

PERLETAKAN STASIUN KERETA API DALAM TATA RUANG KOTA-KOTA DI JAWA (KHUSUSNYA JAWA TIMUR) PADA MASA KOLONIAL

Handinoto

Staf Pengajar Fakultas Teknik, Jurusan Arsitektur - Universitas Kristen Petra

ABSTRAK

Per kereta api an di Indonesia baru dimulai pada th. 1860 an. Perusahaan kereta api ditangani oleh dua instansi yaitu oleh pihak pemerintah (seperti: S.S – *Staad Spoorwegen*) dan pihak swasta (seperti :NIS – *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij*, dan sebagainya). Seperti halnya di Eropa setelah revolusi industri, perletakkan stasiun sebagai suatu jenis bangunan baru, menjadi sangat penting dalam tata ruang kota. Dengan makin majunya per kereta api an di Indonesia pada awal abad ke 20, yang hampir mencapai seluruh kota di Jawa, maka penempatan stasiun kereta api baik di kota-kota besar maupun kota Kabupaten menjadi suatu pemikiran yang penting. Pada akhir abad ke 19 dan abad ke 20, angkutan dengan kereta api, menjadi salah satu sarana yang sangat penting, baik angkutan barang maupun manusia. Tapi pada bagian kedua abad 20, setelah kemerdekaan, karena kemajuan jalan darat, peran kereta api menjadi menurun, sehingga stasiun kereta api menjadi merana. Di akhir abad 20, karena padatnya arus lalu lintas jalan darat di P. Jawa, peran kereta api menjadi hidup kembali. Kota-kota pada umumnya telah berkembang pesat, sehingga letak stasiun kereta api yang dulunya telah dipikirkan dengan sangat baik sekali dalam tata ruang kotanya, sekarang menjadi masalah dalam pengaturan lalu lintas kota. Tulisan ini membahas tentang perletakkan stasiun kereta api dimasa lampau sebagai masukan dalam pemikiran perkembangan kota-kota di Jawa untuk masa mendatang.

Kata kunci: Stasiun kereta api, Tata ruang kota.

ABSTRACT

*Railway Company in Indonesia started in 1860's. They were held by both government (SS- *Staad Spoorwegen*) and private (NIS, etc). The same happened as in Europe after rev. industry, railway station's placement as new kind of building became very important in urban planning. Faster progression, in railway services in Indonesia in the begining 20 th century, that reached almost all of town in Java; caused railway station's placement, either in larger city or Kabupaten city will be importance. In the end of 19 th and 20 th century, railway transportation was one of important infrastructure. But in the second part of 20 th century, after independence, the roadway progression caused railway services become come down, so railway stations were careless. In the end of 20 th century, the dense of roadway in Java caused railway's function raise again. In general towns has been develop, so railway station placement which been though exactly in urban planning, become to make trouble for city trafic. The scoupe of this paper covered about the placement of railway station in the past, as input for development city in Java for the future.*

Keywords : *Railway station, Urban Planning.*

PENDAHULUAN

Jaringan jalan kereta api di Jawa dibangun antara th. 1870 an sampai th. 1920 an. Sebenarnya gagasan pembangunan jalan kereta api di Jawa sudah muncul sejak th. 1840, tapi gagasan tersebut baru menjadi kenyataan pada th. 1871.

Jalur pertama jalan kereta api di Jawa adalah antara Semarang dengan Kedung Jati, yang diresmikan pada th. 1871 (lihat gb.no.1). Kemudian disusul dengan jalur Batavia-

Buitenzorg (Jakarta-Bogor) yang dibuka pada tahun 1873 dan menyusul jalur Surabaya-Pasuruan pada th. 1878. Pada th. 1884, diselesaikan jalur Buitenzorg-Bandung (Bogor-Bandung), dan kemudian disusul hubungan Surabaya-Solo dan Semarang. Sepuluh tahun kemudian pada th. 1894, jalur jalan kereta api Surabaya-Batavia melalui Maos, Yogyakarta dan Solo berhasil diselesaikan. Dan pada th. 1912 jalur alternatif kedua antara Surabaya-Batavia, melalui Cirebon dan Semarang berhasil diselesaikan. Sesudah itu

Sumber foto : Woodbury & Page



Gambar 1. Jalur jalan Kereta Api pertama di Jawa antara Semarang dan Kedung Jati. Terlihat pada gambar stasiun Kereta api darurat, yang pertama di Jawa antara th. 1871

Sumber foto : Woodbury & Page



Gambar 1A. Pembuatan konstruksi jalan kereta api antara Cianjur dan Bandung. Keadaan fisik yang berat dan tidak menguntungkan ini memerlukan banyak sekali tenaga kerja

Sumber foto : Woodbury & Page



Gambar 1B. Pembuatan jalan kereta api diatas sungai Citarum, antara Cianjur dan Bandung. Karena medan yang berat tersebut pengerjaan jalan Kereta Api tersebut memerlukan waktu lebih dari 6 tahun. Dari th. 1878 sampai 1884

jalur-jalur sekunder juga mulai dibangun. Di sebelah barat, diselesaikan jalur dari Anyer ke Labuan. Sedangkan disebelah timur sampai Panji dan Banyuwangi.

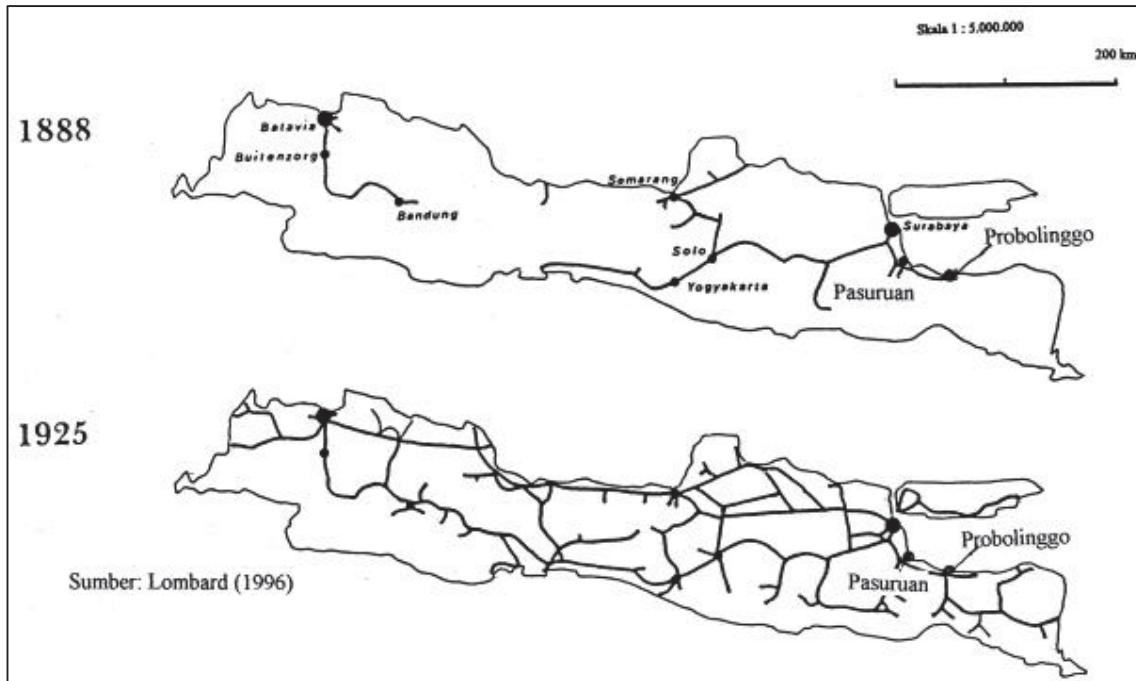
Jaringan kereta api di Jawa merupakan salah satu jaringan yang terlengkap di Asia¹ (Lombard, Jilid 1:139)(lihat gb.no.2). Langkah selanjutnya dengan adanya jaringan kereta api tersebut adalah penempatan stasiun kereta api pada kota-kota yang di lewatinya. Kecenderungan yang paling mudah untuk perletakan stasiun kereta api adalah di pusat kota, supaya mudah di jangkau oleh penumpang dari berbagai penjuru kota. Tapi peruntukkan tanah dan lalu lintas ditengah kota yang sudah ada kadang-kadang merupakan kendala bagi perletakan bangunan stasiun yang belum terpikirkan sebelumnya. Penempatan stasiun kereta api di kota-kota di Jawa masa lalu pada umumnya berhasil dengan baik. Seperti stasiun kota di Bandung, Tegal, Probolinggo, Pasuruan, Malang, Jombang dan sebagainya. Keberhasilan penempatan ini juga didukung dengan sosok bangunannya sendiri yang berhasil memancarkan pesannya keseluruhan penjuru kota sesuai dengan misi stasiun itu sendiri.

Sekarang banyak timbul masalah pada perletakan stasiun lama yang menghubungkan antar kota tersebut, karena perkembangan kota yang tak terkontrol. Sehingga kehadiran stasiun kota lama tersebut, sering menjadi masalah perkotaan tersendiri. Tulisan ini membahas tentang perletakan stasiun kereta api pada awal perkembangannya, untuk diijadikan pemikiran bagi perkembangan yang akan datang.

SISTIM JALUR JALAN KERETA API DI JAWA.

Seperti halnya kota-kota di Eropa setelah revolusi industri, maka stasiun kereta api merupakan hal yang baru bagi dunia bangunan di Jawa. Kalau jalur jalan kereta api di Eropa pada umumnya yang menuju pusat kota biasanya melalui bawah tanah (*subway*), maka seluruh jalur jalan kereta api yang ada di Jawa, mungkin karena alasan teknologi, sepenuhnya berada diatas tanah. Oleh sebab itu maka ketika memasuki kota harus di usahakan jalur jalan kereta api tersebut sesedikit mungkin berpotongan dengan jalur jalan utama yang ada di tengah kota. Di usahakan jalur jalan kereta api sedapat mungkin sejajar dengan jalan-jalan

¹ Sebagai contoh, pembangunan jalur kereta api di Asia, Jepang misalnya, jalur Tokyo-Yokohama dibuka pada th. 1870



Gambar 2. Jaringan jalan Kereta Api pada th. 1888 dan th. 1925, di P. Jawa seperti yang terlihat di peta. Jaringan jalan Kereta Api di Jawa merupakan salah satu jaringan yang terlengkap di Asia pada jamannya.

Sumber foto : Woodbury & Page



Gambar 2B. Karena fungsinya yang sama, bangunan stasiun kereta api, banyak menggunakan Prototype yang sama. Tampak dalam foto peron stasiun Bogor. Pemandangan seperti ini juga kita jumpai pada peron stasiun kota yang berstatus *Gemeente*, seperti Surabaya (Stasiun Gubeng) dan kota-kota madya lainnya di Jawa.

utama kota, supaya tidak terjadi perpotongan atau persilangan yang membahayakan pengendara kendaraan bermotor atau pejalan kaki. Pada tempat-tempat tertentu bahkan dibuat jalan

layang (viaduct), untuk menghindari perpotongan antara jalan raya dan jalan kereta api. Dari segi tata ruang kota, perletakan stasiun kereta api harus dibuat sedemikian rupa sehingga penumpang atau barang dari stasiun dapat mencapai seluruh penjuru kota dengan mudah. Seperti halnya dengan berbagai kota di Eropa, kebanyakan stasiun kereta api disana diletakkan di pusat kota, dengan alasan seperti diatas. Kesulitan perpotongan jalur kereta api dan jalan raya utama di kota dipecahkan dengan menempatkan jalur kereta api tersebut dibawah permukaan tanah. Di Jawa justru tantangan crossing antara jalur kereta api dan jalan raya kota ini yang harus diatasi kalau stasiun harus diletakkan dipusat kota. Itulah sebabnya perletakan stasiun kereta api di Jawa punya masalah sendiri yang cukup unik dari segi tata ruang kotanya.

FUNGSI BANGUNAN STASIUN KERETA API

Seperti yang telah dijelaskan didepan bahwa bangunan stasiun kereta api merupakan bangunan yang baru muncul setelah th. 1870 di Jawa. Fungsi bangunan stasiun kereta api dapat diperinci sebagai berikut :

1. Sebagai tempat kereta api berhenti. Menurunkan penumpang (manusia atau bisa juga hewan) dan barang.
2. Sebagai tempat kereta api berangkat. Mengangkut penumpang (manusia atau bisa juga hewan) dan barang.
3. Sebagai tempat kereta api bersilang, menyusul atau disusul.

Semua kegiatan tersebut berada dibawah penguasaan seorang kepala yang bertanggung jawab penuh atas urusan perjalanan kereta. Sedangkan bangunan stasiun kereta api itu sendiri pada umumnya terdiri atas bagian-bagian sebagai berikut (Triwinarto, 1997:94):

1. **Halaman depan/Front area.**
Tempat ini berfungsi sebagai perpindahan dari sistem transportasi jalan baja ke sistem transportasi jalan raya atau sebaliknya. Tempat ini berupa:
 - terminal kendaraan umum.
 - parkir kendaraan.
 - bongkar muat barang.
2. **Bangunan Stasiun.**
Bangunan ini biasanya terdiri dari :
 - ruang depan (*hall* atau *vestibule*)
 - Loket
 - Fasilitas administratif (kantor kepala stasiun & staff)
 - Fasilitas operasional (ruang sinyal, ruang teknik)
 - Kantin dan toilet umum.
3. **Peron**
Yang terdiri atas:
 - Tempat tunggu
 - Naik-turun dari dan menuju kereta api.
 - Tempat bongkar muat barangBagian ini bisa beratap atau tidak.
4. **Emplasemen**
Yang terdiri atas:
 - Sepur lurus.
 - Peron
 - Sepur belok sebagai tempat kereta api berhenti untuk memberi kesempatan kereta lain lewat.

Melihat fungsinya yang seragam maka banyak bangunan stasiun kereta api di Jawa dirancang dengan prototype yang sama menurut tingkat besar kecilnya stasiun tersebut. Misalnya stasiun untuk kota Kabupaten, punya prototype yang sama, demikian juga dengan stasiun untuk kota-kota yang setingkat. Stasiun yang dibangun sebelum tahun 1900, kebanyakan bergaya arsitektur “*Indische Empire*”, dengan ciri-ciri seperti : teras depan yang luas, gevel depan yang menonjol, kolom-kolom gaya Yunani yang menjulang keatas, dan sebagainya. Contohnya seperti stasiun Pasuruan. Setelah tahun 1900,

gaya arsitekturnya berubah dengan drastis. Contohnya seperti kantor pusat *NIS (Nederlandsch Indische Spoorweg Mij)* di Semarang, yang dibangun th. 1902 (arsiteknya J.F. Klinkhamer dan B.J. Quendag). Kantor/stasiun *Chirebon-Semarang Stoomtram Maatschappij* di Tegal, yang dibangun th. 1914 (arsiteknya Ir. H. Maclaine Pont), sudah tidak bergaya “*Indische Empire*” lagi.

STUDI KASUS PERLETAKAN STASIUN KERETA API PADA BEBERAPA KOTA DI JAWA TIMUR.

Jalur jalan kereta di Jatim dimulai awalnya dari jalur Surabaya-Pasuruan , yang diresmikan pada tgl. 16 Mei 1878. Cabang Bangil-Malang diresmikan pada tgl. 20 Juli 1879. Kemudian disusul jalur-jalur berikutnya seperti: Cabang Sidoarjo-Madiun (dari Sidoarjo-Mojokerto: 16 Oktober 1880)-Mojokerto (1 Juli 1882)-Kediri-Blitar (16 Juni 1884). Jalur dari Pasuruan ke timur sampai ke Probolinggo sepanjang 40 km selesai dibangun pada th. 1884. Pada th. 1895 rel tersebut diperpanjang lagi sampai Probolinggo-Klakah. Th 1896 dibangun jalur cabang-cabang ke Lumajang, Pasiran kemudian di teruskan sampai ke Jember, Bondowoso dan terus sampai pelabuhan Panarukan sepanjang 151 km. Semua ini di selesaikan th. 1897. Dengan demikian sampai th. 1900, hampir semua kota-kota di Jatim sudah dihubungkan dengan baik oleh jalur kereta api.

Sebagai studi kasus untuk perletakan stasiun kereta api pada kota-kota di Jawa Timur diambil secara acak beberapa kota yang pembangunannya antara th. 1880 an. Kota-kota tersebut antara lain adalah : Pasuruan, Probolinggo, Malang dan Kediri.

PERLETAKAN STASIUN KERETA API DI PASURUAN

Stasiun kereta api Pasuruan termasuk salah satu stasiun yang tertua di Jawa Timur. Jalur kereta api Surabaya Pasuruan dibangun th. 1878. Karena Pasuruan dilalui oleh jalan raya pos (*grotepostweg*- sekaligus sebagai jalan arteri primair bagi kota Pasuruan), yang menghubungkan kota-kota pantai Utara Jawa, maka jalan kereta api yang memasuki kota Pasuruan diletakkan sejajar dengan jalan utama tersebut. Letak stasiun tegak lurus, disebelah Utara dari jalan raya utama kota (jalan arteri primair) tersebut, yaitu Jl. Sukarno-Hatta (lihat Gb.no.3). Jalan tegak lurus yang menghubungkan stasiun kota dengan jalan Sukarno-Hatta (jalan arteri



Gambar 3. Peta inti kota Pasuruan dan perletakan stasiun kereta apinya yang terletak disebelah Utara kota sehingga tidak melintasi jalan-jalan utama kota. Tampak pada foto bangunan stasiun kereta api Pasuruan yang dibangun pada th. 1878

primair) tersebut dinamakan Jl. Stasiun (sama dengan nama jalan di kota Kediri dan banyak

kota lainnya). Disebelah Timur dari stasiun tersebut terdapat pasar. Pengelompokan : Stasiun kereta api, pasar dan pangkalan kendaraan umum, merupakan ciri khas kota-kota yang punya stasiun kereta api di Jawa. Di kota-kota pesisir seperti Surabaya, Pasuruan, Probolinggo dan sebagainya, stasiun kereta api selalu dihubungkan dengan pelabuhan. Karena salah satu tujuan penting jaringan kereta api di Jawa memang untuk pengangkutan barang. Terutama hasil perkebunan.

Dipandang dari tata ruang kota maka perletakan stasiun kereta api Pasuruan tersebut sangat strategis sekali. Karena:

- Dengan mudah (dan dekat) dapat mencapai seluruh penjuru kota (baik daerah hunian, pusat kota, maupun pelabuhan). Karena sangat dekat dengan jalan arteri primair kota.
- Tidak banyak crossing dengan jalan-jalan utama kota.
- Kehadiran stasiun tidak mengganggu lingkungan sekitarnya.

Dari segi arsitektur kota perletakan stasiun tersebut cukup baik karena letaknya tegak lurus di tengah-tengah jalan arteri primair kota

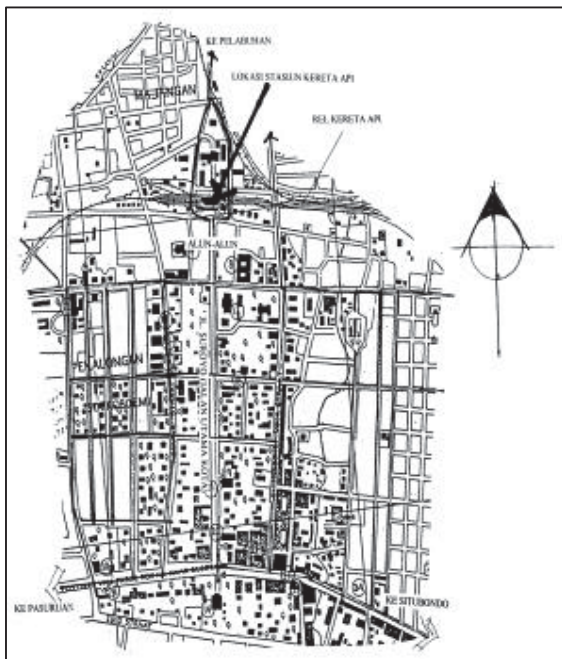
(Jl. Raya Sukarno-Hatta). Hanya sayangnya jarak jalan yang tegak lurus jalan arteri primair kota tersebut terlalu pendek sehingga kesan bangunan stasiun kota sebagai "focal point" menjadi kurang terasa.

PERLETAKAN STASIUN KERETA API DI PROBOLINGGO

Pereletakan stasiun kota Probolinggo, adalah salah satu contoh terintegrasinya perletakan stasiun dengan tata ruang kotanya secara keseluruhan. Sumbu utama kota adalah Jl. Suroyo (*Heerenstraat*- dulu jalan arteri utama kota Probolinggo), yang membentang dari Utara ke Selatan (lihat Gb.no.4). Bangunan stasiun terletak di akhir jalan sebelah Utara dari sumbu kota tersebut. Sehingga kesan monumental bangunan stasiun sebagai "focal point" dari daerah tersebut sangat kuat sekali. Seperti halnya dengan semua kota pelabuhan maka stasiun Probolinggo tersebut juga berhubungan langsung dengan pelabuhan. Letak pelabuhan yang ada di belakang stasiun tersebut justru tidak mengganggu kehadiran bangunannya yang menghadap ke arah kota. Stasiun kota di Probolinggo benar-benar terlihat sebagai bangunan yang seolah-olah memancarkan pesannya keseluruh penjuru kota. Dari segi arsitektur kota, perletakan stasiun Probolinggo ini, benar-benar memenuhi persyaratan. Kesan monumental bangunan stasiun ini di perkuat dengan adanya alun-alun kota yang letaknya tepat didepan stasiun tersebut.



Gambar 4. Peta inti kota Probolinggo dan perletakan stasiun kereta api yang dipikirkan secara baik sekali. Rel kereta api melintasi bagian utara kota, sehingga tidak mengganggu jalan-jalan utama kota. Stasiun kereta api Probolinggo (seperti terlihat pada foto) dibangun pada akhir abad ke 19.



PERLETAKAN STASIUN KERETA API DI MALANG

Perletakan stasiun kota Malang sangat strategis dari segi tata ruang kotanya². Stasiun kota Malang berorientasi kepada alun-alun bunder. Alun-alun bunder adalah lambang dari pusat kota Malang yang baru (setelah th.1925). Rencana pembuatan jalan Timur-Barat kota Malang sebagai jalan arteri utama dibuat untuk mengimbangi jalan arteri primair (Jl. Jaksa Agung Suprpto ke Selatan). Stasiun kota nya terletak diujung Timur (menghadap ke arah barat) dari jalan arteri utama kota yang membujur dari arah Timur ke Barat. Jadi kalau kita berjalan dari alun-alun bunder kearah Timur maka bangunan stasiun ini kelihatan sebagai suatu "focal point" (lihat Gb.no.5). Jalan didepan stasiun kota tersebut dulu rencananya dibuat sebagai suatu boulevard, yang dinamakan

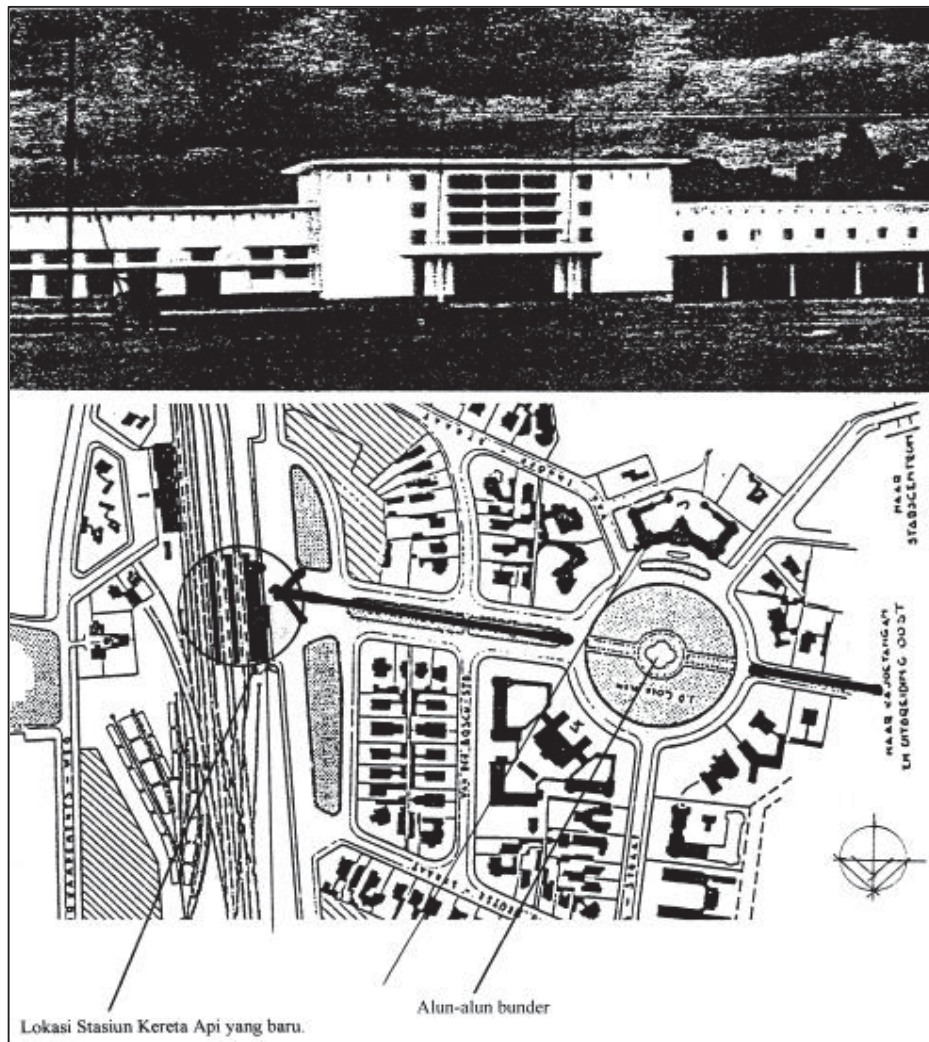
² Yang dimaksud disini adalah stasiun kota Malang yang baru, dibangun th. 1930. Stasiun kota yang lama ada dibagian belakang bangunan baru yang menghadap ke Timur.

Daendels boulevard. Tapi sayangnya rencana itu tidak pernah terealisasi. Tapi dari segi arsitektur kota, perletakan stasiun tersebut sangat strategis sekali. Dari segi arsitektur kota perletakan stasiun Malang ini. Mirip dengan konsep perletakan stasiun di Bandung.

PERLETAKAN STASIUN KERETA API DI KEDIRI.

Kota Kediri secara keseluruhan dibelah menjadi dua oleh sungai Brantas yang melewati kotanya. Pada jaman kolonial kota sebelah Barat sungai diperuntukan bagi daerah pemerintahan dan pendidikan. Sedangkan kota disebelah Timur sungai merupakan kota lama yang terdiri dari Pecinan yang terletak ditepi sebelah Timur

sungai (sekarang Jl. Jos Sudarso), fasilitas pertokoan dan perkampungan orang Pribumi setempat. Stasiun kotanya terletak dibagian Timur kota. Jalan utama kota adalah Jl. Dhoho (jalan arteri utama kota), yang merupakan daerah fasilitas pertokoan. Letak stasiun kotanya dihubungkan dengan jalan yang tegak lurus dengan jalan utama kota (Jl. Dhoho). Nama jalan yang tegak lurus tersebut juga Jl. Stasiun. Letak bangunan stasiun ini tepat diujung Jl. Stasiun (menghadap ke arah Barat), yang kelihatan sebagai "focal point" dari jalan tersebut. Konsep perletakan seperti ini mirip dengan perletakan stasiun Pasuruan. Hanya di Pasuruan jarak jalan Stasiunnya terlalu pendek sehingga kesan monumental bangunan nya kurang terasa.



Gambar 5A. Letak Stasiun Kereta Api di Malang yang sangat strategis sekali. Sesuai dengan misinya sebagai bangunan umum yang punya peran istimewa, maka perletakannya harus dapat memancarkan pesannya keseluruh penjuru kota. Karena Stasiun Kereta Api ini dibangun pada th. 1930 an, maka desainnya dibuat dengan gaya arsitektur modern dengan bahan beton dan atap datar.

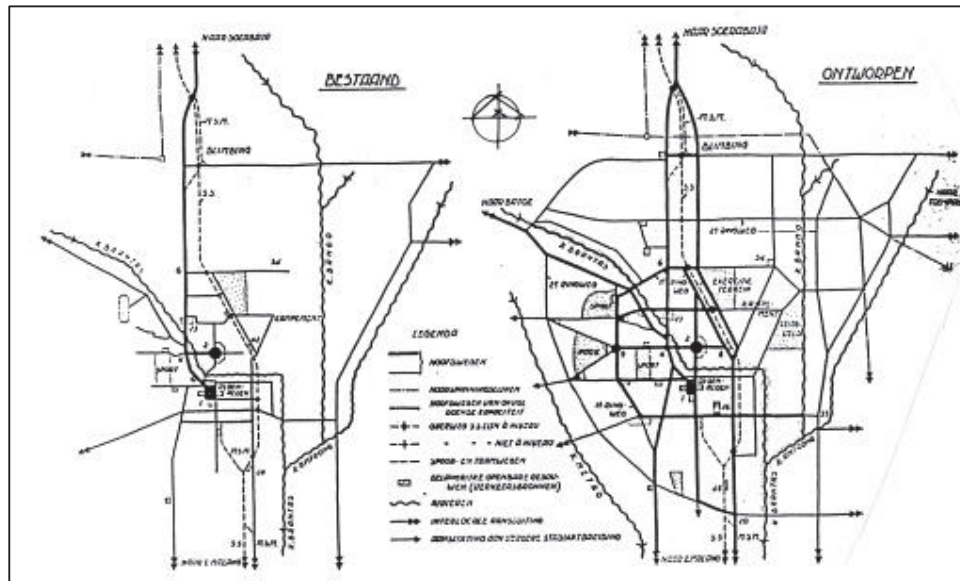


Gambar 5B. Letak Stasiun Kereta Api kota Malang (No. 5) dan jalan kereta api terhadap jalan-jalan utama kotanya, yang sedapat mungkin diusahakan tidak terjadi crossing.

KESIMPULAN SEBAGAI SUATU DISKUSI

Dari beberapa studi kasus diatas dan pengamatan atas perletakan stasiun di banyak kota di Jawa Timur, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Stasiun kota adalah gedung yang memegang peran istimewa dalam suatu kota. Oleh sebab itu perletakannya harus dipertimbangkan secara masak. Karena stasiun kota dengan misinya yang mulia harus dapat memancarkan pesannya keseluruhan penjurur kota. Oleh sebab itu stasiun kota berhak menduduki tempat yang baik sekaligus indah. Itulah sebabnya stasiun kota selalu diletakkan pada jalur-jalur jalan arteri utama kota. Dan kalau memungkinkan letaknya bisa menjadi "focal point" dari lingkungannya. Contoh yang berhasil adalah stasiun kota seperti : Bandung, Malang, Probolinggo, Kediri dan sebagainya.
2. Dari studi kasus terhadap perletakan 4 stasiun kota diatas (Pasuruan, Probolinggo, Malang dan Kediri) dapat disimpulkan ada dua cara untuk mencapai tujuan supaya bangunan stasiun tersebut berkesan sebagai bangunan yang dapat memancarkan pesannya keseluruhan penjurur kota. Yang pertama, meletakkan bangunan di bagian paling ujung dari jalan arteri primair atau arteri utama kota (Probolinggo, Malang dan banyak kota



Gambar 5C. Peta sebelah kiri adalah jaringan jalan kota Malang sebelum adanya perluasan kota pada th. 1935, dimana jalan kereta api tidak begitu mengganggu jalan-jalan utama kotanya. Peta sebelah kanan adalah jaringan jalan utama kota Malang setelah perluasan kota pada th. 1935, yang diusahakan supaya rel kereta api dan perletakan stasiun baru tidak mengganggu jalan darat yang ada ditengah kota

lainnya). Yang kedua membuat jalan arteri sekunder yang tegak lurus jalan arteri primair kota, kemudian di ujung jalan diletakkan bangunan stasiun tersebut (Kediri, Pasuruan dan banyak kota lainnya). Untuk menambah kesan monumental biasanya didepan bangunan terdapat ruang luar kota seperti alun-alun, atau ruang terbuka lainnya.

3. Karena sistem rel kereta api di Jawa ada diatas tanah, pada waktu memasuki kota, supaya tidak banyak mengalami crossing, maka jalan kereta api pasti memilih di pinggiran (batas) kota. Hal ini sering menjadi problema bagi pemekaran kota di kemudian hari. Kasus seperti ini terjadi di berbagai kota di Jawa, seperti Surabaya dan kota-kota besar lainnya.

Setelah kemerdekaan, jalan darat mengalami kemajuan pesat sehingga angkutan penumpang kereta api menjadi terpuruk. Hal ini berakibat langsung terhadap kehadiran stasiun kereta api, sehingga kurang mendapat perhatian. Banyak stasiun kereta api di Jawa karena perannya yang menurun, dan perubahan arah jalan serta ketidak mengertiannya pengelola kota atas peran stasiun ini terhadap arsitektur kota, keadaannya sekarang cukup memprihatinkan. Baik perletakkannya (karena perubahan arah lalu lintas maupun perubahan pintu masuknya) maupun keadaan bangunannya.

Kota memang tidak dibangun oleh satu generasi, tapi tidak berarti tatanan yang dibangun oleh generasi lainnya bisa dirusak begitu saja tanpa alasan yang jelas, atau mungkin karena ketidak tahuannya ? Sekali lagi hal ini menunjukkan perlunya akan pengetahuan sejarah kota masa lalu, untuk menjaga adanya kontinuitas. Kegagalan sering terjadi karena ingin menciptakan sesuatu yang baru, tanpa memahami tatanan lama yang sudah ada.

DAFTAR PUSTAKA

1. Benevolo, Leonardo, *History of Modern Architecture*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts, 1977
2. De Haan, W., Het Hoofdegen Stelsel van de Stads Gemeente Malang. In verband met de plaats van het nieuwe station, dalam majalah *Locale Techniek* 10 (1941) no.2, hal.53-54.
3. Handinoto dan Paulus H. Soehargo, *Perkembangan kota dan Arsitektur Kolonial*

Belanda di Malang, Lembaga Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat, Universitas Kristen Petra, Surabaya dan Penerbit Andi Yogyakarta, 1996

4. Lombard, Denys, *Nusa Jawa, Silang Budaya*, PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 1996, Jilid 1, Hal. 139-140.
5. Reitsma, SA, *Gedenboek der Staatsspor en Tram wegen in Nederlandsch-Indie*, Topografische Inrichting, Weltevreden, 1925
6. Tenret, J.B., De Sporwegerken te Malang, dalam majalah *I.B.T. Locale-Technik* 10(1941)no.2, hal. 49-51.
7. Triwinarto S, Joko, Morfologi Arsitektural Stasiun Kereta Api Tawang, Semarang, dalam *Jurnal Teknik Universitas Brawijaya Malang*, Volume III, no.7, April 1997.
8. Vries, H.M.De, *The Importance of Java Seen From The Air*, G. Kolf & Co, Batavia, 1928
9. Wachlin, Steve, *Woodbury & Page Photographers Java*, KITLV Press. Leiden, 1994.