



INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research

Volume 4 Nomor 3 Tahun 2024 Page 16903-16912

E-ISSN 2807-4238 and P-ISSN 2807-4246

Website: <https://j-innovative.org/index.php/Innovative>

Sejarah Stasiun Kereta Api Kedai Durian

Halimah Tusaddiah^{1✉}, Alya Nataly², Nita Pardede³, Lukitaningsih⁴

^{1,2,3,4}Pendidikan Sejarah, Universitas Negeri Medan

Email: alyanataly83@gmail.com[✉]

Abstrak

Stasiun kereta api Kedai Durian yang terletak di Deli Tua, Sumatera Utara merupakan stasiun bekas peninggalan kolonial Belanda. Stasiun ini dahulunya digunakan untuk mengangkut batu pecahan dari Deli Tua yang kemudian digunakan untuk mengangkut penumpang. Sayangnya stasiun ini sekarang sudah tidak digunakan lagi dan lintasan rel nya dibiarkan begitu saja. Bahkan di sepanjang lintasan rel kereta api ini di penuh bangunan rumah masyarakat Kampung Kedai Durian. Oleh karena itu penulis bertujuan untuk menggambarkan teoritis tentang sejarah dan perkembangan stasiun kereta api Kedai Durian di Deli Tua ini. Metode penelitian yang digunakan penulis adalah metode penelitian sejarah yang menurut Kuntowijoyo terdapat lima tahapan. Tahapan pertama pemilihan topik, yang kedua mengumpulkan sumber, tahapan ketiga verifikasi, tahapan keempat penafsiran, dan tahapan kelima penulisan.

Kata Kunci: *Deli Tua, Kolonial, Peninggalan, Stasiun, Sumatra Utara.*

Abstract

Kedai Durian train station located in Deli Tua, North Sumatra is a former Dutch colonial station. This station was once used to transport crushed stone from Deli Tua which was then used to transport passengers. Unfortunately, this station is no longer in use and the railroad track is left unused. Even along the railroad track, it is filled with houses in Kedai Durian Village. Therefore, the author aims to describe the theoretical history and development of Kedai Durian train station in Deli Tua. The research method used by the author is the historical research method which according to Kuntowijoyo has five stages. The first stage is topic selection, the second is collecting sources, the third stage is verification, the fourth stage is interpretation, and the fifth stage is writing.

Keyword: *Colonial, Heritage, North Sumatra, Old Deli, Station.*

PENDAHULUAN

Kata transport berasal dari bahasa Latin transportare, dimana trans berarti "mengangkat" atau "membawa". Oleh karena itu, transportasi berarti membawa sesuatu dari suatu tempat ke tempat lain. Transportasi merupakan suatu bidang yang dinamis dan terus berkembang dari waktu ke waktu, salah satunya adalah kereta api, dan moda transportasi apa pun, terutama angkutan massal, umumnya memerlukan bantalan tidur, dan kereta api dapat ditempatkan di stasiun atau stasiun konvensional. Tempat berlabuh diperlukan untuk mengangkut penumpang.

Sejak dahulu kala, transportasi sudah menjadi bagian yang tidak bisa dipisahkan dari kehidupan manusia. Dari zaman dahulu hingga zaman modern, masyarakat terus berupaya memecahkan permasalahan transportasi yang semakin kompleks seiring berjalannya waktu. Hal itu dikarenakan manusia merupakan makhluk yang dinamis, senantiasa bergerak mengatasi rintangan alam. Transportasi keamanan memiliki hubungan yang erat tidak hanya dengan sektor sosial, tetapi juga dengan sektor ekonomi dan politik. Oleh karena itu, permasalahan transportasi terkadang menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari kehidupan manusia. Jalur kereta api pertama di Inggris dibangun pada tahun 1825, membawa penumpang dari Liverpool ke Manchester.

Setelah itu penerapan praktis dan penyebaran teknologi transportasi kereta api dimulai di negara-negara maju, termasuk negara-negara kolonial Eropa seperti Indonesia. Di Sumatera Timur, sekarang disebut Sumatera Utara, maskapai penerbangan komersial Deli Spurweg Machapigi (DSM) disewa untuk mengangkut barang-barang hasil industri perkebunan dan memberikan solusi terhadap sistem transportasi sungai yang sudah tidak efisien lagi. Stasiun Kereta Api Kedai Durian (KDI) merupakan stasiun kereta api dorman yang terletak di Suka Makmur, Deir Tua dan Deir Serdan. Stasiun ini milik Divisi Regional I Sumut dan Aceh. Terakhir kali ia diketahui masih menjalankan kereta reguler adalah pada akhir tahun 1980-an. Setelah itu, secara bertahap rusak dan lebih banyak bangunan ditambahkan di sepanjang rute. Bangunan bekas stasiun masih tetap ada, namun tidak dirawat dengan baik. Oleh karena itu perlu diketahui bagaimana stasiun itu didirikan, bagaimana perkembangannya, dan sudah tidak beroperasi lagi.

METODE PENELITIAN

Dalam penulisan ini digunakan metode penelitian sejarah yang menurut Kuntowijoyo terdapat lima tahapan, yang pertama pemilihan topik sebelum melakukan penulisan. Tahap kedua yaitu mengumpulkan sumber-sumber yang mendukung penulisan seperti buku, jurnal, ataupun artikel (sumber sekunder). Tahapan ketiga yaitu melakukan verifikasi yaitu melakukan pemilihan sumber-sumber yang berkualitas dan sesuai dengan judul dan isi dalam penulisan ini. Tahap keempat melakukan penafsiran, dan tahap terakhir yaitu menuliskan data berdasarkan sumber yang sudah didapatkan melalui empat tahap sebelumnya yang kemudian dituangkan dalam penulisan ini (Kuntowijoyo : 2013).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil

Stasiun Kedai Durian di Deir Tua didirikan pada masa penjajahan Belanda. Jalur ini membentang ke selatan dari Stasiun Medan, bercabang di Kampung Baru dan menuju distrik Deir Tua dan Deli Serdang. Pembangunan jaringan kereta api di Negeri Deli diprakarsai oleh J.T. Cremer, manajer Perusahaan Deli (Deli Matchappigi), yang merekomendasikan pembangunan jaringan kereta api di Deli untuk memenuhi kebutuhan logistik yang semakin meningkat. Selain itu, berkembangnya Belawan sebagai pelayaran pedagang ekspor hasil perkebunan ke Eropa juga memacu percepatan pembangunan jaringan kereta api yang menghubungkan kawasan perkebunan di Sumatera Utara. Jalur angkutan sungai tidak termasuk karena dianggap memakan waktu yang cukup lama untuk mengangkut hasil perkebunan ke Belawan. Selain dapat mengangkut barang dalam jumlah besar, kereta api juga berfungsi sebagai sarana transportasi umum. Kereta api bertenaga motor dapat melaju lebih cepat dibandingkan kereta api bertenaga hewan. Sebagai sarana transportasi yang bebas hambatan, kereta api diperlukan untuk mengatasi buruknya kondisi jalan raya pada musim hujan. Pembangunan jaringan kereta api Deli Tua akan dimulai dari jalur Medan-Deli Tua yang memanjang dari Stasiun Medan di selatan dan bercabang hingga Kecamatan Deli Tua dan Deli Serdang di Kampung Baru. Stasiun Kedai Durian dibuka pada tanggal 4 September 1887.

Stasiun Kedai Durian (KDI) merupakan salah satu stasiun di jalur kereta api lama Medan-Deir Tua. Perhentian terakhir sebelum tujuan, Stasiun Delitua. Stasiun Kedai Durian terletak 9 km (km 8+259) jalur Medan-Deli Tua, atau tepatnya di Sumatera Utara, Kabupaten Deli Serdang, Kecamatan Deir Tua, Desa Kedai Durian, Jalan Stasiun Kedai Durian. Stasiun ini terletak di perbatasan antara Kota Medan dan Kabupaten Deli Serdang. Jalur kereta api di sini, baik Kedai Durian maupun Malindal, kini sangat padat penduduknya.

Seperti yang telah dijelaskan di atas, latar belakang dibangunnya kereta api di kota Medan, termasuk jalur kereta api desa Kedai Durian, adalah yang disebut dengan stasiun Kedai Durian. Awal pengembangan stasiun ini dilakukan oleh perusahaan Belanda. Deli Spoorweg Maatschappij (DSM) merupakan perusahaan swasta Belanda yang memegang konsesi pembangunan jaringan kereta api. Pembangunan jalur kereta api ini awalnya ditujukan sebagai sarana pengangkutan hasil perkebunan seperti pangan, tembakau, karet, coklat, dan kelapa sawit. Berdasarkan Surat Keputusan Gubernur Jenderal Belanda tanggal 23 Januari 1883, tuntutan konsesi pembangunan jaringan kereta api Belawan-Medan-Delichua-Timbang Langkat (Binjai) dilaksanakan oleh pemerintah Belanda. Pada bulan Juni 1883, bunganya dialihkan ke DSM. Pada tahun yang sama, Presiden DSM Peter Wilhem Janssen menyelesaikan pembangunan jalur kereta api pertama di Sumatera Timur yang menghubungkan Medan dan Labuhan. Jalur ini resmi dibuka pada 25 Juli 1886.

Gambar 1. Bekas loket stasiun kedai durian saat ini (sumber : ensiklopedia bebas)



Berdasarkan hasil wawancara penulis yang melakukan mini riset ke Desa Kedai Durian dengan narasumber yang bernama Bapak Sunarto (72 tahun) yang dulunya bekerja sebagai pegawai di stasiun kereta api, mengatakan bahwa Stasiun Kedai Durian ini dahulunya beroperasi untuk mengangkut batu pecahan dari Deli Tua untuk ditaburkan di pinggiran rel yang kemudian beroperasi untuk mengangkut penumpang yang dimana tarif pada saat itu 5 hingga 7 rupiah. Namun disumber lain dikatakan pada tahun 1886, Deli Spoorweg Maatschappij (DSM) membuka jaringan kereta api untuk penumpang dengan tarif 3,5 sen per kilometer per orang.

Mengenai perkembangan stasiun daerah kedai durian ini, saat dilakukannya mini riset, yang tersisa hanyalah rel kereta api dan bangunan rumah yang dahulunya merupakan tempat loket pembelian tiket, namun sekarang sudah dibangun dan direnovasi menjadi

rumah warga. Layanan kereta api dimulai dan pelabuhan baru dibuka untuk distribusi dan ekspor tembakau. Pada titik ini, Sumatera Timur telah menunjukkan kemandirian dan kemajuan yang cukup besar dalam mengembangkan industri perkebunannya. DSM Perluasan jaringan kereta api mengikuti perluasan perkebunan baik ke selatan maupun utara, yang juga menjadi basis industri minyak. Pada awal abad ke-20, telah beroperasi 54 stasiun kereta api dengan menempuh jarak \pm 260,7 km. Modal DSM untuk pengoperasian kereta api telah meningkat dari £2,600,000 menjadi £13,000. Keuntungan yang dihasilkan oleh DSM juga mengalami peningkatan (Sinar, 2011, p. 61). Pada tahun 1940, DSM telah membangun jaringan kereta api sepanjang 553.223 km di sepanjang kawasan perkebunan di pantai timur Sumatera. Perluasan jaringan kereta api DSM pada tahun 1883 sampai dengan tahun 1940 dapat dilihat pada tabel berikut (Damanik, 2010).

Tabel 1. tabel jalur kereta api di Sumatera Timur (Sumber : Jurnal of History and Cultural Heritage, Ahmad Mujahir dkk)

| Jalur | Panjang (km) | Dibuka |
|----------------------------|----------------|------------------|
| Labuan – Medan | 16.743 | 25 Juli 1886 |
| Medan – Binjai | 20.888 | 1 Mei 1887 |
| Medan – Delitua | 11.249 | 4 September 1887 |
| Labuan – Belawan | 6.162 | 16 Februari 1888 |
| Medan – Serdang | 20.122 | 1 Juli 1889 |
| Serdang – Perbaungan | 17.668 | 7 Februari 1890 |
| Binjai – Selesai | 10.576 | 19 Desember 1890 |
| Kp. Baru – Arnhemia | 14.872 | 1 Oktober 1907 |
| Lubuk Pakam – Bangun Purba | 27.936 | 10 April 1904 |
| Selesai – Kuala | 9.943 | 5 November 1902 |
| Bamban – Perbaungan | 30.350 | 11 April 1902 |
| Bamban – Rantau Laban | 10.680 | 2 Maret 1903 |
| Stabat – Rantau Laban | 22.428 | 20 Juni 1903 |
| Stabat – Binjai | 24.036 | 1 Agustus 1904 |
| Tanjung Pura – Brandan | 19.505 | 15 Desember 1904 |
| Deli Tua – Pancur Batu | 3.035 | 1 Desember 1915 |
| Brandan – Besitang | 14.990 | 29 Desember 1919 |
| Besitang – P. Susu | 9.510 | 1 Desember 1921 |
| Tebing Tinggi – Siantar | 48.464 | 5 Mei 1916 |
| Rantau Laban – Tj. Balai | 95.602 | 6 Agustus 1915 |
| Tj. Balai – Tik. Nibung | 4.592 | 1 Februari 1918 |
| Kisaran – Membang Muda | 57.111 | 19 Agustus 1937 |
| Membang Muda – Milano | 44.199 | 19 Agustus 1937 |
| Milano – Rantau Prapat | 12.562 | 19 Agustus 1937 |
| Total | 553.223 | |

Membangun jalur kereta api memiliki tantangan yang sulit. Tenaga kerja perlu didatangkan dari berbagai tempat dan bahan perlu diimpor dari luar negeri. Selain itu, terdapat dua wabah kolera selama konstruksi, yang diperburuk dengan kematian akibat malaria (Buiskool, 2005, hal. 282). Staf DSM berasal dari Eropa, Asia dan Bumiputera. Pada tahun 1915, DSM mempunyai staf Eropa sebanyak 198 orang dan bumiputera sebanyak 2.285 orang. Pada tahun 1920, jumlah personel Eropa bertambah menjadi 250 dan Bumiputera berjumlah 3.704. Berdasarkan klasifikasi ras, personel Eropa dipekerjakan pada

pekerjaan yang memerlukan keterampilan, sedangkan Bumiputera dipekerjakan pada pekerjaan dasar yang tidak memerlukan keterampilan (Damanik, 2010).

Pertumbuhan ekonomi perkebunan kolonial turut mendorong pertumbuhan ekonomi di daerah lain, sehingga akhirnya menjadikan Deli (Medan) sebagai daerah yang tumbuh dan berkembang pesat. Rel kereta api dibangun di Sumatera Utara untuk memperlancar distribusi hasil perkebunan. Rencana pemerintah kolonial menjadikan Sumatera Utara sebagai pusat perkebunan Sumatera. Belawan adalah pelabuhan ekspor internasional. Perluasan jaringan kereta api berdampak signifikan terhadap struktur permukiman perkotaan. Setelah terciptanya jaringan kereta api, banyak sultan, pedagang, pejabat pemerintah, dan semua orang kecuali nelayan yang tinggal di pesisir Hindia Belanda mulai pindah ke pedalaman. Masyarakat yang awalnya tinggal di dekat pantai bermigrasi ke kota. Kota-kota pedalaman di sekitar rel kereta api memberikan peluang interaksi antara masyarakat pedalaman dengan penduduk kota perdagangan.

Proses urbanisasi (perpindahan penduduk) yang mengakibatkan terjadinya perpindahan penduduk dari desa ke kota sebagai akibat dari kemajuan transportasi. Proses ini menyebabkan munculnya kota-kota perdagangan baru di wilayah Sumatera. Pembangunan rel kereta api berdampak pada perkebunan deli di Sumatera Timur. Kawasan ini telah berkembang menjadi perkebunan besar dan berperan penting dalam perkembangan perkebunan. Sejak berkembangnya transportasi kereta api, pilihan transportasi yang sesuai telah memainkan peran penting ini. Banyak investor asing yang datang ke Sumut untuk menjadi pemilik kebun. Berkat keberadaan angkutan kereta api, Deli Spoorweg Maatschappij (DSM), satu-satunya perusahaan angkutan saat itu, dengan pesat mengembangkan jaringan kereta api regional. Perkembangan ini sekaligus memfasilitasi terbangunnya jaringan telepon dan telegraf di kawasan perkebunan Deli.

Keberadaan kereta api pada tahun 1886 memberikan citra baru bagi masyarakat Medan. Hal ini merupakan tanda berkembangnya industrialisasi di Hindia Belanda yang dimulai bersamaan dengan era liberal. Pada masa ini, mesin mulai mengambil bagian dalam kehidupan masyarakat Medan. Kehidupan agraris lambat laun mulai tergantikan oleh kehidupan industri. Pembukaan stasiun penumpang jelas memberikan dimensi baru bagi perkembangan transportasi di Medan. Dahulu jalan merupakan sarana utama untuk menunjukkan status sosial seperti kepemilikan kereta dan kuda, namun dengan adanya pembagian kelas pada mobil penumpang, maka angkutan antar daerah lambat laun beralih ke penggunaan lokomotif uap. Pada era DSM, jalur sepanjang 15 km ini memiliki enam stasiun: Medan Pusat, Songeymati, Kampung Barrow, Kedaid Elian, dan Deritoeva, dan berakhir di Batou dan Civilville.

Gambar 2. Foto Kereta Api Di Era DSM (Sumber : Sumaterarailways.blogspot)

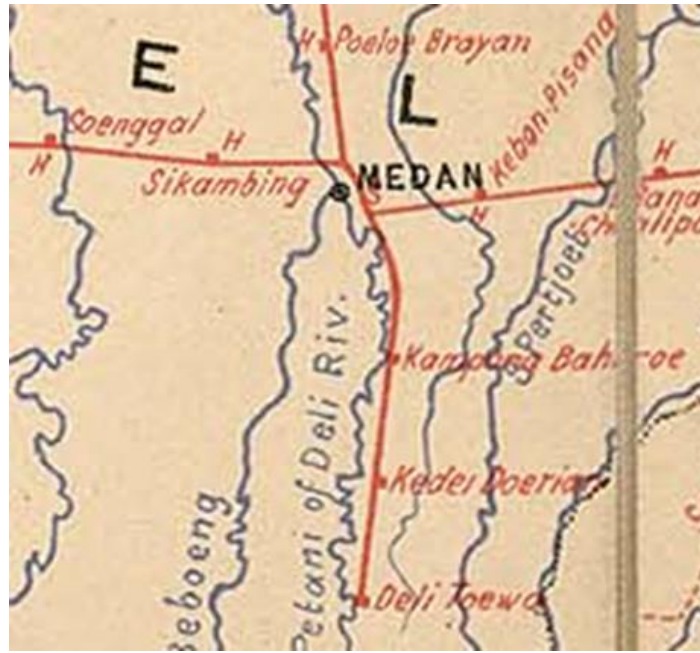


Gerbong kereta bertenaga bensin Renault-Beynes (Beynes motor - spoorrijtuig), diproduksi oleh La Société Anonyme des Usines Renault di Paris, Prancis, enam tahun lebih tua dari Sentinel-Cammell, yang dianggap sebagai pesaing perintis bus otonom pada tahun 1925. Untuk bersaing, DSM awalnya membeli kereta mesin kecil dengan tujuan membuat transportasi lebih fleksibel. Daripada mengejar penumpang dalam jumlah besar dalam satu perjalanan, mereka mengejar sejumlah kecil penumpang dalam perjalanan frekuensi tinggi pada rute regional.

DSM memilih versi kompak dengan 40 kursi yang dibagi menjadi Kelas 1 dan Kelas 2. Saat itu, kereta api tersebut digunakan DSM pada rute lokal yakni Belawan-Medan-Deritoeva, Kwara-Timbang Langkat-Arnemia, dan Bangoyen Porba-Loeboek Pakam. Dilengkapi dengan mesin bensin, kereta ini tidak memerlukan lokomotif, pengisian bahan bakar sangat mudah dan hanya dilakukan satu kali dalam sehari, mesin siap dioperasikan dengan sangat cepat, tidak memerlukan air, dan tidak memerlukan bahan bakar. Tidak perlu, ini menguntungkan untuk digunakan pada rute lokal. Shunting diperlukan karena kereta ini dapat digunakan maju dan mundur, dan yang terpenting, lebih murah dibandingkan kereta penumpang yang ditarik lokomotif. Sasis dan mesin kereta diproduksi dan dirakit di pabrik Renault di Paris, dan pengerjaan bodinya dilakukan oleh perusahaan manufaktur kereta api Baines di Haarlem, Belanda. Kecepatan maksimum kereta ini adalah 40 km/jam, sesuai dengan peraturan DSM angkutan lokal saat itu. Pada tahun 1942, terdapat bukti 10 kereta Renault Beine bermesin bensin milik DSM masih ada, namun semuanya dalam kondisi rusak.

Pada tahun 1982, perkeretaapian Sumatera Utara menjadi sedikit lebih glamor ketika dua set Kereta Diesel Multiple Unit/Kereta Diesel (DMU/KRD) MCW 302 dikerahkan dari Nippon Sharyo Jepang di jalur lokal Medan-Delitua. Sayangnya, masa pakai KRD hanya enam tahun dan resmi dihentikan produksinya pada tahun 1988 karena terbatasnya jumlah suku cadang yang harus diimpor dari Jepang.

Gambar 3. Peta Stasiun Kedai Durian Tahun 1893 (Sumber : Sumaterarailways.blogspot)



Stasiun Kereta Api Kedai Durian di Deli Tua Sumatra Utara berhenti dalam beroperasi karena beberapa faktor, antara lain kerusakan sarana kereta api, alasan teknis operasi, dan penundaan perjalanan kereta api yang melebihi waktu 6 jam. Selain itu, faktor lain yang mungkin menyebabkan stasiun ini berhenti beroperasi dapat disebabkan oleh kekurangan daya dukung cukup tinggi, kekurangan tenaga kerja, dan kekurangan investasi atau pengembangan infrastruktur.

Gambar 4. lintasan rel sisa stasiun kedai durian sudah banyak dipenuhi permukiman masyarakat (sumber : pribadi)



Berdasarkan hasil wawancara penulis yang melakukan mini riset ke Desa Kedai Durian dengan narasumber yang Bernama Bapak Sunarto (72 tahun) yang dulunya bekerja sebagai pegawai, mengatakan bahwa Stasiun Kedai Durian ini berhenti beroperasi dikarenakan Karena tidak ada lagi penumpang yang menaiki stasiun ini dan perawatan stasiun yang kurang sehingga tidak efektif lagi menaiki stasiun ini. Setelah berhenti beroperasi stasiun ini di penuh bangunan rumah masyarakat di sepanjang lintasan rel.

SIMPULAN

Stasiun kereta api kedai durian di deli tua merupakan stasiun peninggalan kolonial belanda di sumatera utara. Stasiun ini dibangun oleh DSM dibawah naungan belanda. Tujuan dibangunnya stasiun ini awalnya untuk mengangkut batu pecahan dari deli tua kemudian berubah fungsi untuk mengangkut penumpang. Setelah berjalannya stasiun ini selama bertahun-tahun akhirnya stasiun ini berhenti beroperasi dikarenakan tidak adanya penumpang lagi. Sehingga stasiun ini dibiarkan begitu saja tanpa adanya pembangunan kembali atau perbaikan fasilitas. Terbangkalainya stasiun ini menyebabkan adanya bangunan rumah masyarakat disepanjang rel kereta api ini sehingga menimbulkan permukiman masyarakat yang dikenal dengan kampung durian. Sampai sekarang ini bekas loket penjualan tiket stasiun kereta api kedai durian dan lintasan rel kereta api masih bisa dilihat. Bahkan lintasan rel nya masih sangat terlihat dan jalannya masih berbatu.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas, Salim. 2000. Manajemen Transportasi. Cetakan Pertama. Edisi Kedua. Jakarta : Ghalia Indonesia.
- Amrizal, Siregar, D., Debby, E., & Ritonga, E. 2021. Perencanaan Reaktivasi Jalur Kereta Api Medan-Delitua. Seminar Nasional Terapan Riset Inovatif.
- Buiskool, Dirk A. (2005). "Medan: A Plantation City on the East Coast of Sumatra 1870-1942" in Freek Colombijn, et al. Kota Lama Kota Baru: Sejarah Kota-Kota di Indonesia. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Damanik, S, dkk. 2010. Budidaya dan Pasca Panen Karet. Pusat Penelitian dan Pengembangan Perkebunan. Bogor.
- Erond L. Damanik. (2017). "Deli Spoorweg Maatschaappij: Kontribusi Perkebunan Deli dalam Pengembangan Transportasi di Sumatera Timur". Retrieved from <https://pussisunimed.wordpress.com/2010/01/28/>.
- Erwin, Haston Erwin., Melay R., Bunari. 2018. History Of Railways Medan (1886-1942). History Education Studies Program Educatioan Departmen Of Social Sciences Faculty Of Teacher Training and Education Universty Of Riau. FKIP, 01-08.
- Halawa, D., Prasetyo, Y., Widjijiqanto. Perkembangan Fransiskus Kereta Api Di Perkebunan Deli (Sumatra Utara) Tahun 1880-1891.
- Haston Ranap Erwin, D. R. (2018). HISTORY OF RAILWAYS MEDAN (1886-1942). JOM
- Kusmarni, Y. TEORI POSKOLONI : Suatu Kajian Tentang Teori Poskolonial Edward W.Said.
- Miro, Fidel. 2022. Perencanaan Transportasi. Erlangga : Jakarta.
- Muhajir, A., Anwar, S., & Sumantri, P. 2020. Jaringan Kereta Api sebagai Sarana Transportasi Pendukung Industri Perkebunan di Sumatera Timur: Peranan Deli Maatschappij dan Deli Spoorweg Maatschappij, 1881-1940. Journal of History and Cultural Heritage. 1(1), 1-8.
- Nasution, 2004. Manajemen Transportasi. Jakarta : Ghalia Indonesia.
- Nurhadi. POSKOLONIAL: SEBUAH PEMBAHASAN.
- O'Malley, William J. (1988). "Perkebunan 1830-1940: Ikhtisar" in Anne Booth, William J. O'Malley, Anna Weidemann (eds.). Sejarah Ekonomi Indonesia. (Mien Joebhaar – translator). Jakarta: LP3ES, p. 197-235.
- Raudina, R. G. (2022). Pola Permukiman di Sepanjang Jalur Kereta Api Kota Medan. TALENTA Conference Series: Energy & Engineering (EE), 518-522.
- Sinar, Tengku Luckman. (2011). Sejarah Medan Tempo Doeloe. Medan: Sinar Budaya Group.
- Sunarto (72 tahun). Diwawancarai oleh Alya Nataly & Nita Pardede. 7 Maret 2024. Topik seputar sejarah dan perkembangan Stasiun Kedai Durian di Deli Tua.
- Thee Kian-wie. (1977). Plantation Agriculture and Export Growth: An Economic History of East Sumatra, 1863-1942. Jakarta: LEKNASLIPI.