



TIM AHLI CAGAR BUDAYA KABUPATEN BANTUL

NASKAH REKOMENDASI PENETAPAN

STASIUN BANTUL

SEBAGAI

BANGUNAN CAGAR BUDAYA PERINGKAT KABUPATEN

REKOMENDASI

Stasiun Bantul

- Menimbang : a. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya, Stasiun Bantul belum ditetapkan sebagai bangunan Cagar Budaya dan peringkatnya;
- b. Bahwa Tim Ahli Cagar Budaya Kabupaten Bantul telah melakukan kajian terhadap Stasiun Bantul.
- Mengingat : a. Pasal 5, Pasal 7, dan Pasal 44 Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 130;
- b. Keputusan Gubernur DIY Nomor 69/TIM/2018 Tentang Pembentukan Tim Ahli Cagar Budaya DIY Tahun Anggaran 2018 Tanggal 28 Febuari 2018.
- Merekomendasikan : Stasiun Bantul sebagai bangunan cagar budaya peringkat kabupaten.



Bangunan Stasiun Bantul dilihat dari arah barat
Sumber: Tim Ahli Cagar Budaya Kabupaten Bantul, 2018



Bangunan Stasiun Bantul dilihat dari arah timur
Sumber: Tim Ahli Cagar Budaya Kabupaten Bantul, 2018

**HASIL KAJIAN
STASIUN BANTUL**

I	IDENTITAS		
	Lokasi	:	Sisi timur jalan raya (Jalan Jenderal Sudirman)
	Alamat	:	Dusun Nyangkringan
	Desa	:	Bantul
	Kecamatan	:	Bantul
	Kabupaten	:	Bantul
	Provinsi	:	Daerah Istimewa Yogyakarta
	Koordinat	:	49 M titik X = 0426096 , Y = 9128094
	Batas-batas	:	Utara : Bangunan pertokoan
			Selatan : Jalan HOS Cokroaminoto
			Barat : Jalan Jenderal Sudirman
			Timur : Jalan HOS Cokroaminoto
II	DESKRIPSI		
	Uraian	:	<p>Bangunan Stasiun Bantul menggunakan model atap limasan. Denah bangunan berbentuk persegi panjang, membujur utara-selatan, memiliki ukuran bangunan induk 14 m x 4 m, tinggi bangunan 6,2 m dengan tritisan di empat sisinya selebar 1,5 m.</p> <p>Lantai bagian dalam menggunakan teraso bermotif, warna dasar putih, berukuran 20 cm x 20 cm. Lantai dikombinasi dengan teraso sejenis berwarna dasar merah. Lantai asli bagian luar bangunan/bagian <i>emper</i> sebelah utara sudah tidak tampak karena tertutup conblok untuk trotoar. Saat ini, ketinggian trotoar sama dengan ketinggian lantai stasiun. Lantai bagian luar sebelah selatan berupa plesteran semen PC warna abu-abu.</p> <p>Menurut Ibu Susana (pedagang-saat ini menempati rumah dinas Stasiun Bantul, usia 51 tahun), <i>emper</i> bagian selatan dahulu hanya berupa tanah, sedangkan <i>emper</i> bagian utara merupakan peron stasiun. Panjang peron sama dengan panjang bangunan stasiun \pm 14 m. Berdasarkan informasi dari Bapak Joko (Disbud Bantul), di sebelah utara peron terdapat tiga jalur rel kereta api. Teras peron dan jalur rel saat ini sudah tertutup trotoar dan aspal, sehingga sudah tidak tampak.</p> <p>Dinding stasiun berupa tembok batu bata berplester, ukuran tebal 20 cm dan dicat warna putih. Dinding sisi luar terdapat ornamen batu kerikil tempel setinggi 2 m dari lantai stasiun. Batas antara ornamen batu kerikil tempel dan dinding plesteran ada profil list selebar 8 cm. Dinding bagian atas sisi luar terdapat <i>plint</i> (bagian dinding yang</p>

ditimbulkan) plesteran semen sehingga membentuk profil dinding. Bangunan stasiun dahulu terbagi menjadi empat ruangan, yaitu :

a) Ruang tunggu calon penumpang kereta api

Ruang tunggu calon penumpang kereta api berada di bagian selatan. Dinding bagian bawah terdapat *plint* dari teraso bermotif warna dasar putih ukuran 20 x 18 cm. Dinding sisi utara sudah dibongkar karena digunakan untuk bengkel. Dinding sisi timur terdapat sebuah pintu tanpa daun berbentuk persegi. Di atas pintu terdapat dua ventilasi berbentuk lingkaran berdiameter 50 cm dengan teralis besi. Pintu ini dilengkapi dengan penutup pintu gulung (*rolling door*). Dinding sisi selatan bagian atas terdapat dua ventilasi berbentuk lingkaran dengan teralis besi. Dinding sisi barat terdapat satu pintu berdaun satu terbuat dari kayu dan satu jendela kusen kayu panil kaca bening. Pintu ini dahulu merupakan pintu terbuka, sama seperti pintu pada dinding sisi timur. Di atas pintu terdapat dua ventilasi berbentuk lingkaran dengan teralis.

Menurut Ibu Susana, dahulu ruangan ini merupakan ruang terbuka yang digunakan untuk ruang tunggu bagi calon penumpang kereta api. Pintu di sisi timur menghubungkan antara ruang tunggu dengan *emper* sisi selatan dan jalan. Pintu di sisi barat menghubungkan antara ruang tunggu dengan peron.

Setelah Stasiun Bantul tidak lagi beroperasi, bangunan ini dimanfaatkan untuk bengkel dan dilakukan perubahan seperti tampak pada pintu dan jendela.

b) Ruang administrasi dan loket penjualan tiket kereta api

Ruang administrasi dan loket penjualan tiket kereta api berada di sebelah timur ruang tunggu. Dinding bagian bawah terdapat *plint* dari teraso bermotif warna dasar putih ukuran 20 cm x 18 cm. Pada dinding sisi timur terdapat satu jendela berdaun dua, dicat warna putih. Kusen jendela terbuat dari kayu ketebalannya 12 cm x 7 cm, sedangkan daun jendela kayu berukuran 1,20 m x 1,16 m. Di atas jendela terdapat satu ventilasi berbentuk lingkaran dengan teralis besi.

Pada dinding sisi barat terdapat satu pintu berdaun dua dicat warna putih. Ukuran ketebalan kusen 14 cm x 8 cm, ukuran daun pintu panil kayu ukuran 1,22 m x 1,98 m. Di atas pintu terdapat satu ventilasi berbentuk lingkaran dengan teralis besi. Ruangan itu saat ini digunakan untuk bengkel. Dinding pembatas antara ruang tunggu calon penumpang dengan ruang administrasi telah dibongkar karena digunakan untuk

		<p>bengkel. Dinding pembatas berukuran tebal 15 cm. Sisa dinding pembatas yang masih tersisa dapat dilihat di bagian loteng.</p> <p>c) Ruang untuk gudang Ruangan paling timur kemungkinan digunakan untuk gudang. Dinding bagian bawah terdapat <i>plint</i> dari teraso bermotif warna dasar putih ukuran 20 cm x 18 cm. Dinding sisi utara terdapat dua ventilasi berbentuk lingkaran dengan teralis besi. Dinding sisi timur terdapat satu pintu berdaun dua dicat warna putih. Ukuran ketebalan kusen 14 cm x 8 cm, ukuran daun pintu panil kayu ukuran 1,22 m x 1,98 m. Dinding sisi barat terdapat satu pintu berdaun satu terbuat dari kayu dan satu jendela kayu panil kaca bening. Di atas pintu masing-masing terdapat satu ventilasi berbentuk lingkaran dengan teralis besi. Ruangan ini sekarang digunakan untuk warung makan.</p> <p>d) Toilet Toilet berada di bagian selatan bangunan stasiun atau di sebelah selatan ruang tunggu. Bangunan berbentuk kubus, tinggi bangunan 2,10 m. Lantai berupa plesteran semen. Dinding berupa tembok batu bata berplester, ukuran 20 cm x 10 cm. Dinding sisi luar terdapat ornamen batu kerikil tempel. Toilet memiliki dua ruang yang dibatasi dinding tembok batu bata setinggi 2 m. Masing-masing toilet terdapat bak air, kloset, dan pintu terbuat dari kayu. Ventilasi kayu berbentuk persegi dengan panil kaca bening ada di dinding sisi timur. Atap toilet berupa cor beton setebal 10 cm. Di sebelah barat toilet terdapat sebuah ruangan tambahan yang digunakan untuk mushola. Ruangan ini menggunakan dinding pasangan batu bata berplester ukuran tebal dinding 15 cm. Bagian atap menggunakan asbes.</p> <p>Bagian langit-langit bekas ruang tunggu dan ruang administrasi ditutup dengan papan kayu yang sekaligus berfungsi sebagai loteng tempat menyimpan alat-alat bengkel. Tangga naik ke loteng menempel pada dinding sisi selatan. Loteng ini dibuat dengan memotong beberapa kayu yang digunakan untuk penyangga penutup langit-langit. Selain itu, posisi loteng yang lebih rendah daripada langit-langit menyebabkan separuh bagian ventilasi tertutup papan kayu untuk lantai loteng.</p> <p>Pada ruang bekas gudang dan bagian emper, langit-langit ditutup dengan eternit ukuran 1 m x 1 m dicat warna putih. Sambungan antar eternit dipasang lis kayu warna</p>
--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>coklat yang berfungsi sebagai penguat dan hiasan. Atap bangunan berbentuk limasan terdiri atas bagian <i>gajahan</i> (atap utama) dan bagian <i>emper</i> (bagian atap terluar). Atap utama berukuran tinggi 2,2 m. Kerangka atap ditopang oleh kuda-kuda dari kayu. Di tengah atap utama terdapat <i>gording</i> (balok yang melintang untuk <i>usuk</i> dan <i>reng</i>). Kuda-kuda dan <i>gording</i> dibuat dari balok kayu berukuran 12 cm x 8 cm. Kayu untuk <i>usuk</i> berukuran 7 cm x 5 cm dipasang sejajar model <i>ri gereh</i>. Ujung <i>usuk</i> menumpu pada nok/<i>molo</i>, sedangkan pangkal <i>usuk</i> menumpu pada balok kayu/<i>blandar</i> di atas tembok.</p> <p>Bagian <i>emper</i> berukuran lebar 2 m. Ujung <i>usuk emper</i> menumpu pada <i>blandar</i>. Pangkal <i>usuk</i> ditutup dengan lisplank dari papan kayu selebar 30 cm, dicat warna coklat. Atap menggunakan genteng dan bubungan model <i>vlaam</i> tanpa cat. Genteng menumpu pada <i>reng</i> yang dipasang di atas <i>usuk</i>. Pada sisi utara diberi tambahan atap dari fiber. Kerangka penyangga atap fiber menempel pada dinding stasiun sisi barat.</p>
	Luas	<p>: Luas bangunan stasiun: 56 m² (14 m x 4 m-dihitung dari dinding terluar)</p> <p>Luas bangunan hingga atap terluar: 15,5 m x 5,5 m</p> <p>Luas emplasemen (lahan/tanah): 5.365 m².</p>
	Kondisi Saat Ini	<p>: Kondisi bangunan Stasiun Bantul masih kokoh dan utuh, namun kondisinya kurang terawat karena dimanfaatkan untuk bengkel dan warung makan.</p>
	Sejarah	<p>: Pembangunan jalan kereta api di Hindia Belanda dirintis oleh perusahaan kereta api swasta N.V. NISM (<i>Naamlooze Venootschap Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij</i>). Pembangunan jalur kereta api diawali dengan pengajuan konsesi untuk pemasangan dan pengusahaan jalur rel dari Semarang ke <i>Vorstenlanden</i>. Konsesi adalah suatu izin dari pemerintah dalam mengusahakan suatu keaktifan perekonomian yang pada umumnya disertai dengan syarat-syarat dan batas waktu yang telah ditentukan (<i>Encyclopedia of the Social Sciences</i>, hlm.: 154). Pemerintah menyerahkan tanah dan menyetujui konsesi yang diajukan oleh pihak swasta. Keputusan tersebut diambil dengan pertimbangan, swasta memiliki modal yang lebih besar daripada pemerintah (John F. Snelleman, hlm. : 73-74).</p> <p>Stasiun pertama di Yogyakarta yang dibangun oleh NISM yakni Stasiun Lempuyangan. Stasiun kereta ini dahulu dikenal dengan nama <i>Stationsgebouw</i> Semarang-<i>Vorstenlanden</i>, karena jalur yang dieksploitasi adalah dari Stasiun Semarang ke Yogyakarta (Lempuyangan) melalui Solo. Pembangunan Stasiun Lempuyangan merupakan</p>

		<p>bagian ke-3 dari rangkaian proyek pembangunan jalur kereta api Semarang-<i>Vorstenlanden</i>, sepanjang 57,6 km dibangun dari Solo sampai ke Yogyakarta (<i>Verslag van den Raad van Beheer der Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij</i>: 8-14).</p> <p>Perluasan jalur NISM di Yogyakarta mulai dikerjakan pada tahun 1887. Jalur rel dari Stasiun Lempuyangan diperpanjang sejauh 1 km ke barat sampai ke Stasiun Tugu. Stasiun Tugu adalah stasiun kereta api yang dibangun oleh perusahaan kereta api milik pemerintah <i>Staatsspoorweg</i> (SS). Dari Stasiun Tugu, NISM memperluas jalur ke selatan menuju Brosot. Jalur kereta api Yogyakarta-Brosot merupakan jalur trem NISM dari jalur utama Semarang-<i>Vorstenlanden</i>. Lebar rel yang digunakan berukuran 1.435 mm, menyesuaikan lebar rel pada jalur utama Semarang-<i>Vorstenlanden</i>. Pembangunan jalur ini berdasarkan GB (<i>Gouvernementsbesluit</i>) No. 9 tahun 1893 tanggal 20 April 1893 untuk pengajuan konsesi selama 50 tahun.</p> <p>Pembangunan jalur trem Yogyakarta-Brosot, terbagi menjadi dua bagian pembangunan. Bagian pertama dibangun dari Yogyakarta (Tugu) ke Srandakan sepanjang 23 km, mulai beroperasi pada 21 Mei 1895. Sepanjang jalur ini didirikan stasiun-stasiun kecil di Ngabean, Dongkelan, Winongo, Cepit, Bantul, Paal Bapang, dan Srandakan. Bagian ke-2 dari Srandakan ke Brosot sepanjang 2 km, mulai beroperasi pada 1 April 1915. Stasiun kecil didirikan di Sewugalur.</p>
	<p>Status Kepemilikan dan/atau Pengelolaan</p>	<p>: Bangunan Stasiun Bantul dimiliki dan dikelola oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 6 Yogyakarta, sedangkan tanahnya milik Keraton Yogyakarta (Sultan Ground)</p>
<p>III</p>	<p>KRITERIA SEBAGAI SITUS CAGAR BUDAYA</p>	
	<p>Dasar Hukum</p>	<p>: Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya:</p> <p>Pasal 5 Benda, bangunan, atau struktur dapat diusulkan sebagai Benda Cagar Budaya, Bangunan Cagar Budaya, atau Struktur Cagar Budaya apabila memenuhi kriteria:</p> <ol style="list-style-type: none"> berusia 50 (lima puluh) tahun atau lebih; mewakili masa gaya paling singkat berusia 50 (lima puluh) tahun; memiliki arti khusus bagi sejarah, ilmu pengetahuan, pendidikan, agama, dan/atau kebudayaan, dan memiliki nilai budaya bagi penguatan kepribadian bangsa.

		<p>Pasal 7 Bangunan Cagar Budaya dapat:</p> <ol style="list-style-type: none"> berunsur tunggal atau banyak; dan/atau berdiri bebas atau menyatu dengan formasi alam. <p>Pasal 44 Cagar Budaya dapat ditetapkan menjadi Cagar Budaya peringkat kabupaten/kota apabila memenuhi syarat:</p> <ol style="list-style-type: none"> sebagai Cagar Budaya yang diutamakan untuk dilestarikan dalam wilayah kabupaten/kota; mewakili masa gaya yang khas; tingkat keterancamannya tinggi; jenisnya sedikit; dan/atau jumlahnya terbatas.
	Pernyataan Penting	: Stasiun Bantul merupakan peninggalan Masa Kolonial dan sebagai bagian dari prasarana pada jalur trem/kereta api Yogyakarta-Srandakan-Brosot. Sepanjang jalur trem Yogyakarta-Srandakan-Brosot dibangun beberapa stasiun kecil untuk memperpendek jalur pengangkutan penumpang dan barang.
	Alasan	: <p>Stasiun Bantul memenuhi kriteria sebagai Bangunan Cagar Budaya karena:</p> <ol style="list-style-type: none"> Berusia lebih dari 50 tahun; Menunjukkan arsitektur bangunan stasiun kabupaten pada masa Kolonial; Memiliki arti khusus bagi: <ol style="list-style-type: none"> Sejarah Sejarah hadirnya sarana dan prasarana kereta api di Hindia Belanda (Indonesia) diawali sejak tahun 1870 ketika usaha kegiatan ekonomi berkembang di perkebunan-perkebunan milik pengusaha swasta. Pembangunan jalur kereta api berhubungan dengan pengangkutan hasil-hasil perkebunan (tebu dan nila) serta hasil produksi gula dari lokasi perkebunan swasta di Kabupaten Bantul dan Adikarto (Brosot). Sampai dengan tahun 1912 di Yogyakarta telah berdiri 17 pabrik gula, 16 pabrik di wilayah <i>afdeeling</i> Mataram dan 1 pabrik di wilayah <i>afdeeling</i> Kulon Progo (<i>Koloniaal Verslag van 1913</i>).Stasiun Bantul juga berfungsi sebagai sarana transportasi untuk pengangkutan barang dan penumpang sehingga menjadi salah satu titik pertumbuhan ekonomi bagi masyarakat Kabupaten Bantul.

		<p>b. Ilmu Pengetahuan Merupakan bukti arkeologis arsitektur gaya campuran Jawa dan Eropa.</p> <p>Ciri gaya arsitektur campuran Jawa dan Eropa pada bangunan Stasiun Bantul:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Ornamen batu kerikil tempel pada dinding luar bangunan dengan ornamen lis plesteran di atasnya. ○ Pintu dan jendela berukuran besar dan menggunakan model dua sampai empat daun, sehingga memungkinkan pencahayaan alami dan pergantian udara di dalam ruangan menjadi sangat baik. ○ Penggunaan panil kaca dan panil kayu krepyak pada pintu, jendela, dan ventilasi. ○ Ventilasi pada dinding bagian atas bangunan Stasiun Bantul berbentuk lingkaran dari plesteran semen dengan teralis besi. Bentuk ventilasi tersebut menjadi komponen bangunan sekaligus sebagai ornamen ciri khas bangunan stasiun kecil Bantul dan stasiun lainnya. ○ Suasana nyaman pada bangunan Indis juga diciptakan dari penggunaan elemen dan penempatannya. Lantai mempergunakan tegel/teraso. Posisi plafon dibuat tinggi sehingga udara di dalam ruangan lebih sejuk karena sirkulasi udara lancar. Plafon yang asli pada umumnya terbuat dari anyaman bambu atau papan kayu, namun plafon Stasiun Bantul saat ini menggunakan eternit. ○ Ciri arsitektur Jawa dapat dilihat dari penggunaan bligon pada plesteran, tipe atap limasan, penggunaan unsur kayu, serta genteng dan bubungan. Atap menggunakan tipe limasan. Konstruksi atap dibuat dari bahan kayu untuk bagian kuda-kuda, <i>molo</i>, <i>gording</i>, <i>usuk</i>, dan <i>reng</i>, dengan sistem sambungan menggunakan paku dan mur baut.
IV	KESIMPULAN	
	<p>Berdasarkan data yang tersedia hingga saat ini dan kajian yang telah dilakukan, maka Tim Ahli Cagar Budaya Kabupaten Bantul merekomendasikan kepada Bupati Bantul sebagai berikut:</p> <p>Stasiun Bantul ditetapkan statusnya sebagai Bangunan Cagar Budaya Peringkat Kabupaten.</p>	

DAFTAR PUSTAKA

Buku dan laporan

..... t.t. "Concessious". *Encyclopedya of the Social Sciences*. New York: Mac Millan Company

Snelleman, John F. 1905. "Spoor en Tramwegen". *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indie*. Leiden: 's Garavenhage.

Tim Telaga Bhakti Nusantara bekerjasama dengan APKA (Asosiasi Perkeretaapian Indonesia). 1997. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia*. Jilid 1. Bandung: Angkasa.

Arsip

Koloniaal Verslag van 1913. 1913. Weltevreden: Departement van Kolonien

Verslag van den Raad van Beheer der Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij. 1973. 's Garavenhage: Martinus Nijhoff.

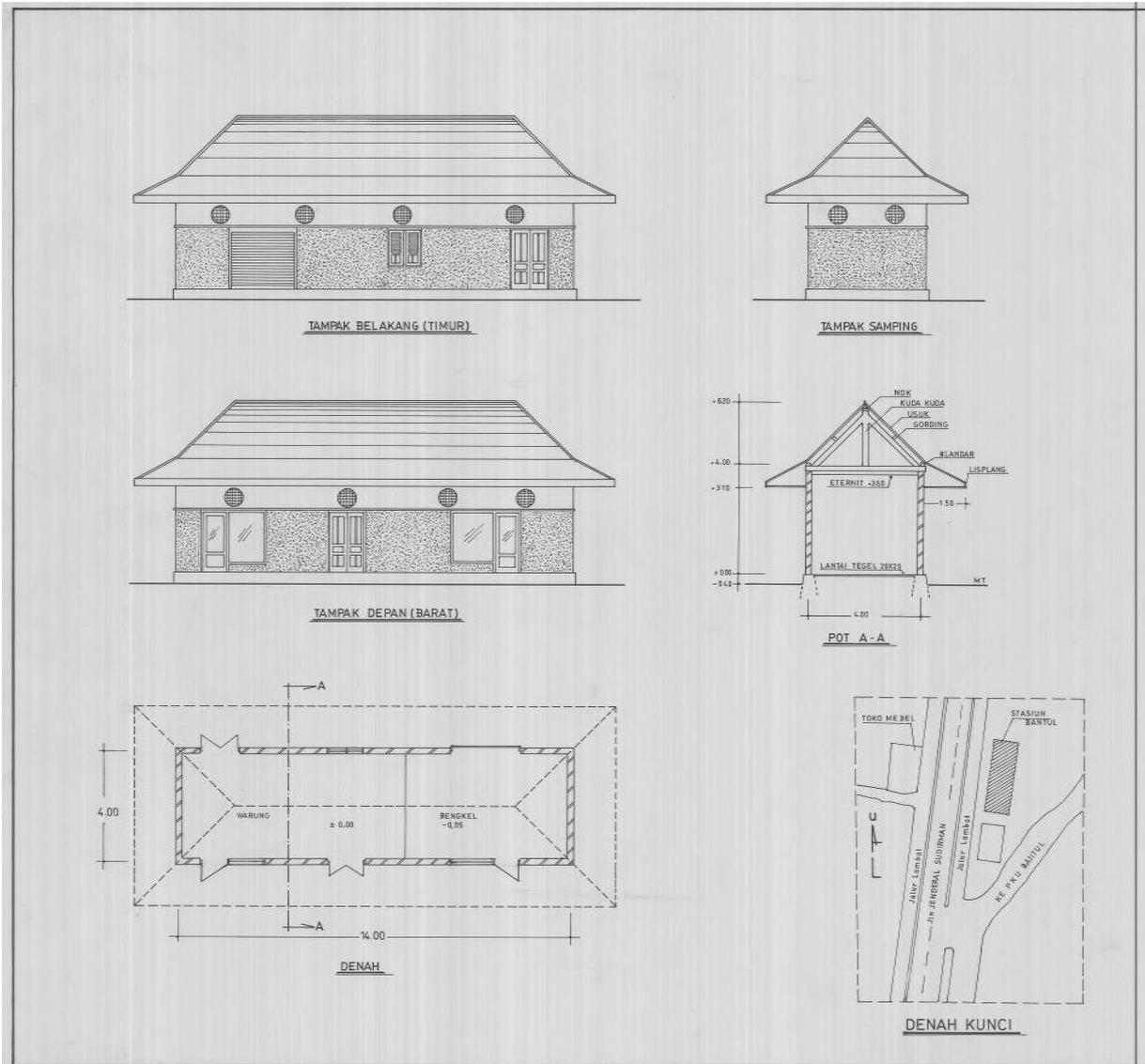
LAMPIRAN

Gambar 1:



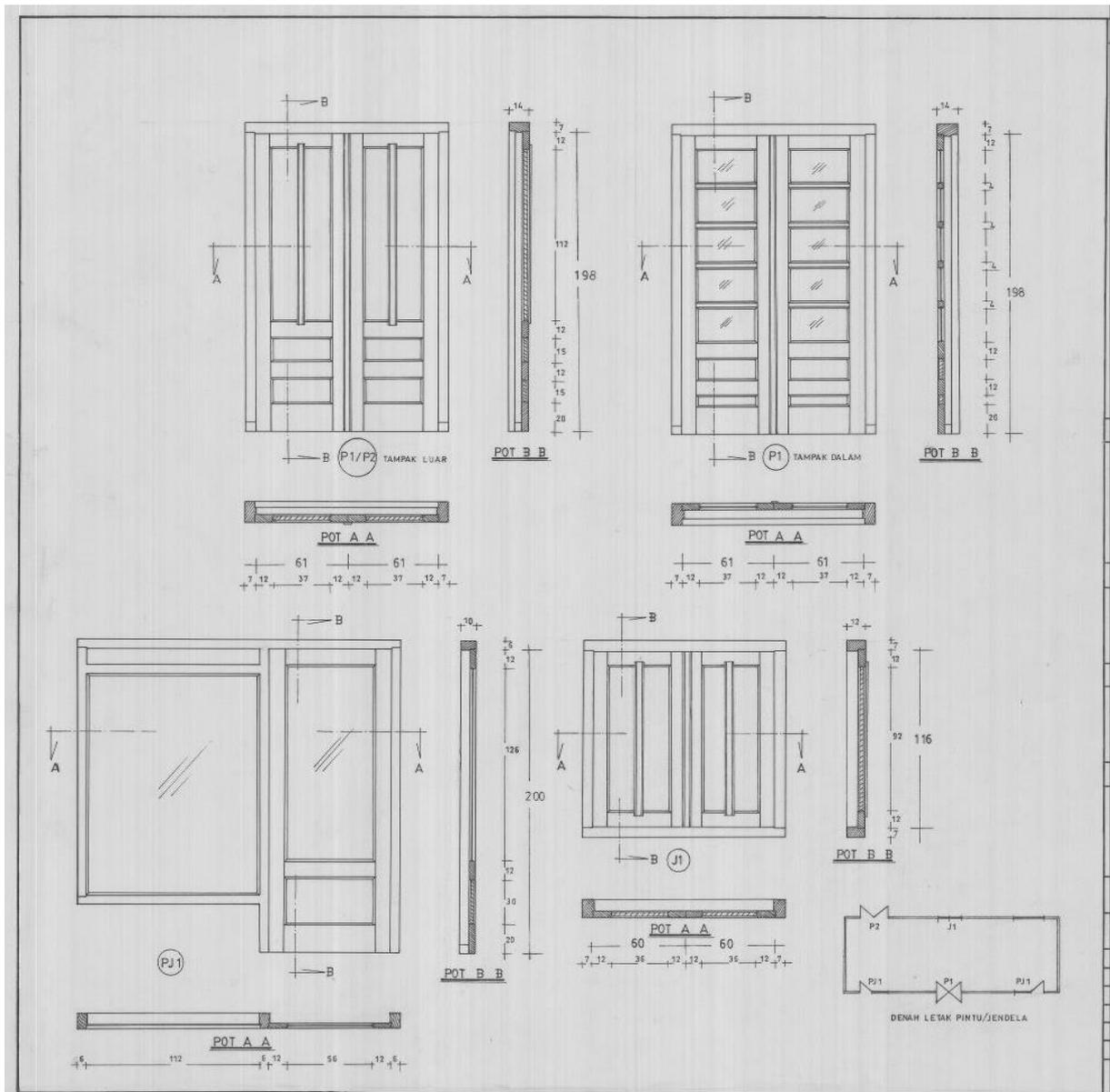
Peta keletakan Stasiun Bantul

Gambar 2:



Gambar denah, tampak, dan potongan bangunan Stasiun Bantul
Sumber: Balai Pelestarian Cagar Budaya D.I. Yogyakarta, 2012

Gambar 3:



Gambar pintu dan jendela bangunan Stasiun Bantul
Sumber: Balai Pelestarian Cagar Budaya D.I. Yogyakarta, 2012

REKOMENDASI PENETAPAN

**STASIUN BANTUL
SEBAGAI**

BANGUNAN CAGAR BUDAYA PERINGKAT KABUPATEN

**DIUSULKAN OLEH
TIM AHLI CAGAR BUDAYA BANTUL**

Dr. Mimi Savitri, M.A.

.....

Dra. Andi Riana

.....

Drs. Tugas Tri Wahyono

.....

Albertus Sartono, S.S.

.....

Dra. Surayati Supangat, M.A.

.....

Tempat : Bantul

Hari, tanggal :

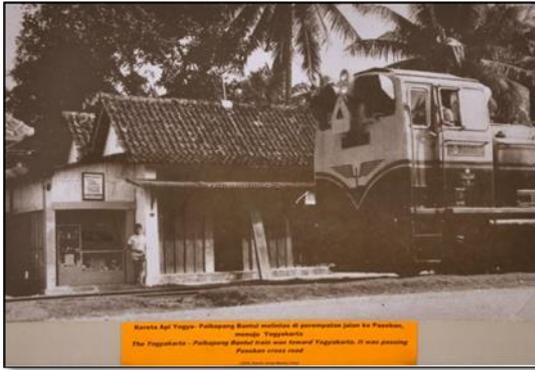


Foto tahun 1970, kereta api Yogya-Palbakang melintas di perempatan jalan ke Paseban Bantul menuju ke Yogyakarta (sumber : Kantor Arsip Bantul)



Situasi jalur rel dan jalan raya di Pasar Bantul (sumber : Kantor Arsip Bantul)



Emplasemen dari trem Perusahaan NIS di pabrik gula Bantul (sumber : Museum Tropen Amsterdam)



Stasiun pengisian dari pabrik gula Bantul pada jalur trem Perusahaan NIS (sumber : Museum Tropen Amsterdam)



Foto No. D144329. Lantai teraso pada bangunan stasiun dan conblok untuk trotoar (foto arsip BPCB DIY, 2012)



Foto No. D144341. Detail ventilasi berbentuk lingkaran dengan teralis besi (foto arsip BPCB DIY, 2012)



Foto No. D144332. Dinding pembatas yang dibongkar, masih tampak di bagian loteng (foto arsip BPCB DIY, 2012)



Foto No. D144327. Bangunan toilet dilihat dari arah tenggara (foto arsip BPCB DIY, 2012)

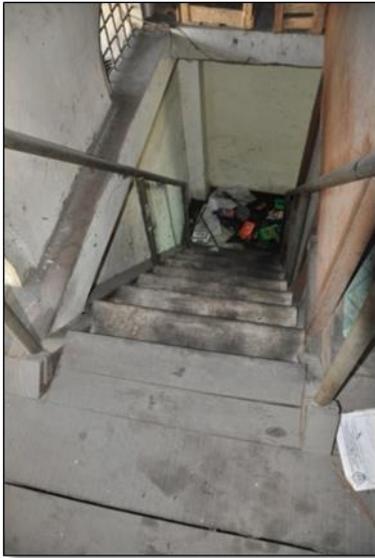


Foto No. D144340. Tangga naik ke loteng dilihat dari atas loteng



Foto No. D144334. Situasi loteng



Foto No. D144336. Sisa kayu yang dipotong untuk ruang loteng



Foto No. D144333. Ventilasi yang sebagian tertutup papan kayu untuk lantai loteng



Foto No. D144324. Atap limasan dan tambahan atap fiber di sisi utara



Foto No. D144337. Kerangka kuda-kuda sebagai penopang atap



Foto No. D144338. Kerangka atap di bagian sudut



Foto No. D144339. *Usuk* (kayu posisi vertikal), *reng* (kayu posisi horizontal), dan genteng