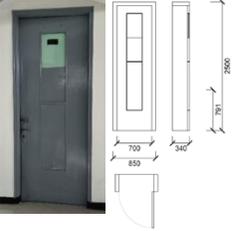
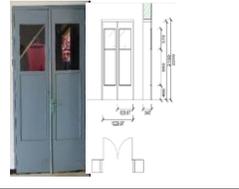
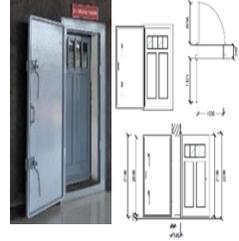
a. Karakter visual

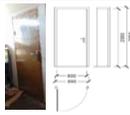
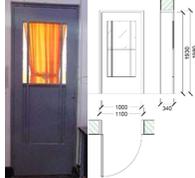
Denah yang dimiliki bangunan Stasiun Kereta Api Cilacap berbentuk persegi panjang. Bangunan ini menghadap ke arah timur. Bentukkan bangunan dari denah ini dapat mempengaruhi tampilan dari fasade bangunan. Tampilan fasad tersebut juga dipengaruhi oleh adanya perulangan peletakan elemen bukaan jendela dan lain sebagainya. Bangunan tersebut juga dapat dikatakan berpola asimetris karena bila dibagi menjadi dua bagian, antara bagian tersebut tidak sama walaupun sekilas terlihat sama atau simetri.

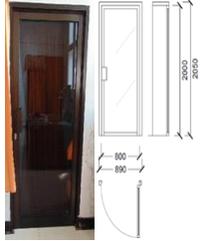
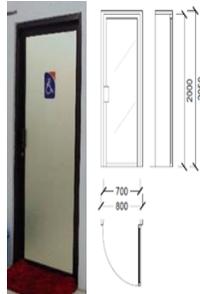
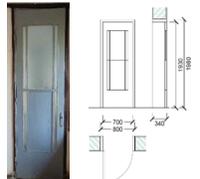
Tabel 2. Elemen Bangunan

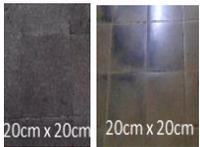
No.	Elmen	Bentuk & Ukuran	Jumlah	Material	warna	ornamen	Perubahan
Elemen Fasade Bangunan							
1	Dinding Eksterior				Putih & abu-abu	Ornamen berupa garis horizontal yang melintang sepanjang bangunan dan garis vertikal yang mempertegas entrance	Perubahan hanya terjadi pada warna cat saja kuning, kemudian peach.
2	Pintu Eksterior		1	Kayu	Abu-abu	Terdapat bentuk persegi panjang berbeda ukuran dan memiliki bagian seperti dudukan yang menjorok keluar pintu	Perubahan hanya terjadi pada warna cat saja

No.	Elmen	Bentuk & Ukuran	Jumlah	Material	warna	ornamen	Perubahan
	Pintu P2		1	Besi & fiber	Abu-abu & hijau	bentuk segi-empat didapat dari pertemuan antara besi-besi.	Perubahan terdapat pada warna dan mengalami penambahan fiber berwarna hijau dibagian bawah pintu, namun tidak merubah karakter
	Pintu P3		1	kayu & besi	Abu-abu	Terdapat bentuk persegi panjang dan trapesium pada pintu koboy. bentuk segi-empat didapat dari besi yang saling bersilangan pada pintu <i>rolling door</i> .	Perubahan hanya terjadi pada warna cat saja
	Pintu P4		1	Aluminium & Kaca	cokelat		Pintu telah mengalami perubahan karakter modern yang berbeda dengan karakter bangunan stasiun
	Pintu P5		1	besi	Abu-abu	bentuk segi-empat didapat dari besi yang saling bersilangan pada pintu <i>rolling door</i> .	Perubahan hanya terjadi pada warna cat saja
	Pintu P6		1	besi	Abu-abu	bentuk segi-empat didapat dari besi yang saling bersilangan pada pintu <i>rolling door</i> .	Perubahan hanya terjadi pada warna cat saja
	Pintu P7		1	Kayu	Abu-abu	Terdapat ornamen persegi panjang pada bagian daun pintu yang dapat memperkuat karakter dari bangunan stasiun tersebut.	Perubahan hanya terjadi pada warna cat saja
3	Jendela Eksterior						
	Jendela J1		1	Kayu & kaca	Abu-abu	Jendela memiliki bentuk persegi dan terdapat kisi-kisi yang menjadikannya ornamen	Perubahan hanya terjadi pada warna cat saja

No.	Elmen	Bentuk & Ukuran	Jumlah	Material	warna	ornamen	Perubahan
	Jendela J2		1	Kayu, semen & kaca	Abu-abu & putih	Terdapat ornamen garis horizontal dan vertikal dan sedikit lengkung pada tralis bagian dalam.	Perubahan hanya terjadi pada warna cat saja
	Jendela J3		1	Kayu & kaca	Abu-abu		Perubahan hanya terjadi pada warna cat saja
4	Kolom Eksterior						
			14	beton	Abu-abu & putih	Terdapat list yang melintang sepanjang tepian atap	Perubahan hanya terjadi pada warna cat saja
Elemen Ruang Dalam Bangunan							
1	Dinding interior						
					putih		Perubahan hanya terjadi pada warna cat saja
2	Pintu						
	Pintu P8		1	kayu & kaca	abu-abu	Terdapat bentuk persegi panjang dan bersegi kemudian pada bagian atas terdapat persegi terbuat dari kaca yang ditutup oleh kertas.	Perubahan hanya terjadi pada warna cat saja
	Pintu P9		1	kayu & kaca	abu-abu	Ornamen pada pintu terdapat list dengan bentuk persegi panjang yang dapat mendukung karakter bangunan	Perubahan hanya terjadi pada warna cat saja
	Pintu P10		1	kayu, kaca, & logam	abu-abu	pada pintu kayu terdapat ornamen persegi panjang dan kaca yang membentuk persegi panjang yang lebih kecil, sedangkan pintu logam tidak ada	Perubahan hanya terjadi pada warna cat saja

No.	Elmen	Bentuk & Ukuran	Jumlah	Material	warna	ornamen	Perubahan
	Pintu P11		1	Aluminium & Kaca	cokelat		Pintu telah mengalami perubahan karakter modern yang berbeda dengan karakter bangunan stasiun.
	Pintu P12		1	PVC	hijau	Pada bagian menyerupai ventilasi ini hanya ornamen saja.	Pintu telah mengalami perubahan memberi kesan yang berbeda dengan karakter bangunan tersebut.
	Pintu P13		2	kayu	cokelat		Perubahan hanya terjadi pada warna cat saja
	Pintu P14		1	kayu & kaca	abu-abu	Ornamen pada pintu terdapat list dengan bentuk persegi panjang yang dapat mendukung karakter bangunan	Perubahan hanya terjadi pada warna cat saja
	Pintu P15		1	Aluminium & Kaca	cokelat		Pintu telah mengalami perubahan karakter modern yang berbeda dengan karakter bangunan stasiun tersebut.
	Pintu P16		11	kayu	abu-abu	Ornamen pada pintu terdapat list dengan bentuk persegi panjang yang dapat mendukung karakter bangunan dan ventilasi bagian atas dan bawah jendela matidapat menjadi ornamen pula	Perubahan hanya terjadi pada warna cat saja

No.	Elmen	Bentuk & Ukuran	Jumlah	Material	warna	ornamen	Perubahan
	Pintu P17		1	Alumunium & Kaca	cokelat		Pintu telah mengalami perubahan karakter modern yang berbeda dengan karakter bangunan.
	Pintu P18		1	aluminium & Kaca es atau <i>fosted glass</i>	cokelat pada kusen		Pintu telah mengalami perubahan karakter modern yang berbeda dengan karakter bangunan stasiun tersebut.
	Pintu P19		1	kayu & kaca es/ <i>fosted glass</i>	abu-abu	Ornamen pada pintu terdapat list dengan bentuk persegi panjang yang dapat mendukung karakter bangunan	Perubahan hanya terjadi pada warna cat saja
	Pintu P20		2	Kayu & kaca	abu-abu	Ornamen yang terdapat pada pintu membentuk persegi panjang yang memperkuat karakter bangunan	Perubahan hanya terjadi pada warna cat saja
	Pintu P21		1	kayu	Abu-abu	Terdapat bentuk persegi panjang dan trapesium pada pintu koboy.	Perubahan hanya terjadi pada warna cat saja
	Pintu P22		2	kayu & kaca es/ <i>fosted glass</i>	abu-abu	Ornamen pada pintu terdapat bentuk persegi panjang yang dapat mendukung karakter bangunan	Perubahan hanya terjadi pada warna cat saja
	Pintu P23		1	kayu	Abu-abu	Ornamen pada pintu terdapat beberapa bentuk persegi panjang yang dapat mendukung karakter bangunan	Perubahan hanya terjadi pada warna cat saja
3	Jendela						
			1	kayu, kaca, & logam	abu-abu	pada jendela kayu terdapat ornamen persegi panjang, sedangkan pintu logam tidak ada	Perubahan hanya terjadi pada warna cat saja

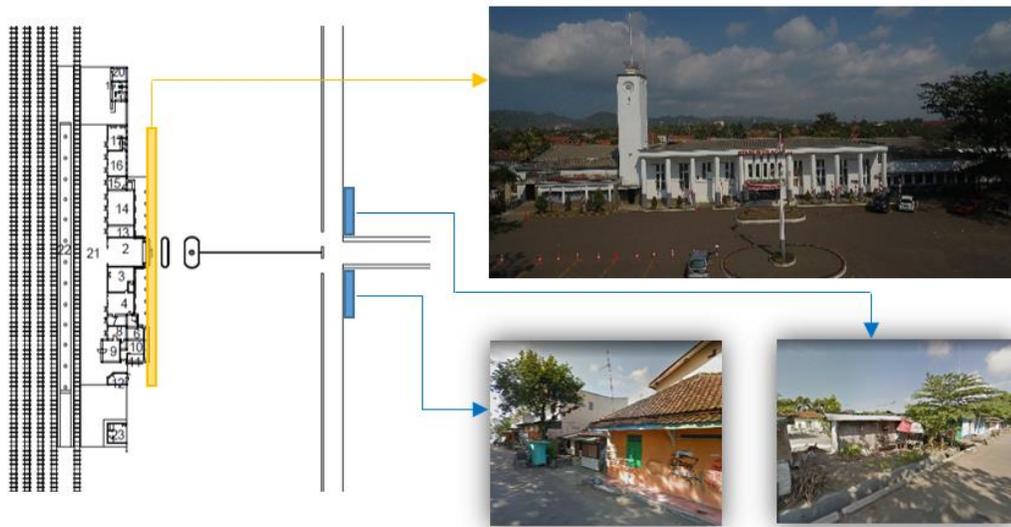
No.	Elmen	Bentuk & Ukuran	Jumlah	Material	warna	ornamen	Perubahan
4	Lantai						
	area 1			tegel	abu-abu kecoklatan & kehitaman		tidak mengalami perubahan
	area 2			granit	putih	Terdapat list berwarna kuning cerah pada pinggir area peron yang berfungsi untuk garis batas aman. Terbuat dari seperti selotip karet.	lantai telah mengalami perubahan, sebelumnya menggunakan lantai berjenis keramik berwarna putih
	area 3			Keramik & granit	biru, hijau, & putih tulang	berbentuk seperti lingkaran pada lantai keramik hijau, berbentuk seperti bunga pada keramik biru, dan polos pada lantai granit.	lantai pada toilet R. Administrasi dan Laktasi belum mengalami perubahan, sedangkan toilet pada R. VIP dan Pengunjung telah diganti menggunakan granit
5	Langit-langit						
				gypsum	putih	terdapat <i>list</i> atau garis-garis yang membentuk persegi, untuk ruang VIP menggunakan plafon polos	perubahan hanya terjadi pada ruang VIP, tidak ada perubahan pada ruangan lainnya.

b. Karakter spasial

– Orientasi bangunan

Stasiun Kereta Api Cilacap berlokasi di Jalan Aipda KS Tuban no.1, Kelurahan Tambakreja, Kecamatan Cilacap Selatan. Memiliki luas bangunan 1.820,73 m² dan luas tanah 16.435 m², stasiun ini berada di ketinggian 8m diatas permukaan laut. Stasiun Cilacap tergolong dalam kelompok stasiun kereta api kelas besar, dibawah naungan DAOP V Purwokerto.

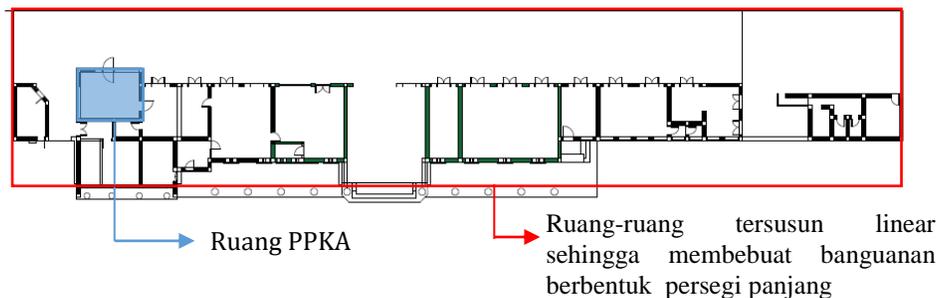
Stasiun Cilacap ini merupakan bangunan yang menghadap ke arah timur. Untuk pintu masuk area stasiun berada di selatan, sedangkan untuk pintu keluar berada di utara. Pintu masuk dan keluar menghadap ke timur, sehingga bila dari Jalan Aipda KS Tuban langsung terlihat.



Gambar 2. Orientasi bangunan

– Pola ruang

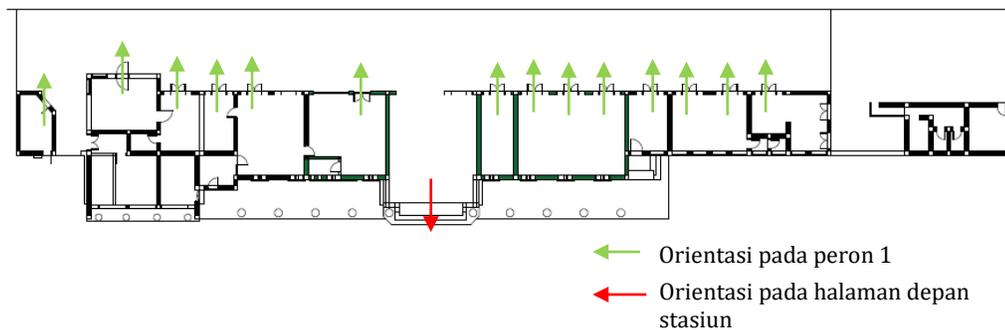
Bangunan Stasiun Cilacap berbentuk persegi panjang, dimana terdiri dari beberapa ruangan yang berbentuk persegi panjang dengan ukuran yang berbeda-beda. Ruang-ruang pada stasiun ini tersusun secara linear, berjajar membentuk garis lurus. Hal tersebut dapat mempermudah pengunjung maupun staff untuk menuju ruang-ruang yang ada. Sejak dibom pada tahun 1942, yang tersisa hanya satu ruangan yakni ruang pengatur perjalanan kereta api yang saat ini fungsinya masih sama.



Gambar 3. Pola Ruang

– Hubungan ruang

Bangunan Stasiun Cilacap memiliki bentuk ruang dalam yang tersusun secara berjajar membentuk satu garis atau linear. Oleh karena itu bangunan berbentuk persegi panjang. Ruang-ruang yang tersusun secara linear dapat mempermudah dan mempercepat sirkulasi pengunjung maupun staff. Ruangan yang ada belum mengalami perubahan, hanya berganti warna cat dinding saja. Terdapat dua jenis ruang yang menyusun bangunan stasiun ini, yakni ruang dalam ruang dan ruangan yang saling berdekatan. Ruangan yang saling berdekatan ini merupakan ruangan yang dibatasi oleh dinding atau pembatas ruangan yang sama. Dapat di lihat pada Gambar 4.64 ruang loket dengan ruang aula saling

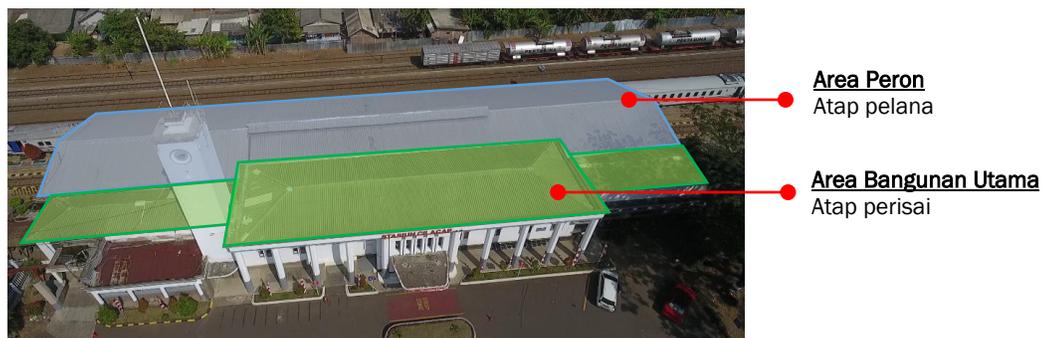


Gambar 6. Orientasi Ruang

c. Karakter struktural

– Atap

Pada bagian atap dari bangunan Stasiun Kereta Api Cilacap ini menggunakan atap perisai, pelana, dan atap datar. Atap pada bangunan tersebut tidak mengalami banyak perubahan bentuk. Hanya menambal atau mengganti bagian yang rusak saja, tanpa mengubah struktur, bentuk, maupun materialnya. Atap pada area peron menggunakan atap pelana. Atap berbahan seng yang membentang sepanjang sekitar 83,17m. Atap ini menggunakan kuda-kuda besi baja dengan sepanjang 14m dengan kemiringan 20°. Pada bagian tengah atap terdapat detail peninggian atap 0,6m dari puncak atap sebelumnya hingga puncaknya. Atap bangunan utama menggunakan atap perisai. Atap perisai ini terdapat berbagai macam ketinggian, yakni 9,5m dan 6,17m. Pada ruang genset, gudang, dan ruang baterai dan radio menggunakan atap pelana dengan material seng. Material yang digunakan pada atap perisai tersebut adalah asbes. Dapat dilihat pada gambar 4.39. Terdapat pula atap datar, namun hanya pada area toilet pengunjung.

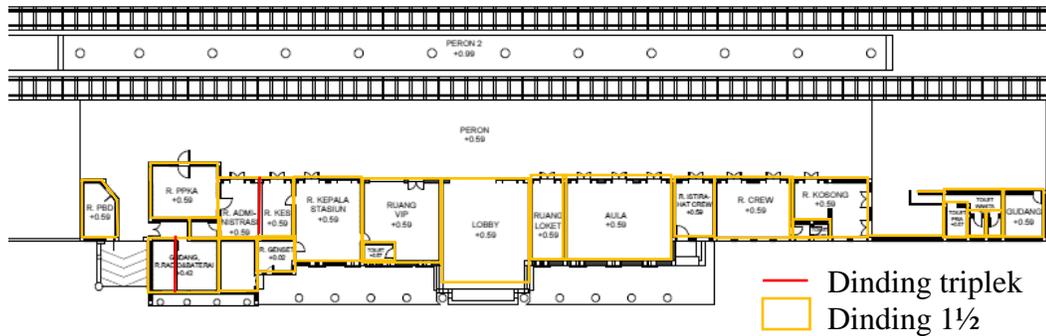


Gambar 7. Atap Bangunan

– Dinding penopang

Pada bangunan utama Stasiun Kereta Api, dinding penopang menggunakan susunan 1^{1/2} (satu setengah) batu bata. Dinding memiliki lebar, yakni 34cm. Susunannya berupa dua bata berjajar pada sisi panjangnya, kemudian ditambahkan lagi batu bata pada

sisi-sisi yang pendek. Terdapat pula dinding triplek yang digunakan untuk pemisah antara ruang administrasi dan ruang pos kesehatan.



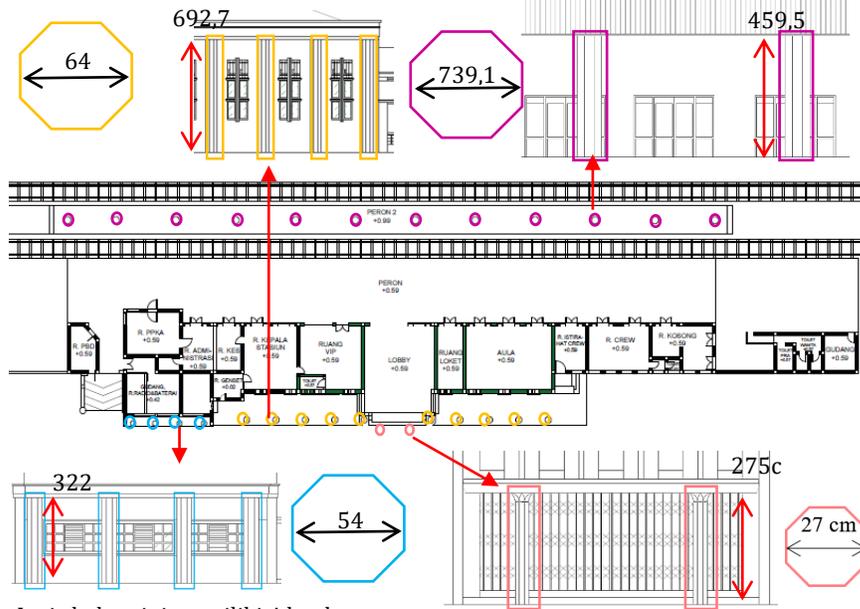
Gambar 8. Dinding Penompang

– Kolom

Pada bangunan Stasiun Kereta Api Cilacap ini menggunakan beton. Kolom ini memiliki kolom yang berbentuk segi-8. Bentuk tersebut diterapkan pada seluruh kolom yang terdapat di bagian depan bangunan dan area peron. Kolom segi-8 ini memiliki berbagai ukuran. Kolom memberi ciri khas pada bangunan ini dengan bentuk yang unik. Semua kolom yang terdapat pada bangunan belum mengalami perubahan dari segi bentuk ataupun material. Perubahan hanya terjadi pada warna catnya.

Jenis kolom ini memiliki 10 buah dengan menggunakan beton yang kemudian dicat abu-abu dan putih

Jenis kolom ini memiliki 13 buah yang terbuat dari beton. Kolom diberi cat putih pada bagian atas dan abu-abu



Jenis kolom ini memiliki 4 buah dengan material beton yang diberi cat berwarna putih dan abu-abu

Jenis kolom ini hanya ada 2 buah dengan menggunakan beton yang kemudian dicat berwarna abu-abu.

Gambar 8. Dinding Penompang

2.3 Tinjauan Pelestarian Bangunan

Dilakukannya analisis makna kultural ini bertujuan untuk mengevaluasi hasil dari analisis sebelumnya dan memberikan strategi pelestarian yang sesuai dengan besaran nilai pada masing-masing dengan mengacu pada kriteria dan tolak ukur. Kriteria-kriteria tersebut adalah estetika, keaslian bentuk, kelangkaan, keistimewaan, peranan sejarah, dan keterawatan.

Tabel 3. Rekapitulasi Nilai Makna Kltural Karakter Visual dan Struktural

No.	Variabel	es	kb	kl	lb	ps	kt	Total
	Aspek Visual Bangunan							
1	Elmen fasade bangunan							
	A Dinding eksterior	3	3	3	3	3	3	18
	B Pintu eksterior							
	B1 Pintu P1	3	3	3	3	3	3	18
	B2 Pintu P2	3	2	3	3	3	3	17
	B3 Pintu P3	3	3	3	3	3	2	17
	B4 Pintu P4	1	1	1	1	1	3	8
	B5 Pintu P5	3	3	3	3	3	3	18
	B6 Pintu P6	3	3	3	3	3	3	18
	B7 Pintu P7	3	3	3	3	3	3	18
	C Jendela ekterior	3	3	3	3	3	3	18
	C1 Jendela J1	3	3	3	3	3	3	18
	C2 Jendela J2	3	3	3	3	3	3	18
	C3 Jendela J3	3	3	3	3	3	3	18
2	Elmen ruang dalam bangunan							
	A dinding interior	3	3	2	2	3	3	16
	B Pintu ruang dalam							
	B1 Pintu P8	3	3	3	3	3	3	18
	B2 Pintu P9	3	3	3	3	3	3	18
	B3 Pintu P10	3	3	3	3	3	3	18
	B4 Pintu P11	1	1	1	1	1	3	8
	B5 Pintu P12	1	1	1	1	1	3	8
	B6 Pintu P13	3	3	3	3	3	3	18
	B7 Pintu P14	3	3	3	3	3	3	18
	B8 Pintu P15	1	1	1	1	1	3	8
	B9 Pintu P16	3	3	3	3	3	3	18
	B10 Pintu P17	1	1	1	1	1	3	8
	B11 Pintu P18	1	1	1	1	1	3	8
	B12 Pintu P19	3	3	3	3	3	2	17
	B13 Pintu P20	1	1	1	1	1	3	8
	B14 Pintu P21	3	3	3	3	3	2	17
	B15 Pintu P22	3	3	3	3	3	3	18

No.	Variabel	es	kb	kl	lb	ps	kt	Total
	B16 Pintu P23	3	3	3	3	3	3	18
	C Jendela ruang dalam							
	C1 Jendela J4	3	3	3	3	3	3	18
	D Lantai ruang dalam							
	D1 Area 1	3	3	3	3	3	3	18
	D2 Area 2	2	1	1	1	1	3	9
	D3 Area 3	2	2	2	3	1	3	13
	E Langit-Langit	2	2	2	3	1	3	13
3	Komposisi visual bangunan							
	A Proporsi	3	3	2	3	3	3	17
	B Perulangan	3	3	2	3	3	3	17
	C Dominasi & pusat perhatian	3	3	2	3	3	3	17
	D Simetri	3	3	2	3	3	3	17
	Aspek Struktural Bangunan							
1	Atap							
	A Atap peron	3	3	3	3	3	3	18
	B Atap utama	3	3	3	3	3	3	18
2	Dinding Penopang	3	3	3	3	3	3	18
3	Kolom							
	A Kolom praktis	3	3	1	3	3	3	16
	B Kolom utama	3	3	2	3	3	3	17

Tabel 4. Rekapitulasi Nilai Makna Kltural Karakter Spasial

No.	Variabel	kb	kl	ps	kt	Total
	Aspek Spasial Bangunan					
1	Orientasi bangunan	3	1	3	3	10
2	Fungsi ruang	3	1	3	3	10
3	Organisasi ruang					
	A Pola ruang	3	1	3	3	10
	B Hubungan ruang	3	2	3	3	11
	C Alur sirkulasi	3	1	3	3	10
	D Orientasi ruang	3	1	3	3	10
4	Komposisi ruang					
	A Proporsi	3	2	3	3	11
	B Perulangan	3	1	3	3	10
	C Dominasi & pusat perhatian	3	1	3	3	10
	D Simetri	3	2	3	3	11

Hasil dari total penilaian makna kultural visual, spasial, dan struktural tersebut digunakan untuk menentukan potensial yang terdapat pada tiap elemennya. Hal ini menggunakan rumus *stugres* yang membagi menjadi 3 bagian, yaitu potensial rendah, potensial sedang, dan potensial tinggi. Pada potensial rendah untuk spasial memiliki nilai 4-6, sedangkan visual dan struktural dengan nilai 6-10. Pada potensial sedang, nilai spasial adalah 7-9, lalu visual dan struktural adalah 11-15. Kemudian untuk potensial tinggi, nilai spasial adalah 10-12, pada visual dan struktural adalah 16-18.

Berdasarkan data tersebut, maka didapat 7 memiliki potensial rendah, 2 memiliki potensial sedang, dan 44 memiliki potensial tinggi. Arahan pelestarian terbagi menjadi 4, yakni preservasi, konservasi, rehabilitasi, dan rekonstruksi. Kemudian elemen yang diberikan strategi pelestarian fisik hanyalah yang berusia 50 tahun ke atas, sehingga elemen-elemen yang baru tidak diberi strategi pelestarian tersebut. Elemen bangunan yang tergolong potensial rendah tidak diberikan strategi dan arahan pelestarian karena memiliki usia dibawah 50 tahun yang merupakan elemen baru pada bangunan Stasiun Kereta Api Cilacap.

4. Kesimpulan

Karakter spasial yang terdapat pada bangunan Stasiun Kereta Api Cilacap memiliki alur sirkulasi yang linear. Dominasi terlihat pada area peron, sedangkan lobby yang menjadi pusat perhatian. Bila dilihat dari denah bangunan ini asimetri. Elemen karakter visual yang terdapat pada bangunan sebagian besar belum mengalami perubahan. Bila dilihat dari fasadnya bangunan ini terlihat asimetri dengan pusat perhatian terdapat pada area drop off. Pada karakter struktural, atap area peron menggunakan atap pelana dengan bahan seng, sedangkan untuk atap bangunan utama menggunakan atap perisai bermaterial asbes dengan berbagai macam ketinggian. Dinding penopang menggunakan susunan bata satu setengah bata. Stasiun ini juga memiliki kolom utama ini menggunakan beton yang berbentuk segi-8 dan diterapkan pada seluruh kolom yang memiliki berbagai ukuran.

Hasil penilaian makna kultural yang dilakukan, kategori potensial rendah merupakan elemen baru yang berusia dibawah 50 tahun, sehingga tidak diikutsertakan. Teknik pelestarian preservasi berupa pemeliharaan sederhana dilakukan pada elemen bangunan yang masih asli, terawat baik, dan tidak mengalami kerusakan atau perubahan. Lalu teknik konservasi berupa perbaikan sederhana dilakukan pada elemen asli yang mulai menunjukkan tanda-tanda kerusakan sangat rendah. Teknik rehabilitasi dan rekonstruksi tidak dilakukan.

Daftar Pustaka

- Adenan, Khaerani, dkk. 2012. *Karakter Visual Arsitektur Karya A.F. Aalbers di Bandung (1930-1946)-Studi Kasus: Kompleks Villa's dan Woonhuizen*. Jurnal Lingkungan Binaan Indonesia, Vol.1 No.1. Bandung: Institut Teknologi Bandung
- Antariksa. (2017). *Teori & Metode Pelestarian Arsitektur dan Lingkungan Binaan*. Yogyakarta: Cahaya Atma Pustaka.
- Azmi, Elwinda Firdaus; , Antariksa; Suryani, Noviani. (2013). Pelestarian Bangunan Stasiun Kereta Api Kota Probolinggo. *Arsitektur e-Journal Volume 6 Nomor 2*, 103-108.
- Ceria, Agustina P., Antariksa, dan Suryasari, Noviani. *Karakter Spasial Bangunan Stasiun Kereta Api Solo Jebres*. Jurnal Arsitektur. Malang: Universitas Brawijaya.

- Dharma, Agus. 1998. *Teori Arsitektur 2*. Jakarta: Penerbit Gunadarma
- Krier, Rob. 2001. *Komposisi Arsitektur*. Jakarta: Penerbit Erlangga
- Meykalinda, Prissilia D., Antariksa, dan Noviani Suryasari. 2016. *Pelestarian Bangunan Stasiun Kereta Api Jember*. Arsitektur e-journal, volume nomor 2. Malang: Universitas Brawijaya.
- Nurmala. (2003). Panduan Pelestarian Bangunan Tua di Kawasan Pecinan Pasar Baru Bandung. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota Volume 14 Nomor 3*, 76-79.
- Oktarisa, Yussi, Antariksa, dan Abraham M Ridjal. *Pelestarian Bangunan Stasiun Kereta Api Kediri*. Arsitektur . Malang: Universitas Brawijaya.
- Ridwan, E.A, Antariksa, dan Suryasari, Noviani. *Karakter Visual Fasad Bangunan Kantor Pelayanan Perbendaharaan Negara Kota Malang*. Jurnal Arsitektur. Malang: Universitas Brawijaya.
- Solehah, Antariksa, dan Wulandari, Lisa Dwi. 2014. *Tatanan Spasial Pada Bangunan Rumah Sembau Suku Bulungan Di Tanjung Palas, Kalimantan Utara*. Jurnal Prespektif Arsitektur Volume 9/ No.1.