

Takalar Lama dalam Lintasan Sejarah: Tata Wilayah dan Sejarah Arsitektur Kolonial Era Trem 1922-1930

Shafira Putri Aulia¹, Ria Wikantari², Syahriana Syam³

¹ Departemen Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin.

² Departemen Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin.

³ Departemen Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin.

Email korespondensi: auliasp20d@student.unhas.ac.id

Abstrak

Takalar Lama yang terletak di Sulawesi Selatan merupakan salah satu fragmen dari wilayah yang dibentuk untuk kepentingan kolonial. Pembangunan jalur trem yang diperkirakan berlangsung pada awal 1918 hingga 1922 menjadi akar dari transformasi spasial dan kendala administratif pemerintah kolonial di daerah yang pada masanya kurang diperhatikan. Adanya pembangunan jalur trem membawa pembangunan sarana penunjangnya, seperti bangunan stasiun, rumah jabatan, dan lainnya. Kajian ini menelusuri kembali jejak historis Takalar Lama dan bagaimana kondisi politik, sosial, dan ekonomi berpengaruh pada pembentukan gaya arsitektur dan tata wilayahnya dengan metode analisis historis-sinkronik. Penelitian ini diharapkan dapat berkontribusi dalam upaya pelestarian bangunan bersejarah dan peningkatan kesadaran masyarakat akan pentingnya warisan budaya,

Kata-kunci : arsitektur kolonial, stasiun trem takalar, sejarah arsitektur, Sulawesi Selatan, bangunan bersejarah

Pengantar

Arsitektur kolonial adalah arsitektur yang memadukan budaya barat dan budaya timur (Safeyah, 2006), dalam hal ini Belanda dan Hindia Belanda. 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.

Takalar merupakan salah satu kabupaten di Sulawesi Selatan, berkembang dari wilayah-wilayah kerajaan. Di masa Hindia Belanda, status kerajaan-kerajaan tersebut menjadi satu *onderafdeeling* yang membawahi beberapa distrik atau *gemenschaap* (Pemerintah Kabupaten Takalar, n.d.), (Topografische Dienst, 1927). Hal ini membuat Takalar juga merasakan pembangunan infrastruktur, salah satunya trem.

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 (Nasrul, 2018).

AFDEELINGEN:	ONDERAFDEELINGEN:
I. <i>Makasar</i>	1. <i>Makasar</i>
	2. <i>Pangkadjene</i>
	3. <i>Maros</i>
II. <i>Soengoeminasa</i>	4. <i>Goa</i>
	5. <i>Takalar</i>
	6. <i>Djeneponto</i>

Gambar 1. Pembagian wilayah administratif
Sumber: KITLV.nl, diakses pada September 2024

Rute Pasar Butung-Takalar diresmikan untuk umum pada 1923 setelah sebelumnya, pada 1922 dibuka terbatas hanya untuk kepentingan mobilisasi militer (Reitsma, 1925). 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 (Heldring, 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 bangunan cagar budaya menjadi terlupakan seperti terlihat pada Gambar 2.



Gambar 2. 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. Bila mengacu pada undang-undang tersebut, 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, 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 dikaji, sangat memungkinkan bila terjadi perubahan atau modifikasi sebagai respon desain untuk kenyamanan penghuni atau pengunjung. Penelitian ini dilakukan sebab masih kurangnya penelitian mengenai bangunan stasiun kereta api di Sulawesi Selatan oleh para akademisi di bidang arsitektur. Bahkan, studi dari sejarawan masih sedikit. Hal ini menyebabkan sedikitnya penulisan akademik yang mencoba memadukan fakta sejarah, keadaan sosial dan budaya masyarakat, serta arsitektur yang dihasilkan.

Metode

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif dengan metode historis-sinkronik. Jenis penelitian kualitatif adalah penelitian yang sifatnya deskriptif, lebih menonjolkan makna dan proses, serta tidak melibatkan model-model matematika atau statistik. Metode yang digunakan dalam penelitian adalah metode historis-sinkronik. Penelitian ini berupaya merekonstruksi tentang fakta di masa lampau tentang apa, siapa, kapan, bagaimana, di mana, secara obyektif, sistematis, dan akurat yang dilaksanakan pada waktu sekarang. Proses rekonstruksinya dilakukan menggunakan catatan-catatan di lapangan, artefak, serta laporan dari saksi-saksi sejarah.

Penelitian dilaksanakan dalam beberapa tahap, yaitu tahap pra-penelitian dengan pengambilan gambar-gambar awal dan melihat kondisi eksisting pada wilayah yang akan diteliti. Tahap selanjutnya adalah tahap penelitian, meliputi wawancara, observasi, dan pencarian data lebih lanjut. Data-data 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*.

Hasil Analisis dan Pembahasan

Tata Ruang Wilayah Takalar Lama Masa Hindia Belanda

Peta di bawah diambil dari laman KITLV yang dibuat pada 1924. Titik bangunan dibuat pada peta berdasarkan bangunan yang masih ada dan hasil wawancara beberapa warga. Jalur hitam pada peta menunjukkan jalur kereta api yang beroperasi, dan berujung pada Stasiun Takalar. Di ujung stasiun terdapat percabangan jalur dan batu berbentuk persegi. Batu persegi itu digunakan untuk memutar arah kereta (Nurdin, 2024).



Gambar 3. Peta Takalar 1924

Sumber: KITLV.nl diakses pada September 2024, titik ditandai oleh penulis

Menurut titik bangunan pada peta, bangunan-bangunan memiliki pola memanjang yang mengikuti jalan raya, sementara pola keruangan kota yang terlihat adalah pola sentralisasi, yang mengindikasikan kegiatan cenderung mengelompok di satu titik. Kantor polisi dibangun berdampingan dengan stasiun dan kantor pos. Di seberangnya, ada pesanggrahan (untuk mengadili tersangka), penjara, serta rumah jabatan kepala polisi (Nurdin, 2024). Locket dibangun berseberangan dengan stasiun dan berdampingan dengan rumah jabatan kepala stasiun (Daeng Ai, 2024). Di paling barat, terdapat sekolah rakyat. Dugaan dari pembangunan ini adalah efisiensi dan pencegahan para kriminal yang kabur, mengingat pada masa itu menggunakan dinamit untuk meledakkan kereta kemudian

membawa kabur senjata dan komoditas. Dengan meminimalisir jarak antara stasiun, pengadilan, dan penjara mempersempit celah untuk para kriminal kabur atau berbuat onar.

Pada peta yang dirilis oleh Topografische Inrichting (Batavia) tahun 1924, penggunaan lahan di Takalar masa 1920-an didominasi oleh sawah (Topografische Dienst (Batavia), 1934). Kampung-kampung menyebar dan tidak terpusat pada daerah yang dekat dengan kantor pemerintahan. Jalan utama terhubung dengan jalur yang ada di sawah, dengan kantor-kantor pemerintahan terpusat di Tjilallang (sekarang Cilalang, Takalar Lama).

Semenjak adanya jalur trem yang diresmikan pada 1923, mobilisasi menjadi lebih efisien. Jalur trem menyambungkan satu wilayah dengan wilayah lain, memudahkan Belanda untuk mengangkut komoditi dari tiap wilayah dan mengurangi angka perampokan yang kala itu dianggap menjadi duri dengan mobilisasi militer ke daerah yang belum terjamah. Jalur trem dibangun sedemikian rupa hingga melewati kantor-kantor pemerintahan dari kantor kontrolir di Takalar (stasiun akhir), kantor asisten residen di Sungguminasa, dan kantor residen serta markas militer di Pasar Butung.

Analisis Historis Sinkronik

Analisis historis-sinkronik berisi analisis sejarah-sejarah yang diurutkan dalam rentang waktu yang sama, namun berasal dari berbagai sektor meliputi sektor ekonomi, politik, keamanan, dan lainnya. Sektor-sektor ini memiliki keterkaitan satu sama lain, saling mempengaruhi, sehingga dapat menjelaskan fenomena yang terjadi pada masa 1922-1930.

1. Aspek makro dan mikro spasial. Kondisi spasial makro di Takalar pada masa kolonial menunjukkan adanya wilayah terstruktur dengan adanya *afdeelingsgrens* atau batas administratif. Takalar sendiri masuk ke dalam *onderafdeeling* Takalar, dalam *afdeeling* Songoeminasa. Keberadaan jalan utama yang telah tercatat pada peta 1915-1917 dan peta 1924 menunjukkan telah adanya jalur awal baik sebelum maupun sesudah adanya rute trem. Jalur ini tersambung dari wilayah satu ke wilayah lain, dengan dominansi berada di dekat jalur air seperti sungai dan laut.



Gambar 4. Peta Takalar pada 1915-1917.

Sumber: KITLV.nl, dirilis oleh Topografische Inrichting pada 1922 sebagai bagian dari 'Gouvernement Celebes en Onderh'



Gambar 5. Peta Takalar 1924.

Sumber: KITLV.nl.

Jalur trem yang dibangun untuk pengangkutan berawal dan berakhir di dekat laut pula. Kantor pemerintahan dibangun sedemikian rupa sehingga terhubung antar daerah dengan tingkatannya, dari kantor kontrolir di Takalar, kantor asisten residen di Sunggu Minasa, dan kantor residen serta markas militer di Pasar Butung. Dalam lanskap yang lebih spesifik, kondisi mikro spasial di Tjilalang pada masa kolonial telah menunjukkan jalur pergerakan. Pada peta awal 1915-1917 telah menunjukkan adanya jalur pergerakan dengan adanya jalan beraspal dengan perkerasan selebar 2-4 meter dan beberapa perkampungan yang memiliki jalan tanpa perkerasan dengan lebar serupa, membuktikan telah adanya pergerakan manusia dari wilayah satu ke wilayah lainnya dan adanya pergerakan ekonomi jalur darat. Perkampungan paling besar bertumbuh di dekat jalan utama, sementara perkampungan lain tumbuh tanpa mengikuti jalan, diduga mengikuti daerah dekat dengan aliran sungai dan dekat dengan sawah guna mempermudah pengangkutan air dan penyimpanan makanan. Pemakaman *inlandsche* atau penduduk pribumi telah tercatat, berada jauh dari kampung. Keberadaan pemakaman dan masjid menunjukkan adanya elemen religius dan kultural di Tjilalang. Sementara pada peta 1924, terlihat bahwa kampung-kampung baru lebih banyak bertumbuh mengikuti jalan. Kantor-kantor pemerintah kolonial yang berada di Tjilalang dibangun di sepanjang jalan utama, dekat dengan perkampungan paling besar yang ada. Stasiun trem yang ada di Takalar dibangun dekat dengan kantor polisi, menjelaskan tujuan lain selain pengangkutan barang di Takalar, yaitu adanya mobilisasi militer guna meredam pemberontakan.

2. Aspek Politik. Keinginan pemerintah Belanda untuk membuka jalur kereta api untuk membuka jalur kereta api selain mempermudah akses ke perkebunan-perkebunan adalah mempermudah pengejaran terhadap pemberontak dan kriminal. Adanya halte-halte juga mempermudah Belanda untuk menyisir dan memantau daerah-daerah terselubung, seperti wilayah Polongbangkeng yang menjadi pusat I Tolok Daeng Magassing, salah satu pemberontak Belanda (Tika et al., 2018). Hal ini membantu Belanda dalam memobilisasi militer untuk mencegah kerajaan-kerajaan kecil melawan.

Sebuah koran bernama *Het Nieuws Van Den Dag Voor Nederlandsch Indie* yang dicetak tanggal 15 Mei 1914 No.112, memberitakan adanya perampokan yang dilakukan oleh Tolok dan gerombolan yang jumlahnya 40 orang. Jika Tolok kekurangan orang, maka ia akan merekrut orang-

orang dari area sekitar tempat yang ingin dirampok. Setelah merampok, mereka akan kembali bertani atau menyamar menjadi polisi, sehingga susah ditangkap pemerintah (Wybrands & Wybrands, 1914). Hal ini membuat pemerintah Belanda gencar melakukan pengejaran terhadap kriminal yang kebanyakan melarikan diri ke Takalar.

Rampokpartij.

De Mak. Crt. verneemt, dat Tolo met een bende, sterk 40 man, weder heeft gerampokt op twee paal afstand van Takalar,

Twee menschen werden gedood en ongeveer f 3000 aan goederen gestolen.

Men maakt dat blad nog de opmerking, dat het zeer lastig zal zijn Tolo te pakken. Hij werkt slechts met eenige menschen, heeft hij meer noodig, dan prest hij ze uit de omgeving en dan staan de roovers van gisteren den volgenden dag kalm hun sawa's te bewerken.

Ook bij den jongsten roofmoord waren weder enkele roovers als politieman verkleed.

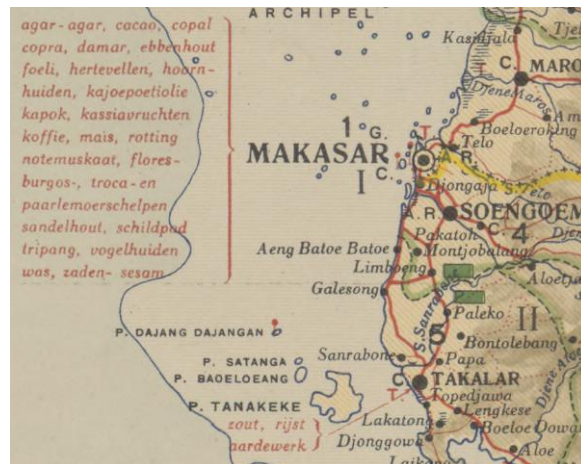
Gambar 6. Berita perampokan di koran Het Nieuws van Den Dag voor Nederlandsch-Indie no.112, terbit pada 15 Mei 1914.

Sumber: delpher.nl

Perampokan yang terjadi bukan hanya dilatarbelakangi oleh ekonomi, tetapi juga penolakan atas dominasi pemerintah kolonial. Perampokan ini banyak disponsori oleh bangsawan dan penguasa lokal, yang targetnya adalah pejabat Belanda dan orang-orang yang mendukung dan bekerjasama dengan Belanda. Pemberontakan ini diduga menjadi penyebab mengapa bangunan-bangunan kolonial di Takalar Lama tersentralisasi, stasiun yang dekat dengan kantor polisi dan berhadapan langsung dengan pesanggrahan (berfungsi pula sebagai pengadilan) agar memudahkan pengawasan pemerintah kolonial.

- Keadaan Ekonomi. Makassar yang berfungsi sebagai kota pelabuhan dibuka sebagai pelabuhan bebas sejak 1840-an membuat aktivitas perniagaan meningkat. Pemerintah kolonial yang melihat fenomena ini kemudian membangun dermaga-dermaga baru. Pada 1904 perluasan terus dilakukan berkaitan dengan rencana pelabuhan Makassar yang akan berubah menjadi pelabuhan wajib pajak (Ariyanto, 2022). Realisasi dari perluasan dan pengembangan besar-besaran terjadi pada 1910 di bawah pengawasan dari satu komite khusus. Pelabuhan Makassar menjadi penting, penghubung antara bandar-bandar niaga di Barat dengan daerah penghasil rempah di Maluku. Letaknya yang strategis membuat pelabuhan ini menjadi jalur ekspor-impor, sehingga membuat pemerintah kolonial ingin mengeksploitasi ekonomi dengan menjalankan kebijakan sosial-politiknya. Semenjak masuknya VOC, Makassar memang sudah disusun menjadi kota yang punya konsep kepentingan kolonial, kota tempat pengumpulan hasil bumi untuk kepentingan Belanda di Sulawesi Selatan. Salah satu kerangka kota kolonial adalah sarana transportasi untuk memudahkan pengangkutan sumber daya dari daerah satu ke daerah lain.

Banyaknya investasi asing yang masuk untuk membuka lahan-lahan perkebunan baru mendorong pihak Belanda membuka jalur trem di Pulau Sulawesi. Berawal dari ekspedisi untuk pembukaan Pelabuhan Makassar, dibuatlah rencana trem yang dinilai lebih efisien sebab dapat mengangkut komoditi bernilai tinggi seperti gula dalam jumlah banyak dan menghindari kerusakan komoditi karena lambatnya waktu pengiriman dari daerah menuju Makassar. Trem juga dapat mengangkut orang, guna memobilisasi para pekerja perkebunan.



Gambar 7. Komoditas dari Makassar-Takalar.

Sumber: KITLV.nl

Selain komoditas yang disebutkan pada gambar, Sulawesi juga memiliki kopra sebagai komoditas ekspor sejak tahun 1880-an. Pada tahun-tahun tersebut, bangsa Eropa menggunakan kopra sebagai bahan dasar pembuatan sabun dan mentega. Bahkan sekitar 60 persen jumlah ekspor kopra ke Timur Besar melalui Pelabuhan Makassar (Rasyid Asba, 2006). Untuk Takalar sendiri, komoditas utama adalah hasil kerajinan tanah liat (*aardewerk*), beras, dan gula (Topografische Inrichting (Batavia), 1918b). Jalur ini tidak bertahan lama.

Pada 1929, mulai ada krisis ekonomi yang membawa dampak merosotnya harga-harga, terutama kopra. Sejumlah petani bahkan menggadaikan kebun-kebun kelapa milik mereka, para eksportir Eropa banyak mengeluh dan menutup usahanya, termasuk perusahaan produksi kopra Makassar milik Denmark yang merupakan eksportir terkuat sejak tahun 1920-an (Asba, 2007). Pada 1930-an, anggaran Hindia Belanda mulai terus mengalami defisit. Daya beli dan permintaan turun di semua sektor. Pada koran *Algemeen Handelsblad* edisi 19 Desember 1930, terdapat sebuah berita pada halaman 6 yang mengumumkan penutupan jalur trem Makassar-Takalar yang merupakan respon atas pengumuman resmi Volksraad mengenai rancangan undang-undang untuk menyetujui keputusan gubernur jenderal yang ingin mengubah anggaran Hindia Belanda tahun 1930. Keputusan penutupan jalur ini dirasa tidak akan mengecewakan bagi pemerintah kolonial.



Gambar 7. Berita penutupan rute Makassar-Takalar pada koran *Algemeen Handelsblad* edisi 19 Desember 1930.

Sumber: delpher.nl, diakses pada September 2024

Kesimpulan

Berbasis kajian historis dan spasial, penelitian ini menunjukkan bahwa tata ruang Takalar Lama pada 1922–1930 tersusun secara strategis mengikuti jalur trem sebagai penggerak mobilisasi dan pengendalian kolonial. Bangunan-bangunan diatur sedemikian rupa sehingga mempersempit pergerakan para pemberontak.

Daftar Pustaka

- Ariyanto, S. (2022). *WIKSA: PROSIDING PENDIDIKAN SEJARAH UNIVERSITAS INDRAPRASTA PGRI*. 211–228. <https://proceeding.unindra.ac.id/index.php/wiksa/article/view/5900/1509>
- Asba, A. R. (2007). *Kopra Makassar Perebutan Pusat dan Daerah: Kajian Sejarah Ekonomi Politik Regional di Indonesia*. Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Heldring, A. (1930, December 19). Algemeen Handelsblad: De Spoorweg Makassar-Takalar. *Algemeen Handelsblad*, 7.
- Mainaki, R., & Hermawan, I. (2019). PERKERETAAPIAN MASA KOLONIAL BELANDA DI WILAYAH INDRAMAYU: PEMETAAN JALUR DAN BUKTI TINGGALAN ARKEOLOGIS. *JURNAL WALENNAE*, 17(2), 125. <https://doi.org/10.24832/wln.v17i2.388>
- Nasrul, F. (2018). Transportasi Kereta Api Rute Makassar-Takalar (1922-1930). In *Penelitian Kesejarahan* (Vol. 5, Issue 3).
- Pemerintah Kabupaten Takalar. (n.d.). *Sejarah Takalar*. Pemerintah Kabupaten Takalar. Retrieved June 1, 2024, from https://takalarkab.go.id/pg-klas73-sejarah__takalar
- Pemerintah Pusat Indonesia. (2011, November 24). *Undang-undang (UU) Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya*. Pemerintah Pusat Indonesia. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/38552/uu-no-11-tahun-2010>
- Rabani, L.O., Husain, S.B., Khusyairi, J.A. (2022). Rempah, Kolonialisme, dan Kesenambungan Ekonomi di Pantai Timur Pulau Sulawesi. Jakarta: Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset, dan Teknologi
- Rahadian, R. G. N. (2019). KAJIAN KONSERVASI BANGUNAN MELALUI UNSUR PEMBENTUK ARSITEKTUR DALAM UPAYA PELESTARIAN BANGUNAN TUA DI KOTA BANDUNG Studi Kasus : Gedung Panti Karya, Jalan Merdeka no. 39 Bandung, Jawa Barat. *Idealog: Ide Dan Dialog Desain Indonesia*, 4(1), 40. <https://doi.org/10.25124/idealogue.v4i1.1628>
- Rasyid Asba, A. (2006). *INTEGRASI EKSPOR KOPRA MAKASSAR DI ANTARA KONTINUITAS DAN DISKONTINUITAS*. 10(2), 58.
- Reitsma, S. A. (1925). *Gedenkboek der Staatsspoor- en Tramwegen in Nederlandsch-Indië, 1875-1925*. Topografische Inrichting. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB18A:018512000>
- Safeyah, M. (2006). PERKEMBANGAN "ARSITEKTUR KOLONIAL" DI KAWASAN POTROAGUNG. *Jurnal Rekayasa Perencanaan*, 3(1), 1–11.
- Sahmura, Y., Wahyiningrum, S.H. (2017). Identifikasi Langgam dan Periodisasi Arsitektur Kolonial Nusantara pada Bangunan Cagar Budaya (Studi Kasus : Poliklinik Bethesda, Semarang. *Modul*, 17(2), 63-72
- Tika, Z., Culla, A. S., & Temba, H. D. (2018). *I Tolok Daeng Magassing, Si Pitung dari Tanah Mangkasara* (S. E. , M. Pd. Dr. H. Abd. Rahim & H. Abd. Haris Daeng Ngasa, Eds.). Dinas Perpustakaan Kota Makassar.
- Topografische Dienst. (1927). *Overzichtskaart van het eiland Celebes*. Reproductiebedrijf Topografische Dienst. <http://hdl.handle.net/1887.1/item:815663>
- Topografische Dienst (Batavia). (1934). *Gouvernement Celebes en Onderh[origheden] (Zuidwest), 1922-1934*. Reproductiebedrijf Topografische Dienst. <http://hdl.handle.net/1887.1/item:91420>
- Topografische Inrichting (Batavia). (1918a). *Overzichtskaart van het eiland Celebes*. Topografische Inrichting. <http://hdl.handle.net/1887.1/item:815663>
- Topografische Inrichting (Batavia). (1918b). *Overzichtskaart van het eiland Celebes*. Topografische Inrichting. <http://hdl.handle.net/1887.1/item:815664>
- Wybrands, K., & Wybrands, G. (1914, June 15). Het Nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië : Rampokpartij. *Het Nieuws Van Den Dag*. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010167693:mpeg21:p006>

Daftar Informan

Identitas Informan 1

Nama : Maumi Daeng Ai (60 tahun)

Alamat : Takalar Lama, Kelurahan Takalar, Kecamatan Mappakasunggu, Kabupaten Takalar, Sulawesi Selatan

Identitas Informan 2

Nama : Nurdin (79 tahun)

Alamat : Takalar Lama, Kelurahan Takalar, Kecamatan Mappakasunggu, Kabupaten Takalar, Sulawesi Selatan