



KARET DAN PEMBATALAN PEMBANGUNAN JALUR KERETA API DI KALIMANTAN SELATAN PADA TAHUN 1930-AN

Tundjung^a, Rani Noviyanti^b.

tundjung09@yahoo.com, rasyaraninew@gmail.com.

^{a,b} Universitas Indraprasta PGRI Jakarta, Indonesia.

ARTICLE INFO

Received: 23th June 2020

Revised: 30th June 2021

Accepted: 30th June 2021

Published: 30th June 2021

Permalink/DOI

[10.17977/um020v15i12021p98](https://doi.org/10.17977/um020v15i12021p98)

Copyright © 2019, *Sejarah dan Budaya*. All right reserved

Print ISSN: 1979-9993

Online ISSN: 2503-1147

ABSTRACT

Rubber is one of the mainstay products of South Kalimantan at the beginning of the twentieth century. Netherlands Indies Government tried to develop rubber plantations there in order to meet the demand of the world market. The distance between the place of production and the port that is what gave rise to the idea of an entrepreneur building a railway line to transport the rubber from the headwaters to Banjarmasin. As long as this is done through the rubber transport streams, which often encountered obstacles. In the mid 1920 's, the Semarang-Chirebon Stoomtram Maatschappij doing feasibility calculation the construction of railway lines, especially for the transport of the rubber. When planning has been made, at the beginning of the year 1930-ness of the world economic crisis, which promoted trade in rubber. Rubber trade not profitable yet, then the construction of the railway line is not implemented.

KEYWORDS

Rubber, construction, railway.

ABSTRAK

Karet adalah salah satu produk andalan Kalimantan Selatan pada awal abad kedua puluh. Pemerintah Hindia Belanda berusaha mengembangkan perkebunan karet di sana untuk memenuhi permintaan pasar dunia. Jarak antara tempat produksi dan pelabuhan itulah yang memunculkan ide seorang pengusaha membangun jalur kereta api untuk mengangkut karet dari hulu ke Banjarmasin. Selama ini dilakukan melalui aliran transportasi karet, yang kerap menemui kendala. Pada pertengahan 1920-an, Stoomtram Maatschappij Semarang-Chirebon melakukan perhitungan kelayakan pembangunan jalur kereta api, terutama untuk pengangkutan karet. Ketika perencanaan telah dibuat, pada awal tahun 1930-an krisis ekonomi dunia, yang mempromosikan perdagangan karet. Perdagangan karet belum menguntungkan, maka pembangunan jalur kereta api belum dilaksanakan.

KATA KUNCI

karet, pembangunan, jalur kereta api.

PENDAHULUAN

Pada akhir abad kesembilan belas, karet muncul menjadi komoditas penting di pasar dunia, sebagai bahan baku dari berbagai industri di Eropa dan Amerika. Salah satu daerah penghasil karet adalah Kalimantan Selatan. Dimulai dari pemilik modal Eropa yang membuka perkebunan karet di Hulu Sungai, Pada tahun 1910-an di Kalimantan Selatan terdapat 4 perusahaan perkebunan karet milik orang Eropa, kebun-kebun karet rakyat yang terutama terdapat di daerah Hulu Sungai. Pada tahun 1910-an, hasil karet dari perkebunan milik Eropa di Hulu Sungai telah masuk pasar internasional, dan terus mengalami peningkatan hingga akhir dasawarsa. Ketika awal tahun 1920-an permintaan karet dari pasar internasional meningkat, ekspor karet dari Kalimantan Selatan juga meningkat, bahkan pemerintah kolonial Belanda memberikan perhatian khusus guna meningkatkan kualitas karet rakyat. Selain itu, masalah pengangkutan karet dari daerah produsen di pedalaman ke pelabuhan juga mendapat perhatian. Jawatan kereta api pada pertengahan tahun 1920-an, mulai mengadakan survei untuk kemungkinan dibangunnya jalur kereta api dengan tujuan utama untuk mengangkut komoditi karet dari Hulu Sungai ke Banjarmasin. Sarana pengangkutan yang selama ini tersedia dianggap kurang memadai, karena terbatasnya moda transportasi darat, sedang moda angkutan sungai sering mengalami hambatan, terutama pada musim kemarau.

Namun rencana pembangunan jalan kereta api yang melintas dari Hulu-Sungai hingga Banjarmasin batal dilaksanakan karena sejak tahun 1930-an terjadi krisis ekonomi dunia, banyak industri di Eropa dan Amerika tutup. Akibatnya permintaan karet sebagai bahan baku industri semakin berkurang, termasuk permintaan karet dari Kalimantan Selatan. Sejak itu tidak banyak lagi karet yang harus diangkut dari pedalaman ke Banjarmasin, cukup dilayani moda transportasi lama. Oleh karena itulah pembangunan jalan kereta api di Kalimantan Selatan dibatalkan karena perdagangan karet mengalami kemunduran.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Produksi Dan Perdagangan Karet

Pada tahun 1910-an di Kalimantan Selatan terdapat 4 perusahaan perkebunan karet milik orang Eropa yakni perusahaan perkebunan Hayup di Tanjung, perusahaan perkebunan Mahe di Amuntai, perusahaan perkebunan Danau Salak dan Tanah Intan Estates di Martapura. Disamping itu terdapat kebun-kebun karet rakyat, yang tersebar di berbagai wilayah di Kalimantan Selatan. Pada saat harga karet mengalami peningkatan pada tahun 1909-1910, budidaya karet dilakukan secara besar-besaran, terutama budidaya karet rakyat di Hulu Sungai. Pengusaha Eropa membuka perkebunan karet mengikuti contoh budidaya tanaman ekspor sebelumnya yakni dengan menanamkan modal besar dan menggunakan tenaga manajerial dari Eropa. Sedang penduduk membuka kebun-kebun karet dengan cara tradisional, yang menggantungkan seluruh pengelolaannya pada anggota keluarga dan bantuan orang sekitarnya. Penduduk Hulu

Sungai, sebagai pedagang, yang terbiasa menjual hasil hutan ke berbagai daerah di kepulauan Nusantara, tidak sulit untuk mendapatkan bibit karet. Pedagang-pedagang yang singgah di Semenanjung Malaya sekembalinya ke Hulu Sungai membawa bibit-bibit karet yang telah siap ditanam.

Pada tahun 1911, hasil karet dari perusahaan perkebunan Hayup mulai diekspor ke pasar Eropa, disusul tahun 1914 hasil karet dari kebun milik rakyat. Pada masa Perang Dunia I, ekspor karet terus mengalami peningkatan karena bertambahnya permintaan dari Amerika (Barlow&Drabble, 1988). Setelah perang negara-negara Eropa dan Amerika mengalami depresi (1920-1922), sehingga harga karet jatuh. Namun saat itu justru produksi karet dunia meningkat karena perluasan area tanaman karet pada masa harga karet melonjak. Oleh karena itu negara-negara pengeksport karet kemudian mengadakan kerjasama untuk membatasi produksi karet di masing-masing daerah kekuasaannya.

Ketika pemerintah Hindia-Belanda ikut dalam kerjasama pembatasan produksi karet, para pedagang di Banjarmasin terpaksa menimbun karet dagangannya. Mereka kemudian mengeringkan karet yang masih basah menjadi karet kering atau *crepe*, supaya tahan disimpan dalam waktu yang lama. Pada tahun 1922, walaupun harga karet masih rendah tetapi permintaan dari pasar dunia meningkat, karena naiknya kebutuhan karet di negara-negara industri di Eropa. Ketika itu pedagang-pedagang karet dari Banjarmasin memanfaatkan kesempatan ini mengeksport sebanyak mungkin. Mereka menurunkan kualitas karet untuk mengatasi harga yang rendah dengan cara mencampur getah karet dengan pasir, serbuk kayu dan semacamnya agar menambah berat.

Ketika pemerintah Inggris mengeluarkan kebijaksanaan *Restriksi Stevenson* (1922), yang membatasi pasokan dari wilayah kekuasaannya untuk memperbaiki harga karet di pasar dunia, pemerintah Belanda tidak mau ikut serta, sehingga bebas menjual produk karet dari wilayah di bawah kekuasaannya. Bahkan ketika ekspor karet dari Kalimantan Selatan terus meningkat, pemerintah Hindia Belanda memberikan perhatian untuk memperbaiki kualitas karet rakyat. "Barang siapa yang menjual, menawarkan, menyalurkan, menjadi bagian dari penjualan penyediaan atau penyimpangan, pengangkutan, dan pengeksport karet palsu akan dihukum selama tiga bulan atau didenda paling tinggi 100 gulden" (Courant,1922). Demikianlah ancaman yang diberikan pemerintah Hindia Belanda untuk memperbaiki kualitas karet rakyat dari Kalimantan Selatan.

Berkat ancaman itu, kualitas karet rakyat yang dikirim ke pasar dunia membaik. Menurut koresponden *Aneta*, pada tahun 1923 perdagangan karet di Hulu Sungai meningkat, dan memberikan sumbangan paling besar pada nilai ekspor dari Kalimantan Selatan (Nederlandsch-Indisch Rubber-en Thee Tijdschrif, 1923). Ketika perdagangan karet meningkat sejak awal tahun 1920-an, beberapa pengusaha Eropa mendirikan pabrik penggilingan karet, yang memproduksi *blanket* untuk pasar Singapura, New York, dan Jepang. Muncul pula pabrik penggilingan kecil milik orang Cina, orang Jepang dan orang Arab, yang semuanya mengolah karet rakyat menjadi *blanket*. Pada mulanya pabrik penggilingan milik orang Jepang menguasai pembelian karet rakyat, sehingga

dapat menekan harga pembelian di tingkat petani, tetapi sejak orang Cina dan Arab membangun pabrik penggilingan harga karet rakyat berangsur naik, karena persaingan pembelian.

Perdagangan karet yang cukup menguntungkan ternyata tidak berlangsung lama, sejak tahun 1925 harga terus mengalami kemerosotan, selain karena produksi yang berlebihan, banyak pula industri di Eropa yang mengurangi produksinya, Walaupun harga karet merosot, pasar karet di Banjarmasin, yang berlangsung pada hari Jumat hingga hari Minggu masih ramai. Bahkan pengusaha Eropa pun masih menaruh perhatian besar pada perdagangan karet. Firma Dunlop & Kolff masih berminat membangun pabrik penggilingan di Banjarmasin, yang akan menampung produksi karet rakyat. Namun rencana pembangunan ini tidak terlaksana karena harga karet yang terus mengalami kemerosotan. Bahkan beberapa pabrik milik pengusaha Belanda terpaksa tutup, karena mengalami kerugian

Jatuhnya perdagangan karet di pasar dunia, yang terjadi sejak pertengahan tahun 1920-an, kiranya berkaitan dengan perkembangan industri-industri di Eropa dan Amerika, yang percaya pada teori dari Say. Menurutnya, “penawaran akan selalu berhasil menciptakan permintaan, artinya bahwa peningkatan produksi akan selalu diiringi dengan peningkatan pendapatan, yang mampu menyerap produksi (Deliarnov, 1995). Ternyata yang terjadi tidak semua pendapatan dibelanjakan barang-barang yang dihasilkan produksi, sehingga banyak produksi barang tidak dapat diserap oleh pasar. Kemunduran perdagangan dunia ini terus berlangsung hingga mencapai puncaknya pada tahun 1930-an ketika terjadi krisis ekonomi dunia.

Pada saat terjadi krisis ekonomi dunia tahun 1930-an, produsen karet rakyat di Hulu Sungai, terutama pemilik kebun kecil, masih melanjutkan penyadapan, karena karet masih menghasilkan uang lebih tinggi dibandingkan dengan hasil hutan lainnya (Tundjung, 2014). Produsen karet rakyat di Hulu Sungai memanfaatkan anggota keluarganya untuk menyadap pohon-pohon karetnya, sehingga bisa menghemat biaya produksi. Mereka mengolah hasil sadapannya menjadi karet kering (*crepe*), seperti yang ditemui di desa Tatakan, onder afdeling Rantau, banyak orang menjemur karet disepanjang jalan yang menghubungkan Banjarmasin-Hulu Sungai. Namun karena harga karet terus mengalami penurunan, penduduk di Hulu Sungai tidak lagi memelihara kebunnya dengan baik. Bahkan Dinas Pertanian menganjurkan kepada penduduk untuk kembali menanam padi dan tanaman lain untuk memenuhi kebutuhan hidupnya (Tundjung, 2014).

Rencana Yang Batal Dilaksanakan

Setiap hari atau 2-3 hari kali dalam seminggu, para pedagang karet kampung, yang disebut *pembelantikan kampung* atau *pembelantikan kecil*, yang dibantu anggota keluarganya atau kulinya mendatangi kebun-kebun karet untuk membeli karet bekuhan. Seorang *pembelantikan kampung* bisa singgah di beberapa kebun dalam satu hari (Broersma, 1926). Demikian pula dalam satu kampung bisa disinggahi beberapa

pembelantikan kampung dalam satu hari. Karet yang telah dibeli oleh pembelantikan kampung diangkut dengan perahu, gerobak, mobil atau dipikul dari kebun-kebun atau pasar-pasar kecil ke pasar karet terdekat atau langsung ke pasar karet di kota pedalaman. Jika diangkut dengan sepeda, orang yang membawa sepeda tidak menaikinya, tetapi berjalan di sampingnya. Jika diangkut dengan mobil, pemiliknya dapat turut serta bersama barang dagangannya dengan membayar tambahan beberapa sen.

Di pasar kota pedalaman, *pembelantikan kampung* menjual dagangannya ke pada *pembelantikan pasar* atau langsung ke pada *animar getah*. *Pembalikan pasar* selanjutnya akan menjual karetnya pada *animar getah* yang datang dari Banjarmasin atau langsung membawanya ke Banjarmasin. *Animar getah* yang tinggal di Banjarmasin, setiap minggu sekali pergi ke pedalaman dengan kapalnya ke Amuntai atau hanya sampai Negara, kemudian melanjutkan perjalanan melalui darat sambil mengunjungi pasar-pasar mingguan, mulai dari Kandangan, Barabai, Birayang, Batumandi, Klua, dan berakhir di Amuntai. Setelah melakukan transaksi, kuli-kuli *animar getah* akan mengangkut komoditi karet ke perahu, gerobak, atau mobil yang telah menunggu di sekitar pasar ke Amuntai. Setiap minggu, Amuntai disinggahi 6-8 kapal uap dan beberapa perahu *gandingan* dari Banjarmasin. Akan tetapi pada musim kemarau kapal-kapal uap tidak bisa mencapai Amuntai, sehingga harus ditarik perahu *gandingan* dari Babirik. Pada hari Rabu siang, kapal-kapal berangkat dari Amuntai, sampai di Banjarmasin pada Kamis pagi. Pada hari Kamis itu juga, *animar getah* menjual karetnya pada eksportir. Pada hari Sabtu, kapal-kapal kembali berangkat ke pedalaman menunggu hari pasaran yang jatuh pada hari Selasa. Setiap hari Selasa, pasar-pasar menjadi ramai karena pedagang-pedagang karet datang dari berbagai kampung, perahu-perahu ditambat di sepanjang sungai, puluhan mobil lalu lalang.

Perdagangan karet yang cukup ramai di Kalimantan Selatan, ternyata menarik minat perusahaan kereta api *Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschappij* untuk membangun jalur kereta api. Perusahaan kereta api ini melihat peluang menjual jasa pengangkutan manusia maupun barang, terutama komoditi karet. Sejak tahun 1920-an, produksi karet terus meningkat, sedang penduduk cukup kaya. Menurut pandangan perusahaan kereta api, transportasi penumpang pasti akan ramai, terutama untuk jarak yang lebih jauh, karena penduduk memiliki uang, yang antara lain terlihat pada kemampuan untuk melakukan ibadah haji Mekah. Disamping itu akan tersedia sarana yang lebih cepat untuk bekerja di perkebunan karet, yang jauh dari tempat tinggalnya. Demikian pula kereta api akan bermanfaat bagi pedagang-pedagang karet, yang setiap saat melakukan perjalanan dari pasar di pedalaman ke Banjarmasin.

Jalur kereta api ini akan menghubungkan daerah yang makmur antar afdeling Hulu Sungai dengan pelabuhan di Banjarmasin. Pada pertengahan tahun 1920-an, jumlah penduduk afdeling Hulu Sungai sekitar 400.000 penduduk, diantaranya yang berada di jalur Rantau-Amuntai merupakan daerah padat, yang dihuni sekitar 300.000 penduduk. Wilayah ini sangat subur dan menghasilkan beras jauh melebihi kebutuhan penduduk

setempat. Setiap panen, surplus beras akan diangkut ke Banjarmasin. Disamping itu, juga sedang direncanakan perbaikan irigasi di Amuntai, supaya produksi beras meningkat.

Disamping pertimbangan sosial, pembangunan jalur kereta api antara Banjarmasin-Tanjung juga dilakukan pertimbangan secara ekonomi. Rencana pembangunan jalan kereta api yang dilakukan mulai pertengahan tahun 1920-an, secara ekonomi bertolak dari perhitungan jumlah produksi karet, dan biaya transportasi angkutan karet dari Hulu Sungai ke Banjarmasin, yang mengalami peningkatan sesudah tahun 1921, seperti dalam table di bawah:

Tabel 1. Ekspor karet dari Kalimantan Selatan (dalam ton)

1921	1922		1923		1924		
Total Ekspor	Berasal dari karet rakyat	Total ekspor	Berasal dari karet rakyat	Total ekspor	Berasal dari karet rakyat	Total ekspor	Berasal dari karet rakyat
760	600	8.119	7.500	13.819	13.000	16.925	16.429

Sumber: ARA, Den Haag, *Archief van Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij*, 1236-1257

Nilai karet diperkirakan berturut-turut : tahun 1921 sebesar f 681.000; tahun 1922 sebesar f 6.759.000; tahun 1923 sebesar f.14.261.000, dan tahun 1924 sekitar f.19.000.000, yang sebagian besar berasal dari kebun-kebun karet rakyat. Diperkirakan, tahun 1924 biaya transportasi angkut sebesar f. 38.190.00, yang berasal dari Martapura f. 2.352, dari Rantau f. 2.688, dari Kandangan f.6.750, dari Birayang f.26.400 (ARA. Den Haag. *Archief van Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij*, 1236-1257). Antara tahun 1924-1925, penanaman karet, terutama karet rakyat dilakukan secara besar-besaran, sehingga tahun 1929 diperkirakan akan menghasilkan karet dua kali lipat dari hasil tahun 1924. Sedang perusahaan perkebunan Danau Salak, Tanah Intan, dan Hayup memproduksi 320 ton pada tahun 1924, diperkirakan akan menjadi tiga kali lipat pada tahun 1930. Pembangunan jalur kereta api, yang direncanakan selesai pada akhir tahun 1920-an, akan siap mengangkut produksi karet dari perusahaan perkebunan maupun kebun-kebun karet rakyat dalam jumlah besar.

Pembangunan jalur kereta api dirancang sejajar dengan jalan darat yang membentang dari Banjarmasin, Martapura, Rantau, Kandangan, Amuntai, sampai Tanjung, yang meliputi jarak sekitar 200 km. Di jalur kereta api Banjarmasin-Tanjung terdapat 13 stasiun : dimulai dari titik nol, adalah stasiun Banjarmasin; km 23, stasiun Tanjung Ulin; km 38, Martapura; km 44, stasiun Astambul ; km 66, stasiun Sungai Raja; km 83, stasiun Binuang; km 94, stasiun Tatakan; km 111, stasiun Rantau; km 133, stasiun Kandangan; km 143, stasiun Angkinang; km 152, stasiun Pantai Hambawang, km 162, stasiun Barabai; km 189, stasiun Amuntai, km 200, stasiun Tanjung (lihat lampiran 1).

Jatuhnya pasar bursa di New York pada bulan November 1929 dengan cepat mempengaruhi perekonomian di berbagai negara, sehingga terjadi krisis ekonomi dunia.

Akibatnya langsung dirasakan di Kalimantan Selatan, pendapatan semakin berkurang karena merosotnya harga karet. Eksportir-eksportir Cina tidak mau lagi membeli karet rakyat, karena setiap mengirimkan komoditi karet ke Singapura selalu mengalami kerugian. Pada tahun 1932, harga karet di Hulu sungai mencapai titik terendah, 1,5 sen per 100 kg. Merosotnya perdagangan karet mengakibatkan pemilik kebun kecil menyadap bersama keluarganya, sekedar untuk memperoleh penghasilan beberapa sen; pemilik kebun besar menutup atau membiarkan kebunnya terbengkalai. Bahkan *Dinas Pertanian* menganjurkan penduduk untuk kembali menanam padi dan tanaman pangan lainnya. Sedang perusahaan perkebunan milik orang-orang Eropa melakukan penghematan dengan cara menurunkan gaji pegawainya, menghentikan buruh dan penyadapan selama tahun 1931, menjual mesin-mesin penggilingan, dan menggabungkan beberapa perusahaan perkebunan.

Kemerosotan perdagangan karet di Kalimantan Selatan berarti pula mundurnya perusahaan kereta api *Semarang-Cirebon Stoomtram Maatschappij* untuk membangun jalur kereta api antara Banjarmasin-Tanjung. Walaupun rancangan pembangunan telah selesai, tetapi pembangunan tidak jadi dilaksanakan karena sasaran utama pemakai jasa, angkutan produksi karet, dianggap tidak menguntungkan lagi. Jasa angkutan penumpang pun tidak bisa diharapkan karena penghasilan penduduk, yang berkurang banyak, akan sulit untuk memakai jasa kereta api.

Selain di Jawa, pembangunan jalur kereta api dilaksanakan di Aceh (1876), Sumatera Utara (1889), Sumatera Barat (1891), Sumatera Selatan (1914), dan Sulawesi (1922). Sementara itu di Kalimantan, Bali, dan Lombok hanya dilakukan studi mengenai kemungkinan pemasangan jalan rel, belum sampai tahap pembangunan.

KESIMPULAN

Bertolak dari uraian di muka, akan jelas terlihat bahwa kebijaksanaan kolonial, baik pemerintah maupun swasta terhadap pembangunan sarana di tanah jajahan selalu dilihat untung ruginya. Mereka hanya akan memberikan sarana yang baik jika dirasa menguntungkan pihaknya. Jarang atau hampir tidak pernah bahwa suatu kebijaksanaan kolonial untuk membangun sarana dan prasarana bertujuan untuk membantu meningkatkan kesejahteraan tanah jajahan. Mereka selalu menumpangkan kepentingannya di atas kemampuan penduduk tanah jajahan.

Di Kalimantan Selatan, pengusaha Eropa membuka perkebunan karet dengan sistem perusahaan perkebunan yang sudah mapan, tenaga manajerial terdiri dari orang-orang Eropa, sedang tenaga kasar terdiri dari orang-orang setempat. Ketika penduduk, terutama dari Hulu Sungai, berminat pula membuka kebun-kebun karet, bukannya pengusaha membantu memberikan bibit, tetapi penduduk harus mendatangkan sendiri bibit dari Semenanjung Malaya. Kebetulan bahwa banyak orang Banjar sebagai pedagang antar pulau, sehingga dengan mudah mendapatkan bibit karet. Baru di saat kebun-kebun karet menunjukkan keberhasilan dan menguntungkan, pihak kolonial memberikan

perhatian untuk mendukung perekonomian rakyat. Perhatian untuk membangun sarana transportasi pun urung dilaksanakan karena dianggap tidak menguntungkan bagi pihak kolonial.

DAFTAR RUJUKAN

Buku dan Jurnal

- ARA. Den Haag. Archief van Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij, 1236-1257.
- Booth, A. cs. 1988. *Sejarah Ekonomi Indonesia*. Jakarta : LP3ES.
- Broersma, R. 1926. 'De Indonesiër met zijn rubber" Koloniaal Tijdschrift, 15e jrg.
- Erman, E. & Saptari, R. 2013. *Dekolonisasi Buruh Kota dan Pembentukan Bangsa*. Jakarta: Yayasan Obor.
- Hall, C.J.J.van & C. van De Koppel. 1950. *De Landbouw In De Indische Archipel*. 's-Gravenhage : W. van Hoeve.
- Javasche Courant, 16 Juni 1922, no.48.
- Lindblad, J.Th. 2012. *Antara Dayak dan Belanda. Sejarah Ekonomi Kalimantan Timur dan Kalimantan Selatan 1880-1942*. Malang : Lilin Persada Press (terjemahan).
- . 2000. *Sejarah Ekonomi Modern Indonesia. Berbagai Tantangan Baru*. Jakarta : LP3ES.
- Lindayanti. 1993. *Perkebunan Karet Rakyat Di Jambi Pada Masa Pemerintahan Hindia Belanda 1906-1940*. Jakarta : Universitas Indonesia, thesis.
- Nederlandsch-Indisch Rubber-en Thee Tijdschrif, no.11, 15 Agustus 1923.
- Nordholt, H.S. ed. 2013. *Perspektif Baru Penulisan Sejarah Indonesia*. Jakarta: Yayasan Obor.
- Mulyana, A. 2005. *Melintasi Pegunungan, Persawahan Hingga Rawa-rawa : Pembangunan Kereta Api di Priangan 1878-1924*. Jakarta: Universitas Indonesia, disertasi.
- Sartono Kartodirdjo & Joko Surya. 1991. *Sejarah Perkebunan Indonesia. Kajian Sosial Ekonomi*. Yogyakarta: Aditya Media.
- Spillane, J.J. 1989. *Komoditi Karet. Peranannya dalam Perekonomian Indonesia*. Yogyakarta : Kanisius.
- Tundjung. 2014. *Karet dari Hulu Sungai. Suatu tinjauan Sejarah Tentang peningkatan sumber Daya Ekonomi Pasca Kesultanan Banjar*. Banjarmasin : Pustaka Agung Kesultanan Banjar.