

Perubahan Era Gaya Arsitektur Stasiun Jalur Yogyakarta-Bantul

Masyiana Arifah Alfia Riza¹, Ikaputra², Dimas Wihardyanto³

¹ Mahasiswa, Program Studi Magister Arsitektur, Jurusan Arsitektur dan Perencanaan, Fakultas Teknik, UGM.

^{2,3} Dosen, Program Studi Magister Arsitektur, Jurusan Arsitektur dan Perencanaan, Fakultas Teknik, UGM.
Korespondensi : haloarifah@gmail.com

Abstrak

Stasiun merupakan warisan arsitektur yang mempunyai nilai potensi lokal. Stasiun yang berada pada satu jalur yang sama dengan tahun operasional tertentu umumnya mempunyai wujud fisik dari pengaruh gaya arsitektur kolonial yang sama. Namun hal ini tidak terjadi pada stasiun-stasiun di jalur KA Yogyakarta-Bantul. Wujud fisik arsitektur yang berbeda menjadikan adanya keunikan tersendiri. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana perubahan gaya arsitektur pada stasiun tersebut dapat terjadi di jalur KA ini dan apa yang menjadi penyebabnya. Metode penelitian yang digunakan kualitatif rasionalistik. Temuan penelitian ini adalah terdapat dua era gaya arsitektur kolonial yang mempengaruhi (1) gaya kolonial peralihan dan (2) gaya kolonial paska kemerdekaan. Penyebab bangunan stasiun harus mengalami perubahan diduga karena kebutuhan akan fungsi bangunan untuk memenuhi aktivitas. Saat terjadi perubahan tersebut diduga telah memasuki era gaya arsitektur kolonial yang berbeda ketika masa pembangunan kembali, sehingga berpengaruh pada perubahan wujud fisik dari yang sebelumnya.

Kata-kunci : arsitektur, stasiun, Yogyakarta, kolonial, perubahan.

Pendahuluan

Stasiun adalah salah satu warisan arsitektur Indonesia dari sejarah tanam paksa (*cultuur-stelsel*) pada abad 19 dimana saat itu perkembangan kereta api menjadi armada utama dalam mengangkut hasil bumi. Pada tahun 1939, panjang jalan KA di Indonesia mencapai 6811 km, tetapi tahun 1959 panjangnya berkurang menjadi 5910 km, dimana diperkirakan 901 km jalur hilang, dibongkar saat pendudukan Jepang dan diangkut ke Burma untuk pembangunan jalan KA di sana (Raniasta, 2013). Hingga tahun 2000 panjang jalan KA tercatat 4030 km sehingga turun 40% dalam kurun waktu 61 tahun, sedangkan jumlah stasiun tercatat 1516 buah pada tahun 1955 dan tertinggal 571 buah pada tahun 2000 sehingga turun hingga 62% dalam kurun waktu 61 tahun (Santoswana, 2010). Salah satunya adalah pada jalur KA Yogyakarta-Bantul-Sewugalur (Kulonprogo), dimana ketika

masa beroperasi tercatat terdapat 12 stasiun atau pemberhentian KA, namun sekarang hanya dijumpai 5 stasiun yang masih tampak wujud fisik bangunannya. Kelima stasiun yang tersisa ini pada masa operasionalnya menghubungkan Yogyakarta menuju Bantul sedangkan dari Bantul menuju Sewugalur (Kulonprogo) telah hilang setelah kependudukan Jepang. Massa operasional jalur KA Yogyakarta-Bantul mencapai tahun 1976 yang kemudian ditutup karena kalah dengan akses jalan raya.

Walaupun jalur KA ini telah resmi ditutup dan tidak difungsikan lagi namun stasiun-stasiun yang tersisa menyembunyikan adanya keunikan perkembangan gaya arsitektur. Pada jalur ini kelima stasiun yang tersisa mempunyai wujud fisik yang berbeda padahal terletak pada satu jalur pendek dengan tahun operasional yang sama. Perbedaan ini yang melatar belakangi kegiatan penelitian untuk mengetahui bagaimana perubahan gaya arsitektur pada

Perubahan Era Gaya Arsitektur Stasiun Jalur Yogyakarta-Bantul stasiun tersebut dapat terjadi di jalur KA ini dan apa yang menjadi penyebabnya. Tujuannya dengan kita memahami hal tersebut dapat menambah pengetahuan tentang warisan arsitektur kolonial dan arsitektur stasiun di Indonesia.

Metode Penelitian

Pada penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan paradigma rasionalistik. Analisis hasil penelitian secara deskriptif dimana membuat gambaran dan paparan serta mendalami tentang adanya perubahan fisik gaya bangunan pada bangunan stasiun di Jalur Yogyakarta-Bantul.

Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dilakukan antara lain pengumpulan data primer melalui survei, observasi, wawancara dan data skunder berbagai informasi terkait berupa tulisan, koran, buku, dan studi literatur. Dari hasil survei ditemukan 5 stasiun (Gambar 1) yang tersisa dari jalur KA Yogyakarta-Sewugalur dan menjadi jalur KA Yogyakarta-Bantul yaitu Stasiun Ngabean (1), Stasiun Dongkelan (2), Stasiun Winongo (3), Stasiun Bantul (4), dan Stasiun Palbapang (5).



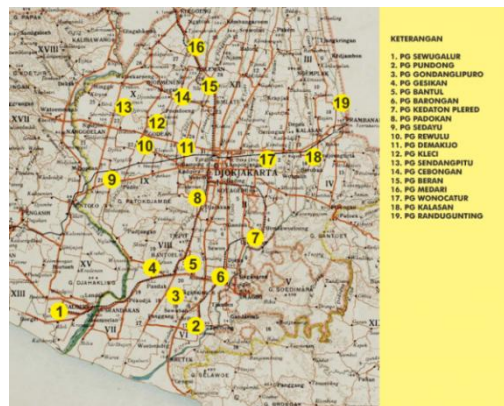
Gambar 1. Lima Stasiun yang Tersisa pada Jalur KA Yogyakarta-Sewugalur Saat ini (Sumber: Penulis)

Metode Analisis Data

Analisis data pada penelitian ini dengan metode deskriptif baik memaparkan dan memberikan gambaran tentang karakter gaya bangunan pada masing-masing stasiun. Paparan dilakukan dengan menganalisis sejarah dan konteks lingkungan yang terjadi pada stasiun tersebut dan gambaran bangunan dilakukan dengan pemodelan bangunan sehingga diketahui karakter fisik dari bangunan stasiun. Kemudian akan dilakukan keterkaitan terhadap gaya kolonial yang mempengaruhi karakter fisik bangunan. Selanjutnya *overlay* dari analisis sebagai dasar untuk mengetahui perubahan karakter fisik yang terjadi pada stasiun di jalur KA Yogyakarta-Bantul.

Hasil dan Pembahasan

Konteks Jalur Yogyakarta-Bantul

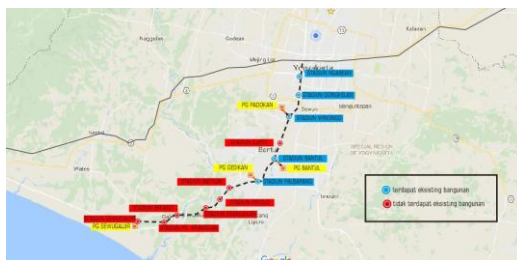


Gambar 2. Peta Persebaran Pabrik Gula (Sumber: www.kompasiana.com)

Pada akhir abad ke 19 Jawa Tengah dan Yogyakarta menjadi daerah rintisan pembangunan jaringan kereta api (KA) di Indonesia oleh pemerintah kolonial Belanda karena letaknya yang strategis dan potensi sumber daya alamnya untuk komoditas ekspor. Tanah di Yogyakarta yang relatif subur memberikan potensi sumber daya alam yang kaya akan perkebunan. Pada era tersebut harga gula di pasaran dunia sedang cukup bagus sehingga dibukalah perkebunan tebu beserta pabrik gula. Dalam perkembangannya di Yogyakarta sendiri

pada tahun 1870 an tercatat terdapat 19 pabrik gula (Gambar 2). Perkembangan pabrik gula ini yang mendorong pendirian tiga jalur jarak pendek yang dulu merupakan andalan transportasi warga, mobilisasi militer, dan pengangkutan industri gula. Ketiga jalur itu adalah Ngabean (kota)-Palbapang (Bantul)- Sewugalur (Kulon Progo), Ngabean-Pundong (Bantul), dan Yogyakarta- Magelang-Parakan yang bercabang juga ke Ambarawa.

Jalur kereta Yogyakarta-Sewugalur ini didirikan oleh perusahaan kereta api pertama yang berdiri di Indonesia yaitu ————— Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij (NIS/NISM). Jalur kereta api Yogyakarta menuju Sewugalur merupakan salah satu jalur kereta generasi pertama dengan lebar rel 1435 mm. Pembangunan jalur itu berdasarkan *Gouvernement Besluit* No.9 tahun 1893 tanggal 20 April 1893 untuk pengajuan konsesi selama 50 tahun (Ferryardianto, 2013). Jalur Yogyakarta – Sewugalur dimulai dari Stasiun Ngabean menuju Stasiun Sewugalur dengan jarak 28 km dimana dapat mengakses 4 pabrik gula yaitu PG. Padokan, PG. Bantul, PG Gesikan, dan PG. Sewugalur. Menurut catatan sejarah pembangunan jalur ini dibuat secara bertahap yaitu dimulai dari Yogyakarta menuju Srandakan sejauh 23 km pada tahun 1895 dan dilanjutkan Srandakan menuju Sewugalur sejauh 5 km pada tahun 1915-1916.



Gambar 3. Peta Persebaran Pabrik Gula dan Lokasi Stasiun Jalur KA Yogyakarta-Sewugalur (Sumber : Penulis)

Dalam rangka memperpendek jalur pengangkutan kereta api pada Jalur Yogyakarta-Sewugalur dibuat beberapa beberapa stasiun-stasiun kecil. Stasiun yang berada di Yogyakarta dimulai Stasiun Ngabean dan Stasiun Dong-

kelan, dilanjutkan memasuki Bantul berupa stasiun Winongo, Stasiun Cepit, Stasiun Bantul, Stasiun Palbapang, Stasiun Batikan, Stasiun Pekojo, Stasiun Srandakan. Dan di wilayah Kulon Progo berupa Stasiun Brosot, Stasiun Pasar Kranggan, dan berakhir di Stasiun Sewugalur.

Seiring perkembangan zaman pada tahun 1930-an saat sedang terjadi krisis ekonomi banyak perusahaan-perusahaan yang gulung tikar dan juga berdampak pada industri gula. Di Yogyakarta sendiri, dari 19 pabrik gula, tinggal tujuh saja yang masih beroperasi. Selanjutnya saat Jepang mulai menduduki Indonesia pada tahun 1942 semua pabrik gula yang masih bertahan diambil alih dan berdampak pada jalur kereta Palbapang-Sewugalur (15 km) yang dibongkar oleh militer Jepang tahun 1943 untuk dipindah di luar negeri untuk pembangunan jaringan KA, seperti di Thailand dan Myanmar. Pada tahun 1945 (setelah Indonesia merdeka) pabrik gula yang tersisa sebanyak 4 pabrik namun pabrik-pabrik ini menjadi korban taktik bumi hangus dengan tujuan agar bangunan pabrik gula tidak digunakan sebagai markas Belanda. Hal ini menjadikan pengelolaan KA terbagi menjadi 2, di daerah yang dikuasai pemerintah Hindia Belanda dikelola oleh DKA (Djawatan Kereta Api) sementara di daerah yang dikuasai swasta Belanda dikelola oleh VS (Verenogde Spoorwegbedrijf) / SS (Staats Spoorwegen). Setelah pengakuan kedaulatan (27 Desember 1949), terdapat sejumlah perubahan dalam pengelolaan Kereta Api. Sejak 1 Januari 1950, secara *de facto* semua aset VS telah diambil alih oleh DKA, namun *de jure* belum menjadi kekayaan aset DKA. Hal ini diperkuat dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 40 dan 41 tahun 1959, yang menyatakan aset dari 12 perusahaan kereta api swasta Belanda yang tergabung dalam VS diserahkan pengelolaannya kepada DKA. Jalur kereta api Yogyakarta menuju Sewugalur ini akhirnya menjadi Yogyakarta menuju Stasiun Palbapang sampai dengan tahun 1970-an. Dan pada tahun 1976-1978 ruas jalur ini resmi ditutup karena kalah bersaing dengan transportasi massal jalan raya yang mulai berkembang. PT. Kereta Api memutuskan menutup sejumlah jalur kecil yang

secara ekonomi tidak memberikan keuntungan. Akibat dari kejadian diatas aset-aset bangunan stasiun, banyak yang telah hilang. Pada jalur Palbapang-Sewugalur yang telah ditutup sejak 1942 tidak lagi ditemukan bangunan stasiun. Sedangkan jalur Ngabean menuju Palbapang dari 6 stasiun yang berdiri 1 diantaranya telah hilang yaitu Stasiun Cepit, dan lima stasiun yang lain masih bertahan dengan pemanfaatan yang berbeda-beda.

Perubahan Gaya Arsitektur pada Stasiun Jalur Yogyakarta-Bantul

Stasiun-stasiun ini didirikan pada tahun 1895 dimana pada saat itu pemerintah Hindia Belanda membuat sarana transportasi kereta api untuk mengangkut hasil industri gula di wilayah tersebut. Berdasarkan hasil studi literatur pada tahun 1895 merupakan masa arsitektur kolonial peralihan. Pada masa ini terjadi perubahan gaya arsitektur dari gaya arsitektur "Indishce Empire" menuju gaya kolonial yang lebih modern. Pada gaya arsitektur masa peralihan ini bangunan-bangunan juga sudah mulai memperhatikan akan faktor lokal dan iklim setempat. Hal ini diduga mempengaruhi gaya bangunan pada stasiun-stasiun yang berada di jalur Yogyakarta Bantul. Dari hasil nara sumber Stasiun Ngabean adalah stasiun yang dibangun pada awal pembuatan jalur Yogyakarta Sewugalur pada tahun 1895 dan belum mengalami perubahan hingga saat ini.



Gambar 4. Ilustrasi Prespektif Stasiun Ngabean dengan Ciri Gaya Arsitektur Kolonial Masa Peralihan (Sumber : Ilustrasi dan Pemodelan oleh Penulis)

Stasiun Ngabean terlihat wujud fisiknya diduga merupakan salah satu karya arsitektur kolonial

yang dipengaruhi oleh gaya arsitektur kolonial peralihan/transisi (Gambar 4). Hal ini didukung oleh ciri-ciri arsitektur gaya arsitektur transisi pada stasiun ini, yaitu masih terdapat teras depan dengan pelingkup atap yang difungsikan sebagai *watchkamer*. Pilar-pilar yang digunakan pada Stasiun Ngabean sudah tidak lagi memakai gaya romawi atau Yunani. Fasad bangunan juga masih menggunakan elemen-elemen geometri sebagai elemen dekoratif pada dinding. Elemen dekoratif pada gaya arsitektur transisi merupakan penyederhanaan dari gaya sebelumnya sehingga hanya menggunakan bentuk geometri sederhana. Elemen bukaan pintu dan jendela telah menerapkan teknologi lokal berupa kayu dan sistem krepak namun dengan dimensi yang megah khas bangunan Eropa. Selain itu dari aspek teknologi bangunan ini juga telah tampak memperhatikan faktor iklim di Indonesia. Hal ini diperlihatkan pada penggunaan atap pelana dan juga terdapat lubang angin sebagai *cross ventilation*.

Gaya arsitektur transisi ini rupanya juga dapat dilihat pada Stasiun Dongkelan. Menurut sejarahnya Stasiun Dongkelan walaupun pernah mengalami kebakaran sekitar tahun 1980 namun dibangun lagi berdasarkan aslinya pada tahun 2009 sehingga gaya arsitektur pada stasiun ini masih melekat pada bangunan yang sekarang. Pada Stasiun Dongkelan gaya arsitektur peralihan (Gambar 5) ini dapat terlihat pada penggunaan elemen dekoratif pada dinding yang tampak menggunakan geometri sederhana dan pilar yang digunakan tidak lagi dengan kolom gaya romawi. Elemen bukaan pintu dan jendela telah menerapkan teknologi lokal berupa kayu dan sistem krepak namun dengan dimensi yang megah khas bangunan Eropa. Selain itu dari aspek teknologi bangunan ini juga telah tampak memperhatikan faktor iklim di Indonesia. Hal ini diperlihatkan pada penggunaan atap pelana dan juga terdapat lubang angin sebagai *cross ventilation*.



Gambar 5. Ilustrasi Prespektif Stasiun Dongkelan dengan Ciri Gaya Arsitektur Kolonial Masa Peralihan (Sumber: Ilustrasi dan Pemodelan oleh Penulis)

Gaya arsitektur peralihan diduga menjadi gaya arsitektur yang digunakan pada era tersebut. Hal ini didukung dengan yang terlihat pada bangunan Stasiun Palbapang pada tahun 1896. Dalam sumber tersebut dapat dilakukan identifikasi beberapa elemen yang terlihat antara lain bangunan Stasiun Palbapang pada masa awal didirikan tahun 1896 masih sederhana dengan struktur atap kayu (Gambar 7). Bentuk atap stasiun Palbapang lama tersebut berbentuk pelana dimana pada masa tersebut arsitektur Belanda yang masuk mulai menyesuaikan iklim di Indonesia. Dinding bangunan diduga merupakan dinding kaku dimungkinkan merupakan susunan dinding batu bata. Terdapat teras dengan pilar-pilar sederhana yang sudah tidak lagi memakai gaya romawi atau Yunani. Elemen bukaan pintu dan jendela telah menerapkan teknologi lokal berupa kayu dan sistem kreyak namun dengan dimensi yang megah khas bangunan Eropa.



Gambar 6. Stasiun Palbapang pada Awal Pendirian pada Tahun 1896 (Sumber: KITLV)



Gambar 7. Ilustrasi Prespektif Stasiun Palbapang pada Awal Pendirian pada Tahun 1896 (Sumber: Penulis)

Bangunan Palbapang yang sekarang yang dijumpai tampaknya telah mengalami perubahan yang cukup signifikan. Perubahan dapat diraskan mulai dari luasan bangunan, fasad bangunan, hingga struktur atap yang digunakan. Tidak diketahui secara pasti kapan terjadinya perubahan pada stasiun ini, namun dari hasil analisis penulis gaya arsitektur yang sekarang melekat pada Stasiun Palbapang merupakan era pada tahun 1920-an. Hal ini terlihat pada beberapa stasiun lain pada tahun tersebut dimana gaya yang digunakan terlihat menyerupai pada stasiun Palbapang. Stasiun tersebut antara lain Stasiun Sukoharjo (1923) dan Stasiun Kedundang (1954). Kemiripan wujud fisik ketiga stasiun ini terlihat pada ventilasi berbentuk lingkaran, pelubangan dinding sebagai pintu utama, dimensi bukaan pintu jendela yang tidak terlalu besar, elemen-elemen dekoratif dinding hanya sedikit ditemukan dan lebih sederhana, serta bentuk atap limasan dengan aksan berundak seperti joglo (Gambar 10).



Gambar 8. Stasiun Sukoharjo (1923) (Sumber: <http://www.yusufabdurrohman.com>)



Gambar 9. Stasiun Kedundang (1954)
(Sumber: <http://www.berita.suaramerdeka.com>)



Gambar 10. Kemiripan Gaya Bangunan Stasiun Palbapang (Sumber : Penulis)

Gaya bangunan pada bangunan Stasiun Palbapang baru (Gambar 10) diduga telah mendapat pengaruh gaya kolonial paska kemerdekaan. Pengaruh ini dirasakan pada beberapa elemen atap dan fasad bangunan. Bangunan Palbapang baru tidak lagi menggunakan teras dan pilar-pilar namun lebih diperkuat dengan dinding masif dan cenderung kaku dimana elemen-elemen dekoratif dinding geometri tidak banyak ditemukan. Elemen bukaan pintu jendela serta ventilasi masih mempertahankan kesimetrisan antar fasad dan teknologi *cross ventilation* yang baik. Namun dimensi ukuran bukaan telah disesuaikan dengan kelokalan setempat tidak lagi berskala besar dan megah khas bangunan Eropa. Bangunan kolonial paska kemerdekaan mempunyai simbol-simbol adanya perubahan baru dari yang lama. Hal ini terlihat pada bentuk bukaan lingkaran pada lubang ventilasi. Penggunaan atap bangunan menggunakan atap limasan dan terdapat elemen joglo dengan atap yang berundak diduga sebagai dampak arsitektur lokal.



Gambar 11. Tampak Stasiun Palbapang Saat ini Dipengaruhi Arsitektur Kolonial Paska Kemerdekaan (Sumber: Penulis)

Pada jalur kereta api Jalur Yogyakarta Bantul, Stasiun Winongo dan Stasiun Bantul memiliki fisik arsitektur yang menyerupai pada Stasiun Palbapang. Diduga kedua stasiun tersebut juga mengalami perubahan pada era tersebut namun penulis tidak dapat menemukan bagaimana kondisi awal ketika bangunan didirikan.



Gambar 12. Pemodelan Stasiun Winongo dengan Kondisi Saat ini (Sumber: Penulis)



Gambar 13. Pemodelan Stasiun Bantul dengan Kondisi Saat ini (Sumber: Penulis)

Penyebab Terjadi Perubahan Gaya Arsitektur pada Stasiun Jalur Yogyakarta-Bantul

Pada perkembangannya stasiun-stasiun yang berada di jalur kereta api Yogyakarta-Bantul ini banyak berpindah tangan. Stasiun-stasiun ini dulunya merupakan milik pemerintah Hindia Belanda dibawah perusahaan kereta api NIS, namun tahun 1942 pemerintah Jepang menguasai Indonesia sehingga aset ini dikelola oleh pemerintah Jepang. Jepang pada saat itu melakukan perombakan pada jalur Yogyakarta-Sewugalur dimana mereka melakukan pembongkaran pada bagian dari jalur ini untuk dipindahkan ke Myanmar. Setelah Indonesia merdeka semua aset kembali lagi ke tangan pemerintah. Adanya perpindahan kekuasaan ini diduga dapat mempengaruhi gaya bangunan yang berkembang pada masa itu.

Bila dilihat setting lokasi stasiun, ketiga stasiun yang mengalami perubahan pada wujud fisiknya menunjukkan adanya peran penting yang dibawanya yaitu perannya dalam mengakomodasi sarana angkut pabrik gula yang berada didekatnya. Hal ini dapat didukung pada data emplasemen pada ketiga stasiun tersebut dimana kawasan sekitar stasiun yang sangat berkembang. Tingginya aktivitas stasiun menyebabkan harus adanya fasilitas yang mencukupi. Stasiun Palbapang sebagai sarana stasiun dalam mengakomodasi Pabrik Gula Gesikan yang berada didekatnya, juga diduga merupakan stasiun dengan aktivitas logistik yang sibuk yang diperlihatkan pada peta emplasemennya terdapat beberapa gudang barang, kantor pengelola gudang, gudang bongkar muat sampai dengan rumah bahan bakar. Pada Stasiun Bantul mengakomodasi Pabrik Gula Bantul, juga settingnya yang berada di tengah kota dengan adanya pasar yang berada didekatnya. Sedangkan untuk Stasiun Winongo sebagai sarana stasiun yang mengakomodasi pabrik gula Padokan atau sekarang yang dikenal dengan Pabrik Gula Madukismo.

Diketahui pada akhir abad 18 hingga awal abad 19 industri gula mempunyai nilai jual yang tinggi menyebabkan tingginya aktivitas pabrik gula. Hal ini kemudian berpengaruh pada aktivitas logistik dalam pengangkutan hasil pabrik ini.

Setting stasiun yang berada dekat dengan pabrik gula menjadikan stasiun punya peran yang penting untuk mengakomodasi pengangkutan hasil industri pabrik. Oleh karena itu ketiga stasiun ini diduga kuat mempunyai aktivitas yang cukup sibuk pada zaman itu karena fungsinya merupakan tipe emplasemen barang dan penumpang. Dengan demikian seiring berjalannya waktu bangunan stasiun dengan tipe lama yang masih sederhana diduga tidak mampu lagi menaungi kegiatan-kegiatan yang terjadi. Hal ini yang kemudian diduga melatar belakangi untuk melakukan perubahan wujud stasiun agar dapat mewadahi fungsi secara maksimal.

Pada masa perubahan dilakukan, sedang berkembang era kolonial paska kemerdekaan yang menjadikan wujud bangunan yang ditemui sekarang ini. Terdapat elemen-elemen fisik bangunan yang masih dipertahankan namun ada juga yang mengikuti tren gaya saat itu. Elemen yang dipertahankan yaitu kesimetrisan pola antar fasad yang bersebrangan, dimana dengan pola yang simetris mengakibatkan *cross ventilation* pada bangunan. Adanya teknologi pintu krepak yang masih digunakan sebagai respon iklim di Indonesia. Selanjutnya elemen-elemen yang berubah dimana diduga memperlihatkan tren gaya kolonial paska kemerdekaan adalah penggunaan bentuk-bentuk baru yang tidak ditemukan pada era kolonial sebelumnya sebagai bentuk perubahan. Elemen tersebut terlihat pada bentuk lingkaran pada ventilasi, bentuk pelubangan dinding sebagai pintu utama. Dinding bangunan juga cenderung masif dan kaku dengan sedikit garis-garis horizontal sebagai elemen dekoratif dinding. Proporsi dimensi bukaan pintu dan jendela cenderung lebih kecil dibandingkan dengan era sebelumnya karena telah disesuaikan dengan proporsi tubuh orang Indonesia. Atap bangunan mempunyai bentuk limasan dengan aksent berundak sehingga menyerupai bentuk atap joglo dan dengan sudut kemiringan yang cukup tajam.

Berbeda dengan ketiga stasiun tersebut yang harus mewadahi sebagai emplasemen barang dan penumpang, Stasiun Ngabean dan Stasiun Dongkelan mempunyai setting lokasi yang tidak

berada dekat dengan lokasi pabrik menjadikan fungsinya hanya sebagai emplasemen penumpang. Kedua stasiun ini tidak menaungi fungsi angkut logistik dari pabrik, hanya sebagai sarana naik turun penumpang. Karena diduga masih dapat menaungi aktivitas yang terjadi menyebabkan kedua stasiun ini tidak mengalami perubahan dari wujud aslinya. Pada kedua bangunan stasiun ini melekat gaya arsitektur kolonial peralihan pada masanya didirikan dan tetap bertahan hingga berhenti beroperasi.

Kesimpulan

Dari hasil analisa tersebut perkembangan arsitektur pada jalur KA Yogyakarta bantu mengalami dua era yang berbeda. Era pertama merupakan bangunan stasiun dengan gaya bangunan pada awal didirikan yang diduga dipengaruhi gaya arsitektur peralihan yaitu pada Stasiun Ngabean dan Stasiun Dongkelan. Era kedua merupakan bangunan stasiun yang telah mengalami perubahan yang diduga dipengaruhi oleh gaya-gaya kolonial paska kemerdekaan yang juga dimungkinkan karena kebutuhan akan fungsi bangunan karena aktivitas yang sibuk. Pada era kedua ini stasiun yang diduga mengalami perubahan adalah Stasiun Palbapang, Stasiun Winongo, dan Stasiun Bantul. Ketiga setting stasiun yang terletak di dekat pabrik gula sehingga mempunyai peran penting dalam akomodasi hasil industri menjadikan bangunan stasiun harus dapat menaungi kebutuhan fungsi tersebut.

Daftar Pustaka

Ferryardianto (2013). Sejarah Jalur Trem Yogyakarta – Brosot (1895 – 1976).
Handinoto (2006). Arsitektur Transisi di Nusantara dari Akhir Abad 19 ke Awal Abad 20.
Handinoto (1994). Indische Empire, Gaya Arsitektur Tempo Doeloe Yang Sekarang Sudah Mulai Punah.
Handinoto (1998). Arsitektur Gaya Indo Eropa th. 1920 an di Indonesia.
Daendels, H., & Perkembangan Arsitektur Di Hindia Belanda Abad 19.
Raniasta, S. (2013). Pengembangan Kawasan Stasiun Tugu Yogyakarta Berbasis Transit Dengan Pendekatan Aksesibilitas.

Santoswana (2010). PT Kereta Api (Persero) dan Pendirian PT Kai Commuter Jabodetabek.
Sulistiyani, H. (2010). Karakteristik Tata Ruang Dalam Bangunan Stasiun Kereta Api Di Jalur Semarang - Vorstenlanden Periode 1864-1930.
Wulur, dkk. (2015). Gaya Bangunan Arsitektur Kolonial pada Bangunan Umum Bersejarah di Kota Manado.

Web

<http://nasional.kompas.com/read/2010/10/02/15321023/Jejak.Kejayaan.Kereta.Api.di.Yogyakarta diakses tanggal 14 Agustus 2017 pukul 18.57 WIB>.
<http://www.berita.suaramerdeka.com diakses pada tanggal 22 Agustus 2017 pukul 08.39 WIB>.
http://www.kompasiana.com/lengkongsanggar/pabrik-gula-di-yogya-tidak-hanya-pg-madukismo_591fc8bafd22bd4c6d5f7327 diakses pada tanggal 14 Agustus 2017 pukul 19.00 WIB.
<http://www.petajalurka.com/ diakses tanggal 13 Agustus 2017 pukul 21.57 WIB>.
<http://www.yusufabdurrohman.com diakses pada tanggal 22 Agustus 2017 pukul 08.35 WIB>.