

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Permasalahan

Arsitektur kolonial adalah arsitektur yang muncul dari negeri induk (dalam hal ini Belanda) dan dibangun pada daerah koloni. Menurut Safeyah (2006), arsitektur kolonial adalah arsitektur yang memadukan budaya barat dan budaya timur. Arsitektur kolonial yang khas ini menyebar ke seluruh wilayah Indonesia yang dahulu dikenal sebagai Hindia Belanda, tidak terkecuali di Takalar yang diketahui ikut menjadi bagian dari penghasilan kompeni melalui hasil pertanian dan laut.

Dilansir dari laman Attoriolong, portal sejarah dan budaya kabupaten Barru, Takalar merupakan salah satu kabupaten di Sulawesi Selatan, berkembang dari wilayah-wilayah kerajaan. Kerajaan-kerajaan tersebut ialah Kerajaan Galesong, Kerajaan Sanrobone, dan Kerajaan Polongbangkeng. Di masa Hindia Belanda, status kerajaan-kerajaan tersebut menjadi satu *onderafdeling* yang membawahi beberapa distrik atau *gemenschap*, yaitu distrik Polongbangkeng, distrik Galesong, distrik Topejawa, distrik Takalar, distrik Laikang, dan distrik Sanrobone, membuat Takalar juga merasakan pembangunan infrastruktur, salah satunya trem.

Pada sebuah artikel jurnal "Transportasi Kereta Api Rute Makassar Takalar" yang terbit di jurnal Patingalloang tahun 2021, disebutkan bahwa perencanaan jalur trem di Sulawesi dimulai pada 1912 dikarenakan adanya kajian pembangunan Pelabuhan Makassar yang memiliki kesimpulan diperlukannya moda transportasi darat yang menghubungkan Pulau Sulawesi seperti halnya di Pulau Jawa untuk memudahkan pengangkutan komoditi bernilai tinggi menuju pelabuhan dan mobilisasi militer. Dari rencana inilah dibangun rute Pasar Butung-Takalar dengan 12 perhentian.

Rute Pasar Butung-Takalar diresmikan untuk umum pada 1923 setelah sebelumnya, pada 1922 dibuka terbatas hanya untuk kepentingan mobilisasi militer. Rute ini tidak hanya mengangkut hasil kebun, tetapi juga masyarakat yang bekerja di kebun-kebun dan rumah-rumah Belanda. Sayangnya, rute ini harus ditutup karena kalah bersaing dengan alat transportasi lain dan krisis ekonomi yang puncaknya terjadi pada 1930. Setelah Indonesia merdeka, Takalar kemudian menjadi kabupaten yang memiliki hari jadi tanggal 10 Februari 1960. Pertumbuhan Takalar diikuti dengan kebutuhan sarana dan prasarana baru, tetapi membuat Stasiun Trem Takalar yang seharusnya dijaga sebab memiliki nilai signifikansi historis yang dapat ditetapkan sebagai warisan budaya menjadi terlupakan.





Gambar 1. Foto kondisi Stasiun Trem Takalar kini (Sumber : observasi lapangan, Agustus 2023)

Menurut Undang-Undang No.10 Tahun 2011 Tentang Cagar Budaya, cagar budaya adalah warisan budaya bersifat kebendaan berupa benda cagar budaya, bangunan cagar budaya, struktur cagar budaya, situs cagar budaya, dan kawasan cagar budaya di darat dan/atau di air yang perlu dilestarikan keberadaannya karena memiliki nilai penting bagi sejarah, ilmu pengetahuan, pendidikan, agama, dan/atau kebudayaan melalui proses penetapan. Menurut Ann Marie (2016), dalam pelestarian cagar budaya dilakukan konservasi, yaitu upaya untuk perlindungan dan perawatan cagar budaya.

Bila mengacu pada Undang-Undang No.10 Tahun 2011 Tentang Cagar Budaya, Stasiun Trem Takalar sewajarnya berada dalam keadaan terawat dalam rangka pelestarian bangunan cagar budaya. Namun, kondisi bangunan tersebut tidak terawat dengan pelapis dinding yang mengelupas, dinding bata yang keropos di beberapa bagian, sepatuh bagian atap yang ambruk, dan perubahan fungsi serta material pada bangunan. Dalam hal ini, diperlukan konservasi.

Upaya kajian sejarah arsitektur kolonial di Takalar yang dalam penelitian ini berfokus pada bangunan Stasiun Trem Takalar merupakan cara pandang baru yang akan membantu dalam pertimbangan pelestarian karya arsitektural yang dimaksudkan untuk memperdalam wawasan arsitektural yang menjadi latar belakang penciptaannya. Dengan iklim, sosial, politik, dan budaya yang berlainan antara tempat gaya diciptakan (Belanda) dan tempat didirikannya bangunan yang akan

gkinkan bila terjadi perubahan atau modifikasi sebagai respon an penghuni atau pengunjung.

i dilakukan sebab masih kurangnya penelitian mengenai kreta api di Sulawesi Selatan oleh para akademisi di bidang studi dari sejarawan masih sedikit. Hal ini menyebabkan akademis yang mencoba memadukan fakta sejarah, keadaan masyarakat, serta arsitektur yang dihasilkan.



1.2 Rumusan Masalah

Bertumbuhnya Takalar berakibat pada banyaknya bangunan baru, tetapi di saat yang bersamaan diperlukannya perawatan bangunan-bangunan lama bersejarah, maka diperlukan upaya konservasi. Selain terkait upaya konservasi, masih kurangnya penelitian mengenai bangunan stasiun trem di Takalar di bidang arsitektur menjadi alasan untuk meneliti sejarah arsitektur kolonial di Stasiun Trem Takalar. Berdasarkan permasalahan ini, penulis merumuskan pertanyaan penelitian sebagai berikut:

- a. Bagaimana tata ruang makro dan mikro di Takalar Lama pada tahun 1922-1930?
- b. Bagaimana sejarah arsitektur kolonial bangunan Stasiun Trem Takalar pada 1922-1930?
- c. Bagaimana karakteristik arsitektural Stasiun Trem Takalar pada tahun 1922-1930?

1.3 Tujuan dan Manfaat

Penulisan ini bertujuan untuk :

- a. Menganalisis dan menjelaskan tata ruang makro dan mikro di Takalar Lama pada tahun 1922-1930;
- b. Menganalisis dan menjelaskan sejarah arsitektur kolonial bangunan Stasiun Trem Takalar pada 1922-1930;
- c. Mengidentifikasi karakteristik arsitektural yang dimiliki oleh Stasiun Trem Takalar pada tahun 1922-1930

Sementara hasil dari penelitian ini diharapkan memberi manfaat bagi semua pihak, khususnya pihak-pihak berikut :

- a. Bagi khasanah teori dan sejarah arsitektur serta civitas academica, penelitian ini memperkaya informasi sejarah dari arsitektur kolonial yang ada di Sulawesi Selatan, khususnya daerah Takalar Lama;
- b. Bagi praktisi arsitektur dan perencanaan wilayah kota, penelitian ini diharapkan menjadi pertimbangan untuk melakukan konservasi;
- c. Bagi kalangan pembuat kebijakan, penelitian ini memberikan riset mengenai arsitektur kolonial untuk pertimbangan pembuatan kebijakan;
- d. Bagi masyarakat, penelitian ini memperkenalkan kembali keberadaan arsitektur kolonial di Sulawesi Selatan, khususnya Takalar, dan dapat membangun kesadaran masyarakat dalam melestarikan salah satu warisan budaya.



1.4 Ruang Lingkup Penelitian

Batasan penelitian merupakan pembatasan terhadap lingkup penelitian yang agar pembahasan dalam penelitian menjadi lebih terarah dan tidak terlalu meluas. Batasan tempat dalam penelitian ini adalah Stasiun Trem Takalar, Desa Takalar, Kecamatan Mappakasunggu, Kabupaten Takalar, Sulawesi Selatan. Rentang waktu 1922-1930 dipilih untuk dikaji sebab tahun-tahun tersebut adalah tahun beroperasinya Stasiun Trem Takalar.

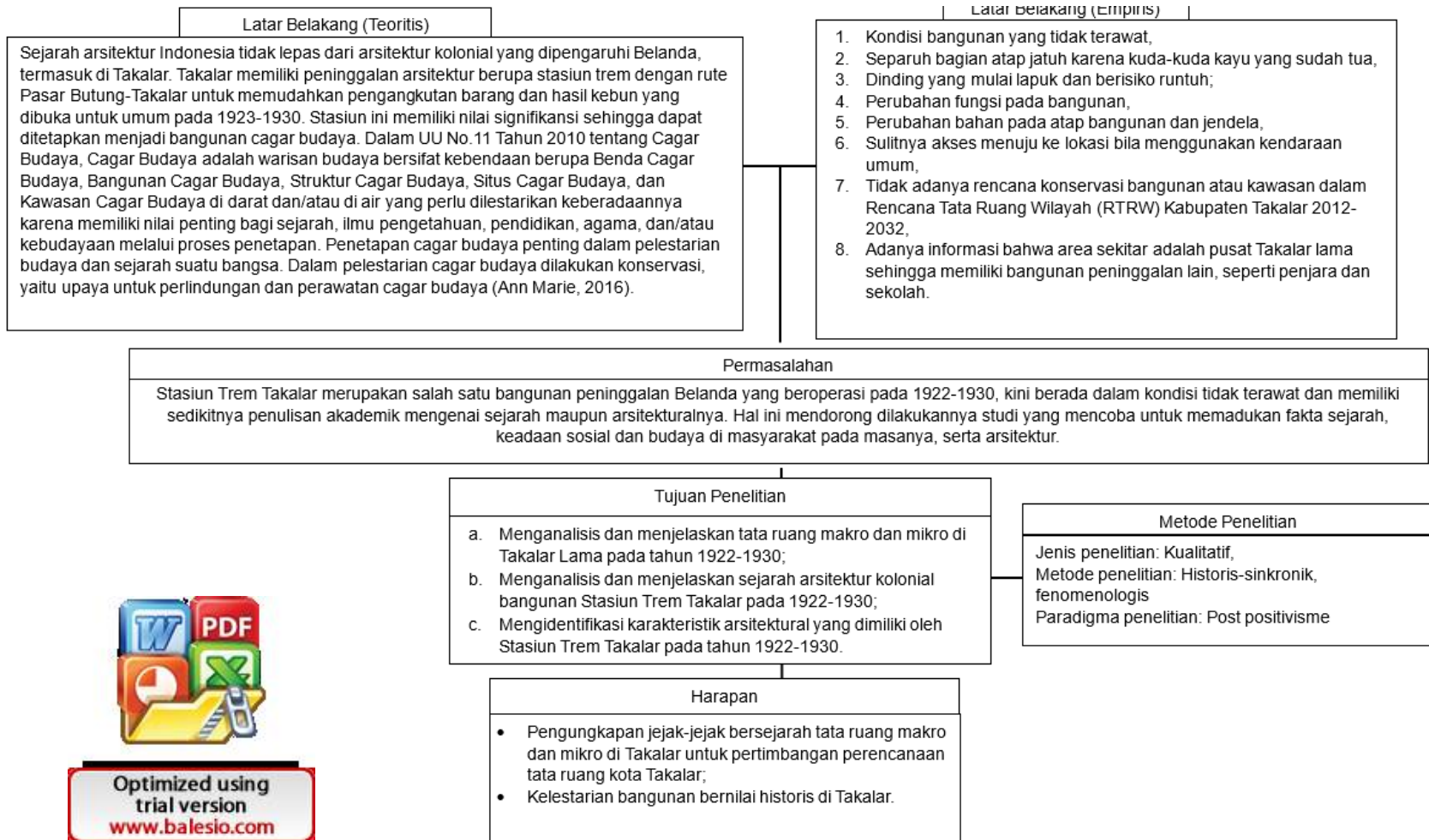
1.5 Keterbatasan Penelitian

Dalam melakukan penelitian ini, peneliti menemui beberapa keterbatasan yang berdampak pada hasil penelitian. Keterbatasan tersebut adalah :

- a. Adanya keterbatasan dalam pencarian fakta sejarah melalui dokumen-dokumen. Hal ini dikarenakan kurangnya arsip yang menjelaskan mengenai pembangunan detail daerah Takalar Lama, sehingga banyak fakta sejarah yang ditemukan sebatas sejarah umum Sulawesi Selatan;
- b. Adanya keterbatasan dalam menemukan narasumber yang melihat langsung daerah Takalar Lama masa 1922-1930. Hal ini dikarenakan rentang waktu yang jauh dari masa penelitian ini dilakukan, sehingga narasumber langsung tidak dapat ditemukan lagi dan wawancara hanya bersumber dari anak maupun warga yang tinggal di Takalar saat 1950-an dan menyebabkan kurangnya data sejarah;
- c. Adanya keterbatasan dalam penggambaran dan pengukuran dikarenakan banyaknya bangunan yang telah runtuh dan rusak parah sehingga tidak dapat dimasuki dan dilihat dengan detail. Pengukuran detail tidak dapat dilakukan sebab keterbatasan peneliti;



1.6 Alur Penelitian



Gambar 2. Alur pikir penelitian

1.7 Teori

1.7.1 Arsitektur Kolonial

Arsitektur kolonial adalah arsitektur yang muncul dari negeri induk (dalam hal ini Belanda) dan dibangun pada daerah koloni. Menurut Safeyah (2006), arsitektur kolonial di Indonesia adalah arsitektur yang memadukan budaya barat dan budaya timur. Arsitektur kolonial yang dibawa oleh Belanda sebagai negara induk ke Indonesia sebagai negara koloni merupakan gaya yang didominasi oleh Eropa dan sedang berkembang di Belanda pada masanya.

Para penjajah menerapkan bangunan di Hindia Belanda persis menyerupai bangunan-bangunan dari asal mereka yang di kemudian hari memiliki masalah. Gaya ini disebut dengan *Dutch colonial*. Mereka menghadapi iklim dan budaya yang baru, serta masyarakat yang sudah punya karakteristik sendiri yang tidak mudah untuk memadupadankan keduanya. Hal ini mendorong perubahan pada gaya arsitektur kolonial.

Sebagai contoh dari perubahan gaya asli arsitektur kolonial adalah *Societeit de Harmonie* yang berada di tepi Jalan Riburane. Gedung itu memiliki empat pilar kokoh yang menyapa pengunjung, khas langgam neoklasik dengan menara beratap limas susun tiga di sayap timur gedung. Meski kental dengan gaya dari Eropa, tetapi atap gedung utama yang berbentuk limas sudah menandakan perubahan gaya arsitektur.

Menurut Akihari (1990), Handinoto & Soehargo (1996), dan Nix (1994), bahwa arsitektur kolonial Belanda terdiri dari dua periode, yakni arsitektur sebelum abad XVIII dan setelah abad XVIII. Sementara menurut Handinoto (2012), gaya arsitektur kolonial di Indonesia dalam perkembangannya terbagi menjadi tiga, yaitu *Indische Empire Style* (Abad 18-19), Arsitektur Transisi (1890-1915), dan Arsitektur Kolonial Modern (1915-1940) yang dijelaskan sebagai berikut:

a. Gaya Arsitektur Indische Empire Style (Abad 18-19)

Gaya arsitektur ini diperkenalkan oleh Herman Willem Daendels saat bertugas sebagai gubernur jenderal Hindia Belanda pada 1808 sampai 1811. Gaya imperial atau *Indische Empire Style* adalah gaya arsitektur yang mulanya muncul di pinggiran kota Batavia sebagai akibat dari kebudayaan *Indische culture* di Hindia Belanda.

Secara harfiah, *indische* berarti Hindia. Kebudayaan *indische* merupakan percampuran antara budaya Eropa, Indonesia, dan sedikit kebudayaan China. Arsitektur *Indische Empire Style* adalah denah yang berbentuk liki *central room* yang berisi kamar tidur utama dan kamar tidur langsung dengan teras depan dan teras belakang (*voorlerij*), memiliki teras luas dengan kolom bergaya Yunani, dan digunakan sebagai kamar tidur tamu.





Gambar 3. Balai Pemuda di Surabaya, dibangun pada 1907. Dirancang oleh arsitek Willem Westmaas. (sumber gambar: idn.times, diakses pada 15 Desember 2025)

b. Gaya Arsitektur Transisi (1890-1915)

Di Hindia Belanda, gaya arsitektur transisi cenderung singkat karena adanya modernisasi teknologi dan kebijakan politik yang dikeluarkan pemerintah Hindia Belanda. Gaya ini muncul di akhir abad 19 yang dipelopori oleh *Burgelijke Openbare Werken* (BOW) atau Dinas Pekerjaan Umum Hindia Belanda. Gaya arsitektur transisi masih memiliki denah yang simetris, menara pada gerbang utama, dan bentuk atap pelana dan perisai serta dormer atau ventilasi atap, tetapi tidak lagi memiliki kolom gaya Yunani atau Romawi.



Harmonie, dibangun pada 1896. (Sumber gambar: news.detik.com, diakses 15 Desember 2025)

c. Gaya arsitektur kolonial modern (1915-1940)

Arsitektur modern merupakan bentuk protes atas gaya *empire style* oleh arsitek Belanda sekitar 1900-an. Hal ini karena gaya *empire style* yang berkembang di Eropa kurang mendapat sambutan di Belanda, gaya itu nampak asing bagi para arsitek Belanda yang baru datang dan telah berpendidikan akademis. Ciri arsitektur modern adalah keluarnya bentuk denah dari kesimetrisan seperti pada gaya *empire style*, pemakaian elemen penahan sinar menggantikan teras-teras lebar, menggunakan atap pelana atau perisai dengan penutup genting atau sirap, dan mulainya penggunaan bahan beton sebagai bahan atap datar.



Gambar 5. *Gouverneur woning* (Rumah jabatan gubernur Sulawesi Selatan), dibangun pada 1935. (Sumber gambar: sulselprov.go.id)

Gaya atau *style* pada arsitektur masa kolonial digunakan pada bermacam fungsi bangunan, mulai dari rumah tinggal, perkantoran dan pusat pemerintahan, benteng, hingga bangunan umum seperti stasiun kereta api. Handinoto (2012) juga menyatakan ada beberapa ciri pada bangunan kolonial, yaitu:

- a. Gevel (*gable*), merupakan segitiga yang mengikuti bentukan atap, berada di bagian depan bangunan;
- b. Menara (*tower*) yang bentuknya beragam, mulai dari bulat, kotak, segi enam, dan bentuk geometris lain;
- c. Cerobong asap semu (*dormer*), untuk penghawaan dan pencahayaan.

Di Belanda sendiri, bentuk dormer memanjang dan betul-betul an sebagai cerobong asap;

angin (*windwijzer*), ornamen yang diletakkan di atas nok atap fungsi sebagai elemen penunjuk angin;

uncak atap (*nok acroterie*), merupakan hiasan yang diletakkan puncak atap. Hiasan ini dipakai di rumah-rumah petani Belanda dat dari alang-alang, sementara bahan *nok acroterie* di Hindia adalah semen atau beton;



- f. *Balustrade*, pagar yang terbuat dari beton cor dan digunakan sebagai pembatas balkon atau dek bangunan.

Bangunan-bangunan masa kolonial biasanya berubah karena beberapa faktor, misalnya bencana alam dan perang. Menurut Sajogyo (1985), faktor yang mempengaruhi perubahan fasad bangunan adalah faktor yang bersumber dari masyarakat sendiri (endogen) seperti bertambah/berkurangnya penduduk, konflik, pemberontakan, dan adanya penemuan baru. Faktor kedua adalah faktor yang bersumber dari luar masyarakat (exogen), seperti bencana alam, peperangan, dan masuknya kebudayaan masyarakat lain.

Menurut Ching (1979), berubahnya suatu bentuk dibagi menjadi tiga, yaitu perubahan dimensi, perubahan dengan pengurangan (volume), dan perubahan dengan penambahan (volume atau unsur). Sementara menurut Habraken (1982) pada artikel *Konservasi Fasade Bangunan Kolonial di Jalur Belanda, Kota Singaraja, Bali* pada jurnal *Ruang* (2015), ada tiga hal dasar yang mengindikasikan suatu perubahan dalam kaitannya dengan elemen pembentuk ruang dalam suatu *site*. Ketiga hal tersebut adalah penambahan (seperti penambahan ruang, sekat), pengurangan (dilepasnya suatu ornamen dan sebagainya), perpindahan atau pergerakan (perubahan yang disebabkan bergesernya elemen pembentuk ruang pada *site*).

1.7.2 Perkembangan Perkeretaapian di Indonesia

Perjalanan sejarah perkeretaapian di Indonesia dimulai pada akhir abad ke-19, ketika Belanda masih menjajah Indonesia. Pada tahun 1864, jalur kereta api pertama di Indonesia dibangun oleh Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij (NIS) setelah periode tanam paksa, menghubungkan Semarang, tepatnya Kemijen, dengan Desa Tanggung sejauh 26 km yang mempunyai lebar sepur 1435 mm. Ruas ini kemudian dibuka untuk umum pada 10 Agustus 1867 setelah mulai dibangun pada 17 Juni 1864. NIS, yang merupakan perusahaan swasta, kemudian membangun jalur kereta api yang menghubungkan Semarang-Surakarta (110 km) pada 10 Februari 1870. Pemerintah Belanda kemudian juga mendirikan perusahaan kereta api negara pada 6 April 1875 bernama *Staatsspoorwegen* (SS). Rute pertama yang dibangun oleh SS adalah rute Surabaya-Pasuruan-Malang yang diperlihatkan pada gambar 5.

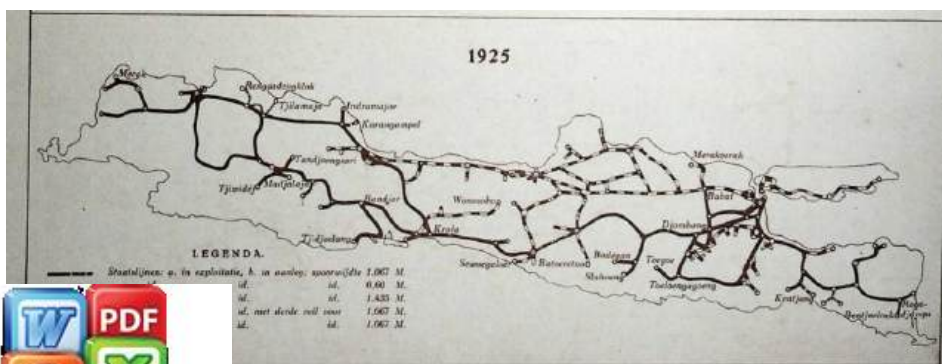




Gambar 6. Jalur kereta api Surabaya-Pasuruan sepanjang 63 km menjadi jalur kereta api pertama milik perusahaan Negara Staatssporwegen (SS). (Sumber: media-kitlv.nl)

Keberhasilan NIS dan SS mendorong banyak investor swasta ikut membangun jalur kereta api seperti *Semarang Joana Stoomtram Maatschappij* (SJS), *Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij* (SCS), *Serajoedal Stoomtram Maatschappij* (SDS), *Oost Java Stoomtram Maatschappij* (OJS), *Pasoeroean Stoomtram Maatschappij* (Ps.SM), *Kediri Stoomtram Maatschappij* (KSM), *Probolinggo Stoomtram Maatschappij* (Pb.SM), *Modjokerto Stoomtram Maatschappij* (MSM), *Malang Stoomtram Maatschappij* (MS), *Madoera Stoomtram Maatschappij* (Mad.SM), *Deli Spoorweg Maatschappij* (DSM).

Gambar-gambar di bawah ini menunjukkan perkembangan kereta api di Hindia Belanda pada 1925 yang diambil dari buku *Staatsspoor en Tramwegen in Nederlandsch Indië*. Gambar 6 menunjukkan peta jalur kereta api di Pulau Jawa dan Madura yang tampak sudah terkoneksi dengan baik pada 1925 dengan tersebarnya stasiun-stasiun di seluruh bagian dan banyaknya stasiun yang dalam rencana.



kereta api di Jawa dan Madura pada 1925 (Sumber: Buku Staatsspoor en Tramwegen in Nederlandsch Indië)

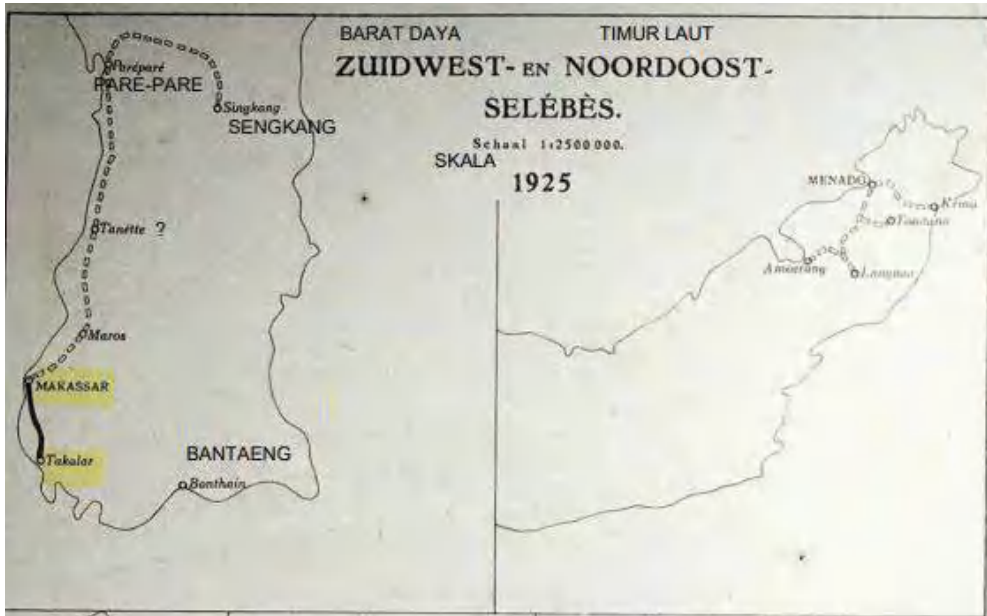
Gambar 7 menunjukkan peta jalur kereta api di Pulau Sumatera pada tahun 1925. Peta jalur ini menunjukkan beberapa daerah vital di Sumatera sudah memiliki jalur kereta api atau trem, namun masih banyak daerah yang masih dalam rencana pembangunan (ditunjukkan oleh garis putus-putus).



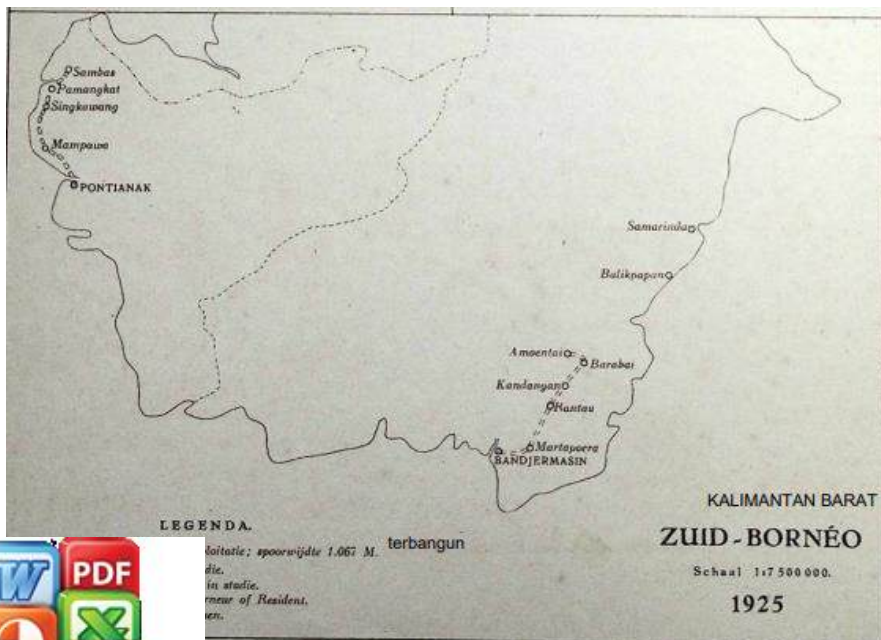
Gambar 8. Peta jalur kereta api di Pulau Sumatra pada 1925 (Sumber: Buku Staatsspoor en Tramwegen in Nederlandsch Indië)

Pada gambar 8, terdapat peta jalur kereta api Pulau Sulawesi pada 1925 yang jalur kereta apinya masih dalam perencanaan dan belum dibangun. Jalur kereta api yang berhasil terbangun hanya rute Makassar-Takalar. Begitu pula dengan Kalimantan Barat yang ditunjukkan peta jalur kereta apinya pada gambar 9 yang didominasi oleh garis-garis putus yang berarti jalur masih perencanaan.





Gambar 9. Peta jalur kereta api di Pulau Sulawesi pada 1925 (Sumber: Buku Staatsspoor en Tramwegen in Nederlandsch Indië)



kereta api di Kalimantan Barat pada 1925 (Sumber: Buku Staatsspoor en Tramwegen in Nederlandsch Indië)

Pertumbuhan angka panjang rel kereta api bertambah pesat. Jaringan kereta listrik bahkan muncul di Batavia ke Buitenzorg pada 1918, beroperasi pada 1925 yang menghubungkan Weltevreden dengan Tanjung Priok dan Meester Cornelis ke Tanjung Priok. Selain di Pulau Jawa, rel kereta api dan trem juga dibangun di Aceh (1874), Sumatera Utara (1886), Sumatera Barat (1891), Sumatera Selatan (1914), bahkan di Sulawesi pada 1922 dan studi kereta api di Kalimantan sejauh 220 km (Arsip Nasional Republik Indonesia, Naskah Sumber Arsip Perkeretaapian di Indonesia, 2015). Menurut website heritage kereta api tentang sejarah perkeretaapian, sampai akhir tahun 1928 panjang jalan kereta api dan trem di Indonesia mencapai 7464 km dengan perincian rel milik pemerintah sepanjang 4089 km dan milik swasta sepanjang 3375 km.

Setelah Belanda menyerah tanpa syarat kepada Jepang pada 1942, perkeretaapian diambil alih oleh Jepang dan berganti nama menjadi Rikuyu Sokyuku (Dinas Kereta Api) yang operasionalnya hanya diperuntukkan bagi militer. Pembangunan yang dilakukan Jepang adalah jalur Saketi-Bayah dan Muaro-Pekanbaru guna pengangkutan batu bara untuk mesin perang. Selain itu, Jepang melakukan pembongkaran rel sepanjang 473 km untuk membangun kereta api di Burma.

Beberapa hari setelah Indonesia merdeka pada tahun 1945, dilakukan pengambilalihan stasiun dari kantor kereta api yang dikuasai Jepang. Puncaknya adalah pengambilalihan Kantor Pusat Kereta Api Bandung oleh Angkatan Pemoeda Indonesia (API) yang dipimpin Wikana dan grup buruh kereta yang dipimpin Legiman Harjono pada 28 September 1945 yang menjadi tanggal berdirinya DKA (Djawatan Kereta Api) dan kini diperingati sebagai Hari Kereta Api Indonesia.

Pada 1946, Belanda kembali membentuk perkeretaapian di Indonesia dengan nama Staatssporwegen/Verenigde Spoorweg (SS/VS), gabungan SS dan seluruh perusahaan kereta api swasta kecuali DSM. Setelah perjanjian Konferensi Meja Bundar (KMB) pada 1949, seluruh aset-aset milik pemerintah Hindia Belanda diambilalih, salah satunya adalah SS/VS yang digabung dengan DKA pada 1950. Pada bulan Mei 1950, DKA diganti menjadi PNKA (Perusahaan Negara Kereta Api). Selanjutnya pada tahun 1971, pemerintah Indonesia mengubah struktur PNKA menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA), yang kemudian berubah bentuk menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) pada tahun 1991.

Perumka berubah menjadi Perseroan Terbatas, PT Kereta Api (Persero) pada tahun 1998. Saat ini, PT Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki tujuh anak perusahaan. Kereta api di Indonesia memiliki peran penting bagi kehidupan dan perekonomian Indonesia, membuka banyak lapangan kerja serta menyediakan

angkutan penumpang dan barang sehingga dapat mendukung mobilitas masyarakat.



1.7.3 Sejarah Pemerintahan dan Perkembangan Wilayah Takalar

Kabupaten Takalar adalah salah satu kabupaten yang berada di Sulawesi Selatan, dengan ibukota yang berada di Pattalassang. Saat ini, Kabupaten Takalar memiliki luas 566,51 kilometer persegi (km²) dan memiliki hari jadi pada 10 Februari 1960, memiliki sejarah panjang dan tentu menjadi bagian dari sejarah Sulawesi Selatan (Laman resmi DPMTSP Provinsi Sulawesi Selatan dengan judul *Profil Kabupaten Takalar*).

Pada akhir abad ke-11, To Manurung bersama masyarakat membuat persawahan yang kemudian daerah ini dinamakan Tana Toa, memperkenalkan budaya bercocok tanam dan membuat masyarakat di Tanah Ko'mara' meninggalkan budaya hidup berpindah atau nomaden.

Menurut Pa'pasangta'ri Ko'mara' (pesan-pesan yang disampaikan turun-temurun oleh keluarga Kerajaan), To Manurung pula yang memperkenalkan adanya sistem ketua kelompok masyarakat yang kemudian dikenal dengan nama dampang yang berarti pendamping untuk pemimpin yang ditunjuk To Manurung untuk membawa kelompok masyarakat hidup ke daerah baru, kemudian berubah menjadi kare yang merupakan gelar pemimpin wilayah dan ialah yang mengatur tata kelola pemerintahan. Pada masa sistem gelar Kare, sudah terdapat daerah yang menjadi pusat aktivitas masyarakat. Setelah sistem Kare, muncullah sistem Karaeng. Sistem pemerintahan ini lahir dari kesepakatan pemimpin untuk menjawab tuntutan masyarakat yang ingin wilayahnya utuh dan setara antara satu tempat dengan tempat lain. Wilayah-wilayah ini kemudian menjadi Kerajaan-kerajaan.

Kerajaan-kerajaan yang cukup terkenal di wilayah Takalar ialah Kerajaan Galesong, Kerajaan Sanrobone, dan Kerajaan Polongbangkeng. Kerajaan Galesong adalah salah satu kerajaan kecil di bawah Kerajaan Gowa-Tallo yang sudah familiar namanya sebab pemimpinnya, Karaeng Galesong, adalah salah satu pejuang dan bangsawan yang sangat membenci VOC, bahkan sampai memerangnya. Kerajaan Galesong berakhir pada 1951 dikarenakan tidak memungkinkannya struktur kerajaan pada sistem ketatanegaraan Indonesia.

Bila Kerajaan Galesong terkenal karena Karaeng Galesong, maka Kerajaan Sanrobone sering terkenal dari peninggalan bentengnya, Benteng Sanrobone, yang terletak di Desa Sanrobone dan kini menjadi situs budaya di Takalar.

Di masa pemerintahan Belanda, Takalar menjadi onderafdeling dalam afdeling Makassar. Onderafdeling Takalar membawahi beberapa district atau gemenschaap yaitu Distrik Polongbangkeng, Distrik Galesong, Distrik Topejawa, Distrik Takalar, Distrik Laikang, dan Distrik Sanrobone. Setiap distrik dipimpin oleh



Karaeng, kecuali Distrik Topejawa yang pemimpinnya bergelar adalah mulainya Belanda menyadari bahwa Pulau Sulawesi ansportasi baru untuk pengangkutan komoditi besar-besaran ikarenakan banyaknya investasi asing yang masuk. Hal ini Belanda memulai pembangunan sarana dan prasarana, seperti ntahan, juga stasiun.

1.8 Penelitian Terdahulu yang Relevan

Penelitian terdahulu mengenai sejarah arsitektur kolonial pada bangunan Stasiun Trem Takalar adalah penelitian-penelitian yang sebelumnya dilakukan mengenai sejarah arsitektur kolonial, sejarah stasiun trem di Sulawesi Selatan, upaya konservasi dan preservasi bangunan, dan karakteristik arsitektural pada bangunan arsitektur kolonial. Penelitian terdahulu yang diambil memiliki kesamaan berupa fokus permasalahan (sejarah arsitektur kolonial, konservasi dan preservasi, serta karakteristik arsitektural pada bangunan kolonial) dan jenis penelitian (kualitatif). Perbedaan (*research gap*) antara penelitian terdahulu dengan penelitian ini adalah belum adanya penelitian yang meneliti sejarah arsitektur kolonial pada bangunan Stasiun Trem Takalar. Penjelasan lebih detail mengenai penelitian terdahulu yang relevan dapat dilihat pada tabel 1.



Tabel 1 Penelitian terdahulu yang relevan

| Judul | Fokus Permasalahan | Metodologi | Kesimpulan | Relevansi dengan Penelitian |
|---|---|---|--|---|
| Transportasi Kereta Api Rute Makassar-Takalar (1922-1930). <i>Jurnal Pattingalloang</i> . Pemikiran Pendidikan dan Penelitian Kesejarahan, vol.5 no.3 Juli, 2018. Hlm. 1-11 | Pentingnya kereta api di Takalar masa 1922-1930 | Metode sejarah yang terbagi atas tahapan: heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Metode pengumpulan data dilakukan dengan cara studi arsip dan studi pustaka. | Jalur trem selesai dibangun pada pertengahan 1922, sejauh 47 km. Jalur ini melayani rute Makassar-Takalar. Pada 1928, tersiar kabar bahwa jalur ini akan ditutup, dan pada akhirnya benar-benar berhenti beroperasi tahun 1930. | Persamaan : Objek yang akan diteliti dibahas dalam jurnal ini. Adanya kesamaan dalam penggunaan metode Perbedaan : Penelitian yang akan dilakukan membahas dari sudut pandang arsitektur |
| Upaya Konservasi Bangunan Cagar Budaya Pada Kantor Pusat PT. Kereta Api Indonesia. <i>Skripsi</i> . | Kriteria konservasi bangunan cagar budaya untuk kantor pusat PT. KAI | Metode kualitatif deskriptif | Upaya yang dilakukan pemerintah berdasar kepada peraturan daerah, sudah cukup baik dilakukan dan sesuai dengan pasal yang ada. Dari penelitian ini dapat diketahui pula pengklasifikasian golongan kawasan cagar budaya, serta kriteria dan prinsip golongan tersebut. | Persamaan : Penelitian sebagai wadah untuk upaya konservasi bangunan cagar budaya. Perbedaan : Penelitian dilakukan pada objek yang berbeda. |
| Preservasi-Konservasi Bangunan Bersejarah dan Pengelolaan Kawasan Kota Lama. <i>Simposium Nasional RAPI XIV-2015 FT UMS</i> . Hlm.A13-A20 | Pentingnya kegiatan preservasi-konservasi bagi bangunan bersejarah di Kawasan Kota Lama | Metode analisis deskriptif secara topikal dan metode analisis studi kasus | Kegiatan preservasi dan konservasi pada bangunan dan lingkungan bersejarah di empat kota di atas adalah dengan tujuan untuk: (a).mendapatkan Identitas Fisik dari Kawasan, (b) mendapatkan <i>Sense Of Place</i> , (c) mendapatkan nilai sejarah pada kawasan kota, (d) meningkatkan nilai Arsitektural pada bangunan dan Kawasan, (e) meningkatkan manfaat ekonomis pada Kawasan | Persamaan : Penelitian sebagai wadah untuk upaya konservasi bangunan Perbedaan : Penelitian dilakukan pada objek yang berbeda. |
| Benteng Rotterdam Berdasarkan Kajian Perkembangan Benteng Kolonial di Indonesia. | Nilai penting Benteng Rot-terdam bagi ilmu arkeologi dan pelestarian arsitektur | Metode pengumpulan data dengan studi arsip dan studi pustaka | Banyak benteng-benteng Belanda yang hilang, baik dihancurkan sendiri oleh pihak Belanda, maupun pembongkaran dari bangsa Indonesia sendiri untuk pembangunan. Benteng Rotterdam merupakan salah satu benteng yang relatif utuh, dan memiliki nilai penting bagi sejarah dan ekonomi Makassar. | Persamaan: adanya persamaan dalam mengkaji bangunan yang memiliki nilai signifikansi Perbedaan: objek penelitian yang berbeda |
| 5 a. | Menemukan aspek arsitektur kolonial pada bangunan yang erat kaitannya dengan adat | Metode kualitatif deskriptif | Adanya elemen <i>dormer</i> pada lapisan atap brujung di empat sisi (6 buah), <i>gable</i> pada atap pintu masuk, dan lantai marmer yang membuktikan adanya percampuran antara arsitektur kolonial dengan adat setempat. | Persamaan: Fokus penelitian pada aspek arsitektur bangunan kolonial Belanda dan adanya persamaan penggunaan jenis penelitian (kualitatif). Perbedaan: objek penelitian dan metode penelitian |



| Judul | Fokus Permasalahan | Metodologi | Kesimpulan | Relevansi dengan Penelitian |
|--|--|--|---|--|
| Arsitektur Kolonial Pada Bangunan Rumah Gubernur Jenderal VOC di Benteng Oranje Ternate. Simposium Nasional RAPI XVI-2017 . Hlm. 178-186 | Tipologi bangunan arsitektur kolonial pada Rumah Gubernur Jenderal VOC di Benteng Oranje Ternate | Metode kualitatif deskriptif | Tipologi berdasarkan elemen fasad bangunan didominasi oleh elemen arsitektural dengan ukuran berukuran tinggi sehingga terkesan menegak (vertikal) yang kuat dan penggunaan bentuk yang sederhana. Pintunya menggunakan gaya <i>double door way</i> , dipengaruhi oleh <i>Indische empire</i> dan <i>art nouveau</i> . Ditemukan kecocokan antara ciri bangunan rumah dengan ciri pada periodisasi pada awal abad ke-19. Adanya nilai penting bagi sejarah. | Persamaan: objek yang diteliti adalah bangunan kolonial peninggalan Belanda dan jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif. Perbedaan: metode penelitian yang digunakan dan objek penelitian |
| Gaya dan Karakter Visual Arsitektur Kolonial Belanda di Kawasan Benteng Oranje Ternate. Media Matrasain , vol.14 no.1, Maret 2017. Hlm. 23-33 | Gaya dan karakter visual arsitektur kolonial di Kawasan Benteng Oranje Ternate | Metode kualitatif rasionalistik | Gaya bangunan yang berada di Kawasan Benteng Oranje Ternate dipengaruhi oleh gaya arsitektur transisi, dengan karakter visual memiliki atap perisai dengan penutup sirap, dinding merupakan dinding pemikul dengan ketebalan 40-80 cm dan bertekstur halus. Kolom bangunan terbuat dari kayu berukuran 20x20 cm. | Persamaan: objek yang diteliti adalah bangunan kolonial peninggalan Belanda, khususnya pada karakter visual, dan jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif. Perbedaan: metode penelitian yang digunakan dan objek penelitian |
| Gaya Bangunan Arsitektur Kolonial Pada Bangunan Umum Bersejarah di Kota Manado. Sabua , vol.7 no.1, Maret 2015. Hlm.371-382 | Gaya bangunan arsitektur kolonial pada bangunan umum bersejarah di Kota Manado | Metode deskriptif-eksploratif, analisa deskriptif-kualitatif | Gaya bangunan didominasi oleh gaya Arsitektur Peralihan (1890-1915). | Persamaan: objek penelitian yang digunakan adalah bangunan bersejarah peninggalan Belanda Perbedaan: perbedaan pada objek penelitian, metode penelitian yang digunakan |
| Railway Transport Development in East Sumatra, 1880s-1930s. ISIESC , Oktober | Konstruksi dan latar belakang adanya kereta api di Sumatera | Historis | Perkeretaapian di Sumatera bertumbuh dikarenakan adanya industri perkebunan yang dimiliki oleh swasta. Kereta ini digunakan untuk memudahkan pengangkutan hasil perkebunan menuju ke pelabuhan. | Persamaan : Adanya persamaan rentang waktu di dalam penelitian, sehingga dapat dilihat latar belakang adanya kereta api dan kesamaan dalam penggunaan metode historis Perbedaan : perbedaan letak objek penelitian. Penelitian ini diambil di Sumatera, sementara penelitian akan dilakukan di Sulawesi Selatan |
| | Tipologi pada fasad bangunan kolonial | Deskriptif-eksploratif | 1. Tipologi bangunan kolonial yang ditemukan di koridor Jalan Letnan Jenderal Soeprapto, Semarang, berdasarkan gaya dan periodisasi terbagi atas 4 gaya, yaitu gaya abad-18, abad 19, tahun 1920, dan setelah tahun 1920; 2. Tipologi berdasarkan elemen fasad bangunan mampu memberikan hasil analisis deskriptif visual terhadap studi kasus terpilih, yaitu 18 buah bangunan dapat diketahui morfologi elemen- | Persamaan : objek yang diteliti adalah bangunan kolonial dengan rentang waktu yang mirip dengan penelitian yang akan dilakukan Perbedaan: perbedaan terletak pada fokus penelitian. Fokus pada penelitian ini adalah tipologi sesuai dengan fasad bangunan. Selain itu |



| Judul | Fokus Permasalahan | Metodologi | Kesimpulan | Relevansi dengan Penelitian |
|--|--|--|---|--|
| | | | bangunan terhadap iklim, seperti adanya bentuk kepala bangunan, badan bangunan, serta kaki bangunan. 3. Berdasarkan komposisi bangunan memiliki tipologi yang berbeda di setiap kasus bangunan antara lain memiliki sumbu yang simetris, dengan ritme atau perulangan pada elemen pembentuk fasade seperti pintu dan jendela yang dinamis, serta hirarki terpusat dengan nilai yang tinggi pada ukuran dan peletakkan entrance, dan memiliki sumbu yang asimetris pada fasade bangunan, dengan ritme yang tidak harmonis dan tidak dinamis serta hirarki yang linier, sehingga adanya satu kesatuan bentuk pada komposisi fasade. | terdapat perbedaan lokasi penelitian. |
| Konservasi Fasade Bangunan Kolonial di Jalur Belanda, Kota Singaraja, Bali. <i>Space</i> , vol.2 no.2, Oktober 2015. Hlm.149-168 | Tipologi fasad dan perubahan yang terjadi pada bangunan kolonial | Kombinasi model <i>sequential explanatory</i> , dengan metode kuantitatif sebagai metode tahap pertama dan metode kualitatif sebagai metode pada tahap kedua | Fungsi bangunan kolonial di sepanjang Jalur Belanda ini dapat dikelompokkan menjadi bangunan rumah tinggal, perkantoran, pendidikan dan bangunan kesehatan. Tipologi bangunan kolonial berdasarkan fasade yaitu berdasarkan bentuk atap, elemen pada dinding dan lantai bangunan. Periode pembangunan bangunan kolonial yaitu periode 1902-1920, periode 1920-1940 dan periode setelah 1940-an. Perubahan bentuk pada fasade bangunan kolonial di Jalur Belanda Kota Singaraja di akibatkan oleh kurangnya pemahaman tentang konservasi mengakibatkan beberapa bangunan telah mengalami perubahan atau telah direnovasi dengan fasade baru. Baik akibat perubahan bentuk, material, atau karena ada penambahan fungsi baru. | Persamaan : objek yang diteliti adalah bangunan kolonial dengan rentang waktu yang mirip dengan penelitian yang akan dilakukan Perbedaan: perbedaan terletak pada fokus penelitian. Fokus pada penelitian ini adalah tipologi sesuai dengan fasad bangunan. Selain itu terdapat perbedaan lokasi penelitian |
| | Gevel yang menjadi karakter bangunan di sepanjang Jalan Gajah Mada, Kota Tegal | Kualitatif deskriptif | Hampir dari sepanjang jalan gajah mada Kota Tegal bangunan kolonial dengan fungsi rumah tinggal dengan 19 bangunan dari 22 bangunan yang memiliki gevel, sementara 3 bangunan memiliki tympanon yang mirip dengan gevel. Hal ini menjadikan gevel sebagai karakter dari bangunan yang ada di sepanjang Jalan Gajah Mada, Kota Tegal | Persamaan : objek penelitian (bangunan kolonial) dan metode penelitian Perbedaan: fokus penelitian. Fokus penelitian ini adalah gevel yang menjadi karakter bangunan di sepanjang Jalan Gajah Mada. |
| Kota Langsa Sebagai Bangunan Peninggalan Kolonial Belanda. <i>Rumôh</i> , vol.12 No.2, Desember 2022 | Identifikasi fasad bangunan kolonial (Museum Kota Langsa) sebagai pedoman untuk perbaikan fisik karena | Kualitatif studi kasus | Karakteristik bangunan kolonial pada bangunan ini ditunjukkan dengan adanya gevel, tower, <i>balustrade</i> , <i>geveltopen</i> , ragam hias pada tubuh bangunan, <i>cripedoma</i> , jendela berbingkai kayu, dan <i>entrance</i> yang memiliki dua daun pintu. Ada pula dua kolom penyangga yang bergaya <i>doric</i> dengan | Persamaan : objek penelitian yang merupakan bangunan kolonial dengan mengidentifikasi elemen-elemen Perbedaan: fokus penelitian. Pene- |



Optimized using
trial version
www.balesio.com

| Judul | Fokus Permasalahan | Metodologi | Kesimpulan | Relevansi dengan Penelitian |
|-------|---|------------|---|---|
| | -kurangnya penelitian mengenai Museum Kota Langsa | | -atap yang merupakan gabungan dari perisai dan pelana | -litan ini mengarah pada fasad, sedangkan penelitian yang akan dilakukan mengarah pada keseluruhan bangunan |



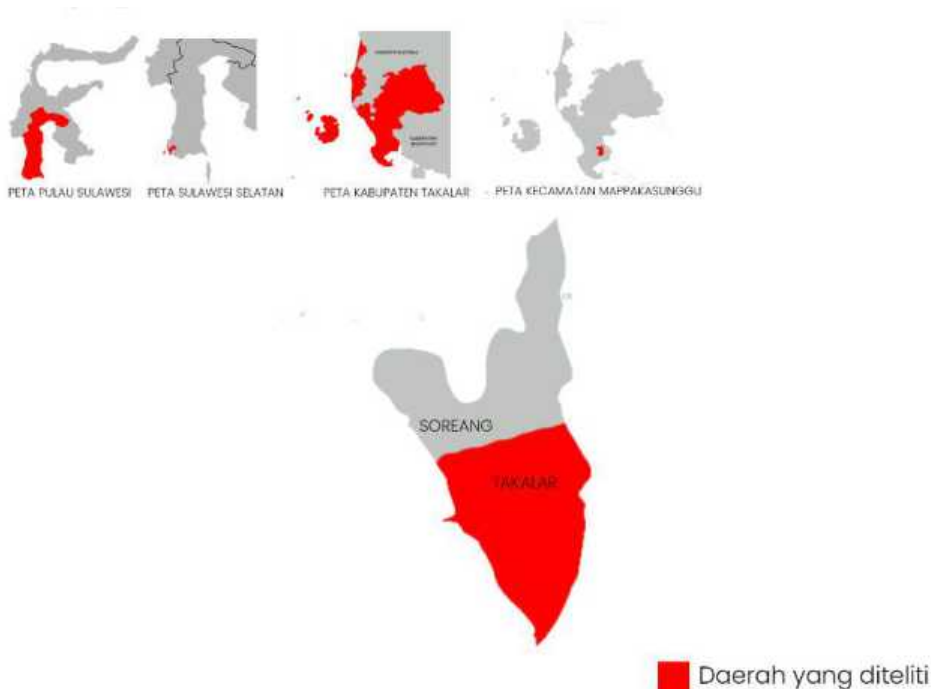


Optimized using
trial version
www.balesio.com

BAB II METODE PENELITIAN

2.1 Tempat dan Waktu Penelitian

Tempat dilakukannya penelitian adalah Stasiun Takalar Lama dan sekitarnya, dibatasi oleh wilayah Takalar Lama (pusat Onderafdeling Takalar masa kolonial Belanda) yang ada pada gambar 10. Periode historis dibatasi pada tahun 1922-1930. Alasan dipilihnya rentang waktu 1922-1930 karena waktu beroperasinya Stasiun Trem Takalar sejak dibuka (1922) hingga resmi ditutup (1930).



Gambar 11. Lokasi penelitian

2.2 Metode Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah kualitatif dengan metode historis-sinkronik dan metode fenomenologi. Penelitian kualitatif adalah penelitian yang bersifat an proses dan makna, serta tidak menggunakan model-model statistik. Jenis kualitatif banyak digunakan pada penelitian yang e historis dan deskriptif.



yang digunakan pada penelitian ini adalah paradigma reutik dari Heidegger. Paradigma ini menekankan pemahaman galaman hidup sebagai titik awal. Wawancara yang akan

dilakukan untuk menggali data-data mengenai keberadaan bangunan kolonial dan perubahan-perubahan yang terjadi dengan semi-terstruktur yang mengalir mengikuti narasumber sehingga interpretasi dibangun secara diakletis, autentik tanpa asumsi awal dari peneliti.

Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah metode historis yang memiliki ciri khas, yakni periode waktu yang bermakna bahwa kegiatan, peristiwa, karakteristik, nilai-nilai, kemajuan, bahkan kemunduran, dilihat dan dikaji dalam konteks waktu.

Menurut Borg dan Gall dalam Djamal (2015:103) Penelitian sejarah adalah menyelidikan secara sistematis terhadap dokumen dan sumber-sumber lain yang mengandung fakta tentang pertanyaan-pertanyaan sejarawan di masa lampau. Sementara itu menurut Wiersman dalam Djamal (2015:103) dalam buku yang sama mengungkapkan bahwa penelitian sejarah adalah proses penyelidikan secara kritis terhadap peristiwa masa lalu untuk menghasilkan deskripsi dan penafsiran yang tepat dan benar tentang peristiwa-peristiwa tersebut.

Penelitian historis berupaya merekonstruksi tentang fakta di masa lampau tentang apa, siapa, kapan, di mana dan bagaimana secara obyektif, sistematis dan akurat yang dilaksanakan pada waktu sekarang. Proses rekonstruksi dilakukan berdasarkan hasil catatan-catatan di lapangan, artefak-artefak serta laporan-laporan verbal pelaku atau saksi sejarah.

Menurut Notosusanto dalam Sulasman (2014:75) penerapan tahapan-tahapan dalam penelitian sejarah ialah: (1) Heuritis, yaitu menghimpun jejak-jejak masa lampau, (2) Kritik (sejarah) yaitu menyelidiki sejarah itu sejati, baik bentuk maupun isinya, (3) interpretasi, menetapkan makna, dan saling berhubungan dari fakta yang diperoleh dari sejarah itu, (4) penyajian, yaitu menyampaikan sintesis yang diperoleh dalam bentuk suatu kisah.

Selain metode sejarah, metode kedua yang digunakan adalah metode fenomenologi. Fenomenologi, sesuai namanya, adalah ilmu (*logos*) mengenai sesuatu yang tampak (*phenomenon*). Fenomenologi dapat diartikan pula sebagai studi tentang pengetahuan yang berasal dari kesadaran, atau cara memahami suatu objek atau peristiwa dengan mengalaminya secara sadar. Fenomenologi yang digunakan adalah fenomenologi hermeneutik (*hermeneutic phenomenology*) yang digagas oleh Paul Ricoeur. Pendekatan ini memungkinkan peneliti untuk menafsirkan ruang kolonial di Takalar Lama tidak hanya sebagai entitas fisik, tetapi sebagai konstruksi naratif yang merepresentasikan relasi kuasa, pengalaman spasial, dan transformasi sosial.



Penelitian

Penelitian dilakukan dalam beberapa tahap, yaitu tahap pra-penelitian dengan gambar awal dan melihat kondisi eksisting pada wilayah yang selanjutnya adalah tahap penelitian, meliputi wawancara, pengumpulan data lebih lanjut. Data-data yang didapat dituliskan, diolah,

Data-data sejarah didapatkan dari koleksi pada laman Tropen Museum, laman KITLV, Dinas Kearsipan dan Perpustakaan Kabupaten Takalar, Dinas Kearsipan dan Perpustakaan Provinsi Sulawesi Selatan, Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, dan Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI). Sementara data-data terkait perubahan pada kepemilikan bangunan dan bentuk bangunan diambil melalui wawancara dan foto citra satelit *google earth* yang dilakukan kepada masyarakat sekitar dan dilakukan dengan metode *snowball sampling*. Wawancara tidak memiliki pertanyaan tersusun dan sistematis sehingga tidak membatasi narasumber bercerita tentang apa yang diketahui dan sebagainya.

