

Transportasi Kereta Api Rute Makassar- Takalar (1922- 1930)

Fadli Nasrul, Najamuddin, Asmunandar

Mahasiswa Angkatan 2014, Alumni Jurusan Pendidikan Sejarah FIS UNM

fhadliserizawa@gmail.com

Abstrak

Tulisan ini mengkaji tentang Transportasi Kereta Api Rute Makassar - Takalar 1922 - 1930. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa transportasi kereta api sangat penting bagi kalangan masyarakat pribumi dan Hindia - Belanda. Kereta api di Hindia - Belanda resmi dibuka untuk umum pada tahun 1867 di Semarang, Pembangunan jalur kereta api pertama di Jawa sepanjang 25 kilometer yang dilakukan oleh perusahaan *Nederlands Indische Spoorweg Maatschappij* ini nantinya juga berhasil menghubungkan beberapa kota di Jawa. Keberhasilan NISM membangun jaringan kereta api dalam perjalanannya juga berhasil menarik minat perusahaan lain dan juga pemerintah Hindia Belanda sendiri untuk ikut membangun jaringan kereta api. Selain Jawa, jaringan kereta api juga dibangun di Sumatera dan Sulawesi. Adapun di Sulawesi Selatan jalur perkerata apian resmi dibuka pada tahun 1922 yang menghubungkan Makassar - Takalar sepanjang 47 Km. Tercatat 20 tempat pemberhentian resmi. Pemberhentian tersebut terdiri dari 8 *halte* (stasiun) dan 12 *stopplats* (halte). Pembuatan jalur kereta api ini selain untuk kepentingan perekonomian dengan mengangkut berbagai komoditi yang laku di pasaran, juga untuk kepentingan politik, dan militer. Hal itu dapat dilihat dari keberadaan jalur dan transportasi kereta api yang mengangkut serdadu Belanda guna meredam gerakan I Tolok Dg. Magassing. Penelitian ini digolongkan dalam sejarah transportasi karena ruang lingkup pembahasan berkaitan dengan perkembangan moda transportasi dan juga hubungan moda transportasi tersebut dengan aspek ekonomi, politik, dan militer. Metode yang digunakan dalam penelitian ini ialah metode sejarah yang terbagi atas tahapan: heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Metode pengumpulan data dilakukan dengan cara studi arsip dan studi pustaka.

Kata Kunci : *Transportasi, Kereta Api, Makassar - Takalar*

Abstract

This paper examines Railway Transportation Route Makassar - Takalar 1922 - 1930. The results of this study indicate that railroad transportation is very important for the indigenous and Indies - Dutch circles. The train in the Indies - the Netherlands was officially opened to the public in 1867 in Semarang. The construction of the first 25 kilometer railway line in Java carried out by the *Nederlands Indische Spoorweg Maatschappij* company later succeeded in connecting several cities in Java. The success of NISM in building the railroad network on its journey also succeeded in attracting the interest of other companies and also the Dutch East Indies government itself to join in building the railroad network. In addition to Java, railway networks are also being built in Sumatra and Sulawesi. Whereas in South Sulawesi the railway lane officially opened in 1922 which connected Makassar - Takalar along 47 km. Recorded 20 official stops. The stop consists of 8 stops (stations) and 12 stopplats (stops). The making of this railroad is not only for the sake of the economy by transporting various commodities that sell well in the market, but also for political and military interests. This can be seen from the existence of railroad lines and transportation that

transported Dutch soldiers to reduce the movement. I Tolok Dg. Magassing. This research is classified in the history of transportation because the scope of the discussion relates to the development of modes of transportation and also the relationship of modes of transportation with economic, political and military aspects. The method used in this study is a historical method which is divided into stages: heuristics, source criticism, interpretation, and historiography. The method of data collection is done by means of archival studies and literature studies.

Keywords: Transportation, Railways, Makassar - Takalar

A. Pendahuluan

Kereta api merupakan salah satu angkutan darat yang banyak diminati masyarakat, hal ini dikarenakan moda transportasi tersebut ramah lingkungan dan relatif aman. Selain itu, kereta api mampu memuat penumpang—maupun barang—dalam sakala yang besar. Karena sifatnya sebagai angkutan massal yang efektif, maka beberapa negara—terutama Eropa dan Amerika Serikat—berusaha memanfaatkan moda transportasi ini dengan semaksimal mungkin. Pemanfaatan tersebut baik bersifat untuk angkutan darat dalam kota, antar daerah, bahkan antar negara. (Tim Telaga Bakti Nusantara Jilid 1, 1997)

Perkelindaan moda transportasi ini terhadap masyarakat di belahan Asia sedikit banyak dipengaruhi oleh “moderenitas transportasi” yang dibawa oleh masyarakat Eropa (penjajah) pada masa itu. Salah satunya adalah pengenalan transportasi ini oleh Bangsa Belanda di Nusantara atau Hindia - Belandapada masa lampau. Di Hindia - Belanda sendiri, moda transportasi kereta api telah ada—setidaknya—pada abad ke-19 yang ditandai dengan pembangunan rel kereta api di Semarang—salah satu kota di Pulau Jawa—pada tahun 1876. Tidak hanya di Semarang, kereta api juga ditemukan di berbagai daerah seperti: Sumatera dan Sulawesi. Pada umumnya, pembangunan jalur-jalur kereta api masa Hindia - Belanda bertujuan untuk memperlancar arus lalu lintas jalan dan perdagangan.

Seperti yang telah diuraikan dalam alinea sebelumnya, transportasi kereta api pernah ada di Sulawesi Selatan. Setidaknya, dalam kurun tahun 1922-1930 membentang jalur kereta api dari Kota Makassar hingga ke Takalar. Bukti dari keberadaan kereta api tersebut masih dapat dilihat pada salah satu foto—yang bersumber dari KITLV—pada bagian pintu masuk Pasar Butung, Makassar. selain itu , dalam salah satu Surat Bupati/Kepala Daerah Gowa tertanggal 23 Oktober 1964 (dengan Nomor Surat 42/AU/1964) yang mengemukakan informasi tentang pengalihfungsi bekas-bekas stasiun kereta api—yang menghubungkan Makassar dengan Takalar—di daerah Limbung untuk dijadikan sebagai perumahan dinas guru. (Badan Arsip Provinsi Sulawesi Selatan, 1936 - 1973)

Melalui keterangan dari surat tersebut — dan bukti foto—setidaknya menguatkan pernyataan yang telah disinggung pada alinea sebelumnya, bahwa di Sulawesi Selatan terdapat stasiun kereta api yang menghubungkan Makassar dengan Takalar.

Selain dari surat tersebut di atas, fakta di lapangan—terutama di daerah Mappakkasunggu, salah satu kecamatan di Kabupaten Takalar—juga menguatkan pernyataan sebelumnya. Di wilayah tersebut masih dapat ditemukan bekas stasiun kereta api, sebagaimana yang dalam hasil wawancara Harian Kompas edisi 09 Desember 2016, artikel bertajuk *Stasiun Takalar Kokoh Berdiri*. (Mohammad Final daeng, 2016)

Artikel tersebut juga menjelaskan tentang keberadaan stasiun kereta api pada tahun 1922 di daerah Mappakkasunggu bersamaan dengan *Harian Kompas*, dalam (*Harian Fajar* edisi 07 Mei 2017 yang berjudul *Passer Boeteong, Pasar Butung*), Juga menerangkan secara singkat tentang keberadaan salah satu stasiun kereta api yang beroperasi sejak tahun 1922 hingga 1930 yang menghubungkan rute Makassar dan Takalar sepanjang 47 Kilometer. Kala itu, stasiun tersebut difungsikan untuk mengangkut komoditas-komoditas daerah pedalaman seperti sayur, kelapa, gula, dan buah. Stasiun kereta api tersebut berada dalam lingkup Pasar Butung atau *Passer Boeteong*. (Pramono, 2017)

Kehadiran transportasi kereta api di Sulawesi, terkhusus rute Makassar - Takalar pada masa Hindia - Belanda dapat dihubungkan dengan potensi sumber daya alamnya. Sekadar catatan, Sulawesi pada masa tersebut diperhitungkan sebagai salah satu pulau yang penting, karena memiliki bentang alam yang indah, daerah penghasil komoditi beras, sayur-mayur, kelapa, dan komoditi lainnya. Selain itu, daerah tersebut juga memiliki penduduk yang cukup padat dan beragam, terutama di daerah perkotaan seperti Makassar, Manado, dan daerah lainnya. Kepadatan penduduk dan keberagaman penduduk tersebut tentunya memerlukan sistem transportasi yang memadai.

Sesungguhnya, sejak abad ke-19 pembangunan jalur kereta api di Sulawesi Selatan telah lama direncanakan. Hal itu berdasar pada laporan ekspedisi *Nederlands Indische Spoorweg Maatschappij* yang melaporkan potensi hasil alam di daerah pedalaman Sulawesi yang menghasilkan komoditi layak jual seperti: Kopi, Beras, Kelapa, dan berbagai komoditi lainnya. Olehnya itu, guna mengangkut hasil bumi tersebut perlu dibangun sarana dan prasarana pendukung seperti jalan, jembatan, dan termasuk di dalamnya kereta api.

Hindia - Belanda, tepatnya sekadar catatan pada tahun 1876 di Semarang moda transportasi kereta api dengan panjang lintasan rel kereta api kurang lebih 25 Kilometer, resmi dibuka untuk umum. Pembangunan rel kereta api tersebut atas permintaan Raja Willem I yang diperuntukkan bagi keperluan militer dan mengangkut hasil bumi ke tempat penampungan atau gudang (dipo) yang berada di Kota Semarang. Seperti halnya di Semarang dan di Pulau Jawa, pembangunan jaringan rel perkeretaapian juga merambah Pulau Sulawesi dengan langkah awal menghubungkan Takalar dan Makassar dengan membangun rel kereta api sepanjang 47 Kilometer dan sebanyak 20 tempat pemberhentian resmi atau stasiun. Pemberhentian tersebut terdiri dari 8 *halte* (Stasiun) dan 12 *Stopplats* (halte), yang menarik di sepanjang jalur rel kereta api ini, jarak antara stasiun maupun halte di daerah Makassar lebih rapat, sekitar 1-2 Km dibandingkan dengan yang ada di daerah Gowa maupun Takalar sekitar 4-5 Km tiap lokasinya. (Taufik Abdullah, 2012)

B. Metode Penelitian

Dalam melakukan suatu penelitian, banyak cara yang dilakukan oleh para peneliti baik berdasarkan proses, prosedur, maupun prinsip yang dianut. (Ahmadin, 2013)

1. Heuristik

Tahap ini merupakan tahap mengumpulkan sumber-sumber sejarah yang relevan dengan topik penelitian. Kegiatan diarahkan pada pencarian dan pengumpulan sumber yang berkaitan dengan masalah atau objek yang akan dikaji, Transportasi Kereta Api Jalur Makassar - Takalar pada kurun Tahun 1922 - 1930.

a. Penelitian pustaka

Tahapan pertama yang dapat dilakukan oleh penulis yaitu mencari dan mengumpulkan beberapa data atau sumber yang berhubungan dengan topik penelitian.

Pengumpulan sumber dilakukan dengan mengumpulkan sejumlah bahan yang dianggap relevan, baik berupa buku maupun skripsi, tesis, dan disertasi yang berkaitan dengan topik penelitian ini. Dalam kegiatan penelitian ini, penulis akan menyambangi perpustakaan-perpustakaan perguruan tinggi di Makassar seperti Perpustakaan Umum UNM, Perpustakaan Pendidikan Sejarah UNM, Perpustakaan Fakultas Ilmu Budaya UNHAS, dan juga memanfaatkan jejaring daring dengan mengakses *e-library* Universitas Indonesia.

b. Penelitian Lapangan

Selain kajian pustaka dalam mencari data dan sumber, penulis juga akan mencari data-data sejarah di Badan Arsip Propinsi Sulawesi Selatan dengan mengakses arsip-arsip yang berkaitan dengan topik penelitian, seperti *Arsip Inventaris Pemda Gowa Volume II Nomor Register 1143 tentang Pengalihfungsian Bekas Stasiun Kereta Api di Limbung untuk Perumahan Guru*. Selain itu penulis juga akan mencari informasi di koran—seperti Harian Fajar, Harian Kompas, Pedoman Rakyat, dan sebagainya.

Selain pada kajian pustaka dan arsip, dalam proses heuristik ini, penulis juga memanfaatkan *oral history* atau wawancara. Hal ini dianggap penting, karena masih terdapat orang atau masyarakat yang mengetahui tentang keberadaan peninggalan-peninggalan perkeretaapian rute Makassar – Takalar. Terutama tinggalan perkeretaapian di Kabupaten Takalar. Wawancara dilakukan dengan menyusun daftar pertanyaan yang nantinya diajukan pada informan. Setidaknya terdapat tujuh informan yang diwawancarai, informan itu bernama, H. M. Nur Kasim, Pak Sila, Jamaluddin, Mila dg Siang, dan Suyadi. di mana ketujuh informan tersebut rerata berusia 70 tahun – 75 tahun. Mengapa ketujuh orang ini dipilih sebagai informan: *Pertama*, informan tersebut pernah melihat bekas rel kereta api yang dalam kondisi masih utuh. Artinya, terdapat saksi yang

pernah melihat langsung rel kereta api rute Makassar – Takalar. *Kedua*, salah satu dari informan tersebut merupakan anak dari karyawan (orang yang pernah bekerja) pada stasiun kereta api di Takalar. Informasi-informasi tersebut direkam melalui ponsel, dan hasil rekaman tersebut berkapasitas kurang lebih 92 MB.

2. Kritik

Sumber bertujuan untuk memperoleh fakta-fakta yang seobjektif mungkin, sehingga karya sejarah yang dihasilkan merupakan produk dari proses ilmiah yang dapat dipertanggungjawabkan, bukan hasil dari suatu fantasi maupun manipulasi. (Sjamsuddin, 2012)

3. Interpretasi

Merupakan proses kritik adalah penginterpretasian. Pada tahap interpretasi ini, subjektivitas seorang peneliti akan mulai tampak (Madjid, 2018)

4. Historiografi

proses pengumpulan bukti-bukti sejarah, pengeditan sumber sejarah, penggunaan pemikiran dan imajinasi sejarah, dan sebagainya merupakan suatu proses yang tidak dapat dipisahkan dari historiografi. (Hariyono, 2015).

C. Hasil Dan Pembahasan

1. Munculnya Kebutuhan Akan Sarana Transportasi Kereta Api

Transportasi kereta api merupakan bagian dari perjalanan hidup bangsa Indonesia. Sejak munculnya pada bagian akhir paruh kedua abad ke - 19 hingga sekarang, kereta api merupakan sarana transportasi yang vital dan penting artinya, baik bagi kepentingan pemerintah maupun masyarakat. Oleh karena itu, transportasi mempunyai peranan penting bagi kehidupan manusia, lebih-lebih pada zaman modern seperti masa sekarang ini. Transportasi dapat mendinamisasikan kehidupan manusia. (Diaz, 2017)

Betapa besar dan penting peranan transportasi dalam kehidupan manusia, tampak dari usaha-usaha manusia untuk senantiasa memperbaiki dan meningkatkan sistem serta kapasitas angkut sepanjang zaman sejak dahulu kala hingga masa sekarang ini. Makin bertambah baik alat transportasi yang digunakan manusia, makin bertambah tinggi tingkat mobilitas manusia, baik secara individual maupun secara sosial; berarti makin besar pula kemungkinan manusia dalam memperoleh sumber kehidupan yang lebih baik. Jika dulu manusia hanya menggunakan alat transportasi yang sangat sederhana, seperti hewan, gerobak yang ditarik oleh manusia sendiri atau hewan, rakit atau perahu atau kapal yang digerakkan oleh tenaga angin. Adapun Pengembangan alat transportasi tersebut, semakin baik sistem, makin baik besar daya angkutnya, maka makin mudah digunakannya; misalnya, dengan menyempurnakan teknis perlengkapannya, memperbaiki jalannya serta menggunakan tenaga mesin uap, mesin diesel dan mesin listrik untuk menggerakkan alat transportasi itu.

Salah satu alat untuk transportasi itu adalah kereta api. Terciptanya jalan rel termasuk salah satu usaha pengembangan sistem transportasi, baik mengenai jalannya, kendaranya maupun pengoperasiannya. Sampai pertengahan abad ke-19 alat transportasi makin lama menjadi masalah besar dan sulit. Soalnya, sejak itu muncul upaya besar-besaran dari penguasa kolonial untuk mengangkut kekayaan yang dihasilkan dari bumi Indonesia sebagai barang dagangan untuk dijual ke pasar internasional, khususnya pasar negara-negara eropa. Kekayaan bumi Indonesia dimaksud berupa hasil hutan, hasil perkebunan, dan hasil tambang, seperti kayu, nila, kopi, lada, cengkeh, pala, tembakau, teh, karet, kapur barus, minyak bumi, emas, batubara, dan timah. Jumlah produksi barang dagangan

tersebut berhasil ditingkatkan secara mencolok tetapi pengangkutannya dari daerah produksi, terutama yang berada di daerah pedalaman, ke kota-kota pelabuhan sangat lamban sehingga tidak ekonomis, bahkan sering terjadi barang menjadi rusak karena terlalu lama di gudang atau di perjalanan. Perjalanan itu bisa memakan waktu lama, berhari-hari bahkan berbulan-bulan.

Dalam rangka mengatasi kesulitan tersebut yang bertalian dengan masalah ekonomi, tetapi juga berhubungan dengan masalah keamanan, politik dan sosial, pihak koloni memperkenalkan dan menggunakan alat transportasi kereta api di Indonesia sejak tanggal 10 Agustus 1867. pembangunan jaringan rel kereta api oleh perusahaan kereta api milik negara (S.S) pada masa awal sampai dengan dasawarsa kedua abad XIX masih terpusat di Jawa. (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997) Hal ini dapat dilihat dari perkembangan pembukaan jaringan kereta api S.S di Jawa dan Sulawesi sebagai berikut:

- a. 16 Mei 1878, pembukaan jaringan Surabaya - Pasuruan;
- b. 17 Mei 1884, pembukaan rute Priangan - Bandung;
- c. 24 Mei 1884, pembukaan jaringan kereta api wilayah timur Surabaya - Solo, sementara jaringan Surabaya - Semarang sedang menunggu dibangun;
- d. 2 November 1885, pembukaan jaringan Batavia - Tanjung Priok;
- e. 1 November 1894, pembangunan jaringan langsung Surabaya - Batavia dengan menginap di Maos dan pergantian kereta antara Yogyakarta dan Solo;
- f. 4 Agustus 1898, pembangunan jaringan Batavia - Karawang sepanjang 63 Km oleh Bataviasch Spoorwegmaatschappij;
- g. 15 Juni 1899, penyusunan kembali staff yang menangani jaringan ketiga Yogyakarta - Solo;

- h. 2 Mei 1906, pembangunan jaringan Purwakarta - Padalarang yang akan dihubungkan dengan jaringan Surabaya - Batavia dari Karawang - Padalarang yang akan megninap di Yogya sebagai kereta cepat;
- i. 3 Juli 1912, pembukaan jalur Cikampek - Cirebon
- j. 1 November 1913, rencana jaringan Batavia - Bogor sepanjang 56 km oleh NIS;
- k. 1 Desember 1916, rencana jaringan trem Babat - Jombang sepanjang 669 Km oleh Babat - Jombang Tram.Mij.
- l. 1 Januari 1917, pembukaan jaringan Cirebon - Kroya. Kereta tersebut memiliki lebar rel 1.067.
- m. Jalur kereta api Makassar - Takalar, 1 Juli 1922. Rel kereta api sepanjang 47 Km.

Ternyata, dalam perkembangan selanjutnya sangat penting dalam dunia transportasi di Indonesia, ada beberapa faktor yang melatarbelakangi sehingga transportasi kereta api itu penting untuk masyarakat dan pemerintah Hindia - Belanda.

2. Faktor ekonomi, keamanan dan politik

a. Ekonomi

Dalam pembuatan transportasi kereta api sangat menguntungkan dengan meningkatnya investasi asing dalam bidang perkebunan teh, kopi, gula dan lain - lain. Maka dari itu Pemerintah Hindia - Belanda mendorong untuk menyediakan layanan transportasi kereta api di Pulau Sulawesi seiring dengan pembukaan - pembukaan lahan perkebunan baru, terutama di daerah kabupaten.

Tabel 1.2 Keadaan Areal Tanaman

Tahun	Gula	Kopi	Teh	karet
1900	91.049	--	--	--
1905	105.761	79.706	--	10.117
1910	125.565	51.231	49.439	63.943
1915	151.165	33.053	73.886	109.215
1920	152.366	105.886	78.248	157.299
1925	176.267	95.357	84.862	180.478
1930	198.007	97.520	98.589	228.933
1935	27.575	96.460	104.415	230.162
1940	90.765	83.081	104.967	240.956

Perkebunan Periode 1900 - 1940

Sumber : Taufik Abdullah & AB. Lopian (Ed.) *Indonesia dalam Arus Sejarah : Masa Pergerakan Kebangsaan*. (Jakarta : PT. Ichtiar Baru van Hoeve bekerjasama dengan Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, 2012)

Berdasarkan Tabel 1.2 di atas yang tercantum mengenai komoditi-komoditi yang akan dikirim, adapun itu ada yang luas areal perkebunannya yang relatif rendah maupun tinggi. dari tabel tersebut menyebutkan bahwa di setiap areal perkebunan yang luas harus membutuhkan banyak tenaga kerja untuk memumpuni dari segi pengerjaan dan hasil panen yang akan dikirim nanti, beberapa penghasilan dari setiap komoditi yang mau di panen dan mulai tahun 1900 sampai 1940 penjelasan ini mencakup beberapa keuntungan dari mulai gula, kopi, teh, dan karet. Dari tahun ke tahun hasil panen dari setiap komoditi terkadang naik turun dan tergantung keadaan lingkungan. Adapun terkadang kendala yang terjadi di areal tanaman dan kurangnya produksi. (Taufik Abdullah, 2012)

Jika di tinjau dari motif ekonomi, kereta api merupakan salah satu jenis transportasi massal untuk mengangkut manusia dan barang dalam waktu yang bersamaan. Keberadaan transportasi kereta api diperlukan untuk mendukung perkembangan perkebunan-perkebunan swasta di beberapa

wilayah, terutama sebagai alat angkut hasil produksi. Adapun itu penduduk di wilayah tersebut dipermudah, karena mobilitas penduduk dari dan ke wilayah perkebunan, Hal ini sekaligus merubah pola hidup masyarakat yang sebelumnya statis menjadi dinamis. (Nassar Palallo, 2008)

b. Keamanan

Beberapa Ketersediaan alat angkut kereta api dari segi keamanan, terkhusus untuk mengangkut tentara belanda, korban perang, maupun tim dari organisasi kemanusiaan Palang Merah Internasional. Adapun dari kereta khusus tersebut yang pernah di miliki oleh StaatsSpoorwagen, maka dengan itu sejalan dengan beberapa rencana dari pihak pemerintah Hindia Belanda untuk dapat mengamankan wilayah yang terorganisir.

Tingginya permintaan kebutuhan pengangkutan, maka dari itu diharuskan menyediakan infrastruktur yang memadai, baik dari segi jumlah maupun tingkat keamanan dan keselamatan.

c. Politik

Selain itu, keinginan pemerintah Hindia - Belanda dari segi politik yaitu mempermudah bagi pemerintah Hindia - Belanda untuk melakukan pengejaran terhadap beberapa kriminalitas yang terjadi di setiap stasiun dan lebih memantau terhadap daerah yang terselubung, seperti pada wilayah Takalar yang sering sekali terjadi pergolakan dari I Tolok Dg Magassing, Hal itu yang menjadi patokan untuk mempertahankan kekuasaannya. (Pallalo, 2008).

2. Pembangunan Awal Transportasi Kereta Api Rute Makassar - Takalar

Gagasan untuk membangun kereta api di Sulawesi pertama kali muncul setelah dilakukannya sebuah ekspedisi di Sulawesi pada akhir abad ke-19. Dari hasil ekspedisi tersebut, diketahui jika Sulawesi sangat baik untuk ditanam beberapa komoditi yang laku dijual seperti kopi, beras, dan kelapa. Guna

memperlancar pengangkutan hasil panen tanaman-tanaman tersebut, perlu dibangun sarana dan prasarana pendukung seperti jalan, jembatan, dan juga jaringan kereta api. Hal tersebut dilakukan sebagai salah satu upaya untuk mengembangkan Sulawesi dan memancing para pemilik modal. Dalam *Nederlandsch Indische Staatsspoor en Tramwegen* (1921), dijelaskan jika penyelidikan awal pembangunan jaringan kereta api di Sulawesi sudah dilakukan pada tahun 1915. Namun hasilnya kurang maksimal, sehingga penyelidikan kembali dilanjutkan pada tahun 1917. Hasil dari penyelidikan tersebut adalah pembangunan jaringan kereta api dari Makassar ke Maros, kemudian diperpanjang melalui Tanete dan Marioriwawo untuk kemudian menuju ke Sengkang. (Tim Telaga Bakti Nusantara Jilid 1, 1997)

Rancangan awal jalur Makassar-Maros selesai dibuat pada tahun 1918. Satu tahun kemudian giliran rancangan awal jalur Maros-Tanete yang selesai. Pemerintah Hindia Belanda menyetujui rancangan awal tersebut. Penyelidikan awal juga dilakukan untuk pembangunan jalur kereta api di wilayah *Noordoost* (Ahimsa, 1984) pada 1920. *Staats Spoorwegen*, perusahaan kereta api milik pemerintah Hindia Belanda lalu membentuk *Staatstramwegen op Celebes* (STC) sebagai wakilnya untuk mengurus segala hal yang berkaitan dengan kereta api di Sulawesi.

Latar belakang kehadiran transportasi kereta api rute Makassar - Takalar sesungguhnya bagian dari upaya pemerintahan Hindia - Belanda untuk mengonektifitaskan atau menghubungkan semua wilayah Sulawesi. Rencana awal untuk membangun rel kereta api dimulai pada rute Makassar menuju Manado dan adapun yang dipercayakan sebagai "kontraktor" untuk membangun rel kereta api tujuan Makassar menuju Manado adalah *Staatstramweg op Celebes*. Rute awal yang rencananya akan dibangun adalah Makassar menuju Maros.

Namun pada perkembangan selanjutnya, terjadi perubahan rute menjadi Makassar menuju Takalar disebabkan keadaan ekonomi dan politik saat itu. (Zulkifly Natsir, 2016)

Perubahan rute tersebut setidaknya memiliki dua alasan yang fundamental: *Pertama*, daerah Takalar dan termasuk Gowa dikenal sebagai salah satu daerah yang menghasilkan komoditi yang laku di pasaran saat itu yakni :kopra (kelapa), gula (tebu), dan beras. (Rasyid Asba, 2007) *Kedua*, lahirnya rute kereta api Makassar - Takalar juga merupakan bagian terpenting dari strategi militer Belanda dalam menghadapi ancaman pemberontakan-pemberontakan yang terjadi, salah satunya adalah gerakan I Tolok Dg Magassing.

Sekadar catatan, Gerakan I Tolok Dg Magassing merupakan gerakan perbanditan yang berpusat di daerah Polongbangkeng atau Takalar. Gerakan ini sebenarnya berlangsung sejak 1914 - 1917 di mana pada masa tersebut secara bersamaan dimulai pembangunan rel kereta api Makassar - Maros. Untuk meredam gerakan tersebut, maka pembangunan rel kereta api yang awalnya menuju Maros di belokan menuju Takalar. Perubahan rute ini merupakan bagian dari strategi militer Belanda untuk memobilisasi serdadu atau tentara Belanda dalam upaya meredam perlawanan atau gerakan I Tolok Dg. Magassing. (Ahmad, 2014)

Jalur kereta api digunakan untuk mengangkut serdadu Belanda dalam mempertahankan wilayah Hindia - Belanda, selain untuk mengangkut serdadu yang akan mempertahankan wilayah, jalur kereta api juga digunakan untuk pengiriman logistik militer. Seperti yang terjadi daerah Takalar, para bandit yang dipimpin I Tolok berencana melakukan sabotase dengan jalan memasang dinamit pada jalur kereta Belanda yang mengangkut barang dan hasil bumi dari Takalar menuju kota Makassar. Dinamit

hasil rampasan dari tentara Belanda ini dipasang pada rel kereta di daerah Kalokko Boka. Ketika kereta menginjak dinamit, maka dinamit langsung meledak dan kereta pun terbalik. Beberapa tentara Belanda yang ada di dalamnya terluka, bahkan ada yang mati. Kesempatan itu dimanfaatkan oleh I Tolok untuk menyerang musuh yang sudah tak berdaya serta merampas harta dan senjatanya.

Seperti yang telah diulas sebelumnya, selain permasalahan politik, latar belakang hadirnya kereta api rute Makassar - Takalar juga dikarenakan alasan ekonomi. hal ini begitu berkaitan dengan kehadiran pelabuhan Makassar. Proyek diawali dengan membangun jalur rel di sekitar pelabuhan dan sebuah stasiun kecil dengan menggunakan gerbong dari pelabuhan Makassar. Lokomotif yang akan dipakai rencananya juga akan diangkut secara khusus dengan kapal KPM dari Jawa. Pembangunan jalur kereta api rute Makassar hingga Takalar sempat terganggu dengan meletusnya Perang Dunia I antara tahun 1914-1918. Lalu, di kurun tahun 1920-1922, pembangunan jalur rel kereta api dilanjutkan dan berhasil menghubungkan Makassar dengan Takalar. Bentangan rel kereta api dari Makassar-Takalar sejauh 47 Km dengan lebar sepur 1067 Mm. Rute awal kereta ini secara resmi mulai dioperasikan pada tanggal 1 Juli 1923. (Tim Telaga Bakti Nusantara Jilid 2, 1997)

Sebelum pembangunan rel kereta dan pelabuhan tersebut, telah dilakukan berbagai kajian dan studi kelayakan. Kajian tersebut kemudian dituangkan dalam bentuk semacam buku panduan. Di dalam buku tersebut terdapat satu bagian yang berjudul *Waar Oceaan en Rail Elkaar Ontmoeten* (di mana laut dan rel bertemu). Di dalam bagian tersebut tercantum 31 rencana pembangunan jalur kereta api Makassar - Manado. upaya untuk menunjang kehadiran pelabuhan laut tersebut, hal ini dapat dihubungkan dengan mobilisasi komoditi secara besar-besaran dari

daerah pedalaman yang kemudian diangkut dengan kereta api, muatan kereta api itulah terkoneksi dengan pelabuhan. Jalur kereta api Makassar-Takalar ini dioperasikan oleh pemerintah. Tercatat ada 7 buah lokomotif yang pernah dioperasikan di jalur ini. Semua lokomotif tersebut buatan pabrik Cockerill, tipe Cn2, dengan nomer seri 24, 27, 31, 33, 36, 43, 44. Adapun nomer seri pabriknya adalah 1842, 1845, 1850, 1852, 1855, 1863, dan 1864. Semua lokomotif tersebut awalnya beroperasi di Jawa, terutama untuk proyek *Solo Valley Waterwerken*.

Berdasarkan rujukan peta - peta lama, sepanjang jalur kereta api Makassar - Takalar tercatat ada 20 lokasi pemberhentian resmi. Pemberhentian tersebut terdiri dari 8 *Halte* (stasiun) dan 12 *Stooplaats* (halte). (Tim. B.P.C.B, 2012) Penggunaan istilah *Halte - Stooplaats* dan nama dengan ejaan lama / Belanda mengacu keterangan pada peta. Sementara istilah 102 Stasiun - Halte dan nama dengan ejaan baru menyesuaikan situasi saat ini. Daftar nama *Halte* dan *Stooplaats* pada jalur kereta api Makassar - Takalar yaitu:

- a. *Halte* Pasar Boetoeng (Stasiun Pasar Butung)
- b. *Stooplaats* Makassar (Halte Makassar)
- c. *Halte* Schitjbergweg (Stasiun Saddang)
- d. *Stooplaats* Mamadjang (Halte Mamajang)
- e. *Halte* Djongaja (Stasiun Jongaya)
- f. *Stooplaats* Mallangkeré (Halte Mallangkeri)
- g. *Halte* Soenggoeminasa (Stasiun Sungguminasa)
- h. *Stooplaats* Tjambaja (Halte Cambaya)
- i. *Stooplaats* Kaloekoeang (Halte Kalukuang)
- j. *Stooplaats* Aengbatoe (Halte Aengbatu)
- k. *Halte* Limboeng (Stasiun Limbung)
- l. *Stooplaats* Ba'dok (Halte Ba'dok)
- m. *Stooplaats* Rappokaléleng (Halte Rappokaléleng)

- n. *Halte* Pallékok (Stasiun Palléko)
- o. *Stooplaats* Mannongkoki (Halte Mannongkoki)
- p. *Stooplaats* Bontomaté'né (Halte Bontomaté'né)
- q. *Stooplaats* Parikrisik (Halte Parikrisik)
- r. *Halte* Pattallasang (Stasiun Pattallasang)
- s. *Stooplaats* Pa'rasangaberu (Halte Pa'rasangaberoe)
- t. *Halte* Takalar (Stasiun Takalar).

D. Kesimpulan

Kereta api di Sulawesi pertama kali muncul setelah dilakukannya sebuah ekspedisi di Sulawesi pada akhir abad ke-19. Dari hasil ekspedisi tersebut, diketahui jika Sulawesi sangat baik untuk ditanam beberapa tanaman seperti kopi, beras, dan kelapa. Guna memperlancar pengangkutan hasil panen tanaman-tanaman tersebut, perlu dibangun sarana dan prasarana pendukung seperti jalan, jembatan, dan juga jaringan kereta api. Hal itu dilakukan sebagai salah satu upaya untuk mengembangkan Sulawesi dan memancing para pemilik modal. *Staats Spoorwegen*, perusahaan kereta api milik pemerintah Hindia Belanda lalu membentuk *Staatstramwegen op Celebes* (STC) sebagai wakilnya untuk mengurus segala hal yang berkaitan dengan kereta api di Sulawesi.

Pembangunan kereta api di Sulawesi mulai dilakukan pada tahun 1921, 57 tahun setelah pencangkulan pertama pembangunan jalur kereta api Kemijen-Tanggung. STC terlebih dahulu membangun jalur sepanjang 47 km, yang menghubungkan Makassar-Takalar. Jalur pertama di Sulawesi ini selesai dibangun pada pertengahan tahun 1922. Namun, jalur tersebut tidak langsung dapat dipergunakan dan dibuka untuk umum. Jalur ini baru dibuka untuk umum pada tahun 1923. Setelah lima tahun beroperasi, pada 1928 tersiar kabar yang menyatakan jika jalur sepanjang 47 km ini akan ditutup oleh SS. Namun, penutupan urung dilakukan karena

SS masih mengucurkan bantuan dana kepada STC.

Dua tahun kemudian tepatnya pada tahun 1930, proposal untuk menghentikan kegiatan STC di Sulawesi benar-benar muncul. SS berpandangan jika jalur ini terus diaktifkan malah akan menimbulkan kerugian yang lebih banyak lagi. Akhirnya, pada pertengahan tahun 1930 jalur kereta api Makasar-Takalar resmi ditutup.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahimsa, M., 1984. *Hubungan Patron - Klien di Sulawesi Selatan*. Yogyakarta: Gajahmada University.
- Ahmadin, 2013. *Metode Penelitian Sosial*. Makassar: Rahan Intermedia.
- Ahmad, T., 2014. Bandit dan Tujuan “ Sejarah Sosial Politik Masyarakat Polongbangkeng 1905 - 1906., Volume 5, pp. 381-382.
- Anon., 1984. *Noordost atau Afdeling Zuiderdistricten meliputi Maros, Pangkajene, Segeri dan beberapa Bergregentschappen. Selengkapnya lihat di Ahimsa, Minawang : Hubungan Patron - Klien di Sulawesi Selatan*, yogyakarta: Gajahmada University Press.
- Daeng, M. F., 2016. Stasiun Takalar Kokoh Berdiri. *Harian Kompas*, Desember, p. 9.
- Diaz, Y. P., 2017. , *Kereta Api di Indonesia* (. yogyakarta: Jogja Bangkit Publisher.
- G. Ambar Wulan, 1985. Peranan dan Perkembangan Kereta Api di Jalur Semarang - Solo pada Tahun 1864 - 1870. . In: *Skripsi*. Jakarta: Fakultas Sastra UI, p. 14.
- Hariyono, 2015. *Mempelajari Sejarah Secara Efektif*. Malang: Pustaka Jaya.
- Madjid, M. S., 2018. *Pengantar Ilmu Sejarah*. Makassar: Rayhan Intermedia.
- Nusantara., T. T. B., n.d. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*. Bandung: Penerbit Angkasa Bandung.
- Pallalo, M. N., 2008. , Bandit Sosial di Makassar.. *Bandit dan Tujuan “ Sejarah Sosial Politik Masyarakat Polongbangkeng 1905 - 1906.,* Volume 5, p. 3.
- Pallalo, M. N., 2008. *Bandit Sosial di Makassar*. Makassar: Rayhan Intermedia.
- Pramono, A., 2017. ,*Harian Fajar Makassar. Pasar Butung. Passer Boetoeng*, Mei, p. 11.
- Rasyid Asba, 2007. *Kopra Makassar Perebutan Pusat dan Daerah*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Rechardus Deaz Prabowo, n.d. *Sejarah dan Perkembangan Stasiun Kereta Api Tugu di Yogyakarta 1887 - 1930*. Yogyakarta: s.n.
- Sulawesi Selatan, B. A. P. S., 1922. , *Arsip Inventaris Daerah Gowa Volume I*. (Badan Arsip Sulawesi Selatan).
- Sjamsuddin, H., 2012. *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Ombak.
- Zulkifly Natsir, 2016. Tinggalan Perkeretaapian di Kota Makassar, Kabupaten Gowa, dan Takalar. . In: *Skripsi*. Makassar: Universitas Hasanuddin, p. 57.
- Tim., B.P.C.B. 2012. *Updating Laporan Peninggalan Sejarah Purbakala Kabupaten Takalar, Jeneponto, Bantaeng, Bulukumba, Wajo dan Sidrap*.(Makassar: Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Balai Pelestarian Cagar Budaya Makassar).
- Taufik Abdullah & AB. Lopian (Ed.). 2012. *Indonesia dalam Arus Sejarah : Masa Pergerakan Kebangsaan*. (Jakarta : PT. Ihtiar Baru van Hoeve)
- Mayor Polak, (1976). *Sosiologi Suatu Pengantar Ringkasan Ikhtisari*. Jakarta: Ihtiar Baru.

Rustam Tamburaka, (1999). *Pengantar Ilmu Sejarah, Teori Filsafat Sejarah, Sejarah Filsafat dan Iptek*. Jakarta: Rineka Cipta.