

Perkembangan dan Dampak Industrialisasi di *Gemeente* Probolinggo 1918-1942

SITTI SURAIYAH & RIZAL ZAMZAMI

Universitas Islam Negeri Sayyid Ali Rahmatullah Tulungagung, Indonesia

Email: sorayasiti394@gmail.com

Abstract

This article examines industrialisation in *Gemeente* Probolinggo from 1918 to 1942. It aims to explain the developments in industrial activities before and during Probolinggo's transition to a *gemeente* and its socio-economic impact on society. It reviews three main topics, namely: (1) the form of industries in *Gemeente* Probolinggo, (2) the development of this industrialisation, and (3) its societal impacts. It employs the historical method, which consists of five stages: topic selection, heuristics, source criticism, interpretation, and historiography. It reveals that industrialisation in *Gemeente* Probolinggo included various plantation industries, particularly those for sugar cane along with tobacco and coffee plantations. The transportation services sector advanced, featuring trains, trams, and buses. Notable industrial developments also included the 1941 Leces paper factory, along with advancements in food production, textiles, machinery, shipbuilding, and utilities such as gas, electricity, water distribution, and construction services. The impacts of industrialisation on the socio-economic conditions of society were evident in the increasing social stratification between indigenous and European populations, especially concerning employment opportunities and wage disparities. The process of industrialisation significantly enhanced port activities, primarily due to its role as the principal conduit for imports and exports, which were essential for fostering industrial development.

Keywords:

Gemeente
Probolinggo;
industry;
industrialisation

Abstrak

Artikel ini menganalisis industrialisasi di *Gemeente* Probolinggo pada 1918-1942. Tujuan penulisan ini adalah untuk menjelaskan keberadaan dan perkembangan industrialisasi di Probolinggo, baik sebelum maupun setelah kota ini ditetapkan sebagai *gemeente*, serta untuk menganalisis dampak industrialisasi tersebut terhadap kondisi sosial-ekonomi masyarakat setempat pada kurun waktu tersebut. Tulisan ini mengulas tiga pokok bahasan yaitu, (1) bentuk industri di *Gemeente* Probolinggo, (2) perkembangan industrialisasinya, dan (3) dampak industrialisasi terhadap masyarakat. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode sejarah, yang terdiri dari lima tahap, yakni pemilihan topik, heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa di Probolinggo berkembang industri perkebunan tebu, tembakau, dan kopi. Selain itu, terdapat juga industri jasa transportasi, seperti kereta api, tram, dan bus. Seiring perkembangannya, didirikan

Kata Kunci:

Gemeente
Probolinggo;
industri;
industrialisasi

pabrik kertas Leces pada tahun 1941, serta berkembang pula industri makanan, tekstil, mesin, galangan kapal, dan distribusi gas, listrik, dan air, termasuk sektor konstruksi. Dampak industrialisasi terhadap kondisi sosial-ekonomi masyarakat tercermin dari semakin menguatnya stratifikasi sosial antara penduduk bumiputra dan Eropa, khususnya dalam hal penempatan kerja dan perbedaan upah. Proses industrialisasi secara signifikan juga meningkatkan aktivitas pelabuhan, terutama karena perannya sebagai saluran utama impor dan ekspor, yang penting untuk mendorong pembangunan industri.

Pendahuluan

Pemerintah kolonial Belanda menerapkan salah satu kebijakan terkait otonomi dengan dikeluarkannya Perundang-undangan Desentralisasi (*Decentralisatie Wetgeving*) tahun 1903 (Teti, 2019: 212). Berdasarkan kebijakan tersebut, daerah-daerah di Hindia Belanda yang telah memenuhi syarat untuk diubah status menjadi kota otonom dapat berpisah dari pemerintahan pusat dengan syarat tetap bertanggung jawab kepada Gubernur Jenderal atau pemerintah pusat. Undang-undang Desentralisasi berisi keharusan bagi daerah untuk mempunyai tata keuangan dalam membiayai kebutuhan daerahnya masing-masing sebagai kota madya atau *gemeente* di Hindia Belanda. Pada 1918, Probolinggo dipilih oleh Belanda sebagai salah satu *gemeente* (kota madya) karena letaknya yang strategis serta memiliki daerah berbukit, pelabuhan, dan perkebunan. Potensi ekonomi Probolinggo didukung oleh kegiatan pelabuhan yang memiliki peranan penting dalam perekonomian wilayah Jawa Timur. Hal tersebut dibuktikan pada kurun 1921 hingga 1927, pelabuhan Probolinggo telah mengimpor muatan sejumlah 23.000 ton, sedangkan pelabuhan sekitar seperti Pasuruan dan Banyuwangi tidak lebih dari 14.000 ton (Iqbal, 2021: 2). Pendirian *Gemeente* Probolinggo didorong setidaknya oleh dua faktor, yakni faktor keuangan dan faktor geografis. Faktor keuangan berkaitan dengan anggaran pendapatan daerah dari kegiatan ekspor-impor pelabuhan Probolinggo serta peningkatan barang dan jasa yang dihasilkan oleh industrialisasi. Sementara, faktor geografis menunjukkan bahwa Probolinggo memiliki wilayah yang cocok untuk lahan perkebunan seperti tebu, tembakau, dan kopi (Siti, 2019: 54).

Industrialisasi dalam masyarakat merupakan proses perubahan sistem ekonomi masyarakat yang ditandai dengan meningkatnya sektor sekunder. Sektor sekunder meliputi kegiatan ekonomi industri. Industri tersebut dibedakan menjadi dua yaitu *rural-based industries* yang meliputi industri pertanian, perkebunan, dan perikanan, sedangkan *urban-based industries* terdiri dari industri transportasi, industri pengolahan, perusahaan umum, konstruksi, dan jasa lainnya (Nurhadi, 2011: 3). *Rural-based industries* berupa perkebunan tebu memberikan dampak yang besar terhadap perkembangan Probolinggo. Penerapan teknologi modern menjadi ciri utama dari ekonomi

industri. Dalam sektor industri perkebunan, misalnya, teknologi digunakan pada pengolahan tanah, pembibitan hingga pengolahan dalam perkebunan dan pemakaian teknologi modern seperti alat-alat mekanik dalam skala yang lebih besar di perusahaan dengan melibatkan sarana prasarana, pengusaha, buruh, bahan mentah, produksi, hingga distribusi. Hal tersebut yang mendorong Probolinggo dijadikan wilayah *gemeente* oleh pemerintah Belanda.

Selain perkebunan tebu, *rural-based industries* di Gemeente Probolinggo juga berkembang melalui perkebunan tembakau dan kopi. Perkebunan tebu, yang memiliki hasil tanaman yang menguntungkan dan potensi ekspor yang tinggi, mendorong pemerintah kolonial Belanda untuk mendirikan dan mengoperasikan 11 pabrik gula. Pabrik tersebut terbagi dalam Afdeeling Probolinggo dan Kraksaan yang meliputi, Padjarakan, Gending, Maron, Wonolangan, Oemboel, Sumberkareng, Paiton, Bagoe, Seboro, Wonoaseh, dan Kandang Djatie berdasarkan *Rietbranden Op Java*. Salah satu industri pabrik gula Probolinggo yang menggunakan alat-alat modern seperti alat mekanik penggilingan berskala besar adalah pabrik gula Sumberkareng. Pada 1880 hingga 1940-an, Probolinggo juga didominasi oleh perkebunan tembakau dengan perluasan lahan oleh pemerintah kolonial Belanda dengan titik sentral yang berada di bagian timur yaitu daerah Kraksaan dan Paiton (Siti, 2019: 58). Sementara, penanaman kopi di Probolinggo dimulai pada awal 1830-an, dengan perkembangan yang fluktuatif serta pergantian pengelolaan perkebunan. Di Jawa Timur, terutama di Probolinggo, Pasuruan, dan Jember, pengembangan penanaman dan pengelolaan kopi semakin pesat pada 1920, hingga kopi menjadi komoditas ekspor kedua setelah gula (Indah dan Agus, 2014: 89).

Urban-based industries di Gemeente Probolinggo berkembang melalui sektor industri jasa transportasi yaitu, kereta api, trem, dan bus. Industri jasa transportasi kereta api Probolinggo ditandai dengan dibukanya jalur yang menghubungkan antara Stasiun Banyuwangi dan Stasiun Gubeng pada 1878, oleh perusahaan *Staatsspoorwegen*. Pada akhir abad ke-19, Stasiun Probolinggo dibangun dengan penempatan yang strategis sesuai tata letak kota, berdekatan dengan alun-alun, dan pelabuhan (Elwinda Azmi dkk., 2013: 101). Probolinggo juga memiliki jasa angkutan trem yang dikelola oleh Probolinggo Stroomtram Maatschappij sekitar 1890-an dengan akses angkutan penumpang dan barang. Perkembangan industri transportasi di Probolinggo juga melibatkan pendirian perusahaan bus oleh pengusaha bumiputra pada 1933. Layanan angkutan ini terus berkembang, dan pada 1936 mulai menggunakan bus berukuran kecil (Iqbal, 2021: 6).

Selain jasa transportasi, *urban-based industries* yang ada di Probolinggo juga meliputi industri pengolahan dan konstruksi. Pada 1939 pemerintah kolonial Belanda mendirikan pabrik kertas yang terkenal dengan nama pabrik kertas Leces yang mulai beroperasi pada 1940 dengan kapasitas produksi

sebanyak 10 ton per hari. Pabrik kertas Leces ini merupakan pabrik kertas tertua kedua di Hindia Belanda setelah pabrik kertas Padalarang. Pembuatan kertas di pabrik Leces ini menggunakan bahan jerami yang mengalami proses pesodaan hingga menghasilkan kertas yang cukup besar (Aditya, 2015: 1). Industri pengolahan dan konstruksi yang didirikan oleh pemerintah kolonial Belanda di *Gemeente* Probolinggo adalah industri makanan, tekstil, mesin dan pembangunan kapal, perusahaan gas, listrik dan air, pabrik mesin, dan pabrik bangunan (van Assen, 1941: 30-31).

Proses industrialisasi ini menciptakan perubahan pada masyarakat, seperti bergesernya mata pencaharian masyarakat setempat dari pekerjaan tradisional ke bidang industri atau lebih modern (Mohammad Ainur Ridlo, 2018: 13). Menurut Simon Szreter, industrialisasi tidak hanya sebatas transformasi pada bidang ekonomi, melainkan juga perubahan dasar dalam struktur sosial. Masyarakat mengalami perubahan sosial-ekonomi yang signifikan dari tahap pra-industri dengan pendapatan rendah menuju fase industrialisasi (Szreter dalam Syamsul, 2023). Peningkatan pendapatan daerah juga bisa terjadi karena industrialisasi melalui pengiriman melalui jasa-jasa transportasi. Industrialisasi juga berdampak pada pembangunan fisik perkotaan dan peningkatan fasilitas publik, seperti pembangunan perumahan, perkantoran, jalan, sekolah, pasar, dan alat komunikasi berupa pos dan telegraf (Tyo dan Abdus, 2023: 4).

Berdasarkan latar belakang tersebut, artikel ini mengkaji lebih jauh sektor-sektor industri di *Gemeente* Probolinggo, terutama perkembangan dan dampak industrialisasi terhadap masyarakat pada 1918-1942. Tahun 1918 dipilih sebagai batasan awal karena pada tahun ini Probolinggo resmi ditetapkan sebagai *gemeente*. Sedangkan, periode studi ini berakhir pada tahun 1942 seiring dengan berakhirnya pemerintahan kolonial Belanda.

Penelitian untuk penyusunan artikel ini menggunakan metode sejarah yang melibatkan lima tahap. Menurut Kuntowijoyo, lima tahapan tersebut ialah pemilihan topik, pengumpulan sumber (heuristik), verifikasi (kritik sejarah, keabsahan sumber), interpretasi terdiri atas tahap analisis dan sintesis, dan terakhir penulisan (historiografi). *Pertama*, tahap heuristik dilakukan dengan mencari dan mengumpulkan sumber data, seperti penelusuran arsip foto dan arsip tertulis sebagai sumber primer serta artikel jurnal dan buku sebagai sumber sekunder terkait dengan industrialisasi di Probolinggo tahun 1918-1942. *Kedua*, kritik sumber dan verifikasi data ialah proses untuk memastikan bahwa informasi yang digunakan dalam penelitian adalah valid dan relevan. Proses ini juga meliputi pengelompokan data. *Ketiga*, interpretasi dan sintesis terhadap data yang diperoleh dilakukan dengan merekonstruksi penemuan pada peristiwa sejarah tersebut. *Keempat*, historiografi mengacu pada proses penulisan sejarah yang mencakup penyusunan, analisis, dan penafsiran data yang telah dikumpulkan dan dikelompokkan.

Karya-karya penelitian sebelumnya yang dipakai sebagai tinjauan pustaka dalam tulisan ini, di antaranya, adalah, artikel jurnal dengan judul “*Gemeente Probolinggo 1918- 1926*” oleh Ruli Muji Astutik dan Septina Alrianingrum (2013: 1). Dalam artikel tersebut, penulis menjelaskan latar belakang pembentukan, perkembangan *Gemeente Probolinggo*, juga membahas sedikit mengenai industri yang ada. Pembentukan *Gemeente Probolinggo* oleh pemerintah kolonial Belanda didorong oleh letak geografisnya yang strategis, yaitu terletak di pesisir utara Pulau Jawa. Selain itu, pelabuhan Probolinggo juga memiliki peran krusial sebagai fasilitas utama untuk kegiatan ekspor-impor, terutama ekspor produk ekstraktif yang dihasilkan di wilayah tersebut.

Penelitian dengan topik serupa dapat ditemukan dalam artikel jurnal yang ditulis oleh Nurhadi Sasmita (2011: 1) berjudul “Industrialisasi di *Gemeente Blitar, 1900-1942*”. Artikel tersebut membahas tentang letak geografis, proses industrialisasi di Blitar, tantangan yang dihadapi, serta dampak pemerintahan kolonial Belanda terhadap aspek sosial-ekonomi masyarakat Blitar. Artikel ini digunakan sebagai referensi untuk penelitian tentang perkembangan dan dampak industrialisasi di *Gemeente Probolinggo* pada 1918 hingga 1942.

Artikel jurnal lainnya adalah karya Iqbal Hastri Firmandani (2021: 1) yang berjudul “Perkembangan Transportasi Darat (Bus) di Probolinggo Tahun 1933-1956”. Secara umum, artikel tersebut membahas kondisi *Gemeente Probolinggo* yang memengaruhi berbagai sektor, termasuk sarana transportasi darat. Perkembangan transportasi bus yang dibahas dalam artikel ini memberikan kontribusi penting bagi penelitian ini, terutama dalam menjelaskan perkembangan *urban-based industries* di Probolinggo.

Industrialisasi di *Gemeente Probolinggo 1918-1942*

Perubahan dalam sistem pemerintahan di Hindia Belanda terjadi pada akhir abad ke-19, yang sebelumnya menerapkan sistem sentralisasi, di mana semua kegiatan diatur oleh pemerintah pusat di Batavia (kini Jakarta). Pada 1903 terjadi perubahan pengelola pemerintahan dengan dikeluarkannya Undang-Undang Desentralisasi yang menjadi dasar bagi penerapan otonomi daerah di Hindia Belanda (Teti, 2019: 212). Salah satu bentuk desentralisasi dilakukan melalui pembentukan daerah administratif kota madya otonom atau *gemeente* yang mempunyai sistem keuangan untuk membiayai kebutuhan daerah masing-masing. Pembentukan *gemeente* memerlukan pemenuhan tiga faktor utama, yaitu faktor keuangan, penduduk, dan kondisi daerah. Probolinggo termasuk daerah yang memenuhi ketiga faktor tersebut, sehingga ditetapkan sebagai *gemeente* oleh pemerintah Belanda pada 1918 (Siti, 2019: 54).

Salah satu aspek yang mendukung tercapainya tiga faktor pembentukan *Gemeente Probolinggo* adalah keberadaan beberapa industri dengan spesifikasi yang berbeda. Dalam artikel ini, industri dibedakan menjadi dua kategori

yaitu, *rural-based industries* yang meliputi industri perkebunan untuk komoditas tebu, tembakau, dan kopi. Sementara itu, *urban-based industries* terdiri dari sektor transportasi seperti kereta api, trem, bus, dan industri pengolahan, perusahaan umum, konstruksi, serta jasa lainnya. Ciri utama dari industri perkebunan dan pertanian adalah penerapan teknologi modern dan tenaga kerja dalam proses produksi berskala besar hingga tahap distribusi.

Industri Perkebunan

Keluarnya kebijakan *Agrarische Wet* (Undang-undang Agraria) pada 1870 menyebabkan munculnya perkebunan-perkebunan di wilayah Jawa, khususnya Probolinggo di antaranya perkebunan tebu, tembakau, dan kopi (Nurudin, 2015: 459). Sistem perkebunan yang diterapkan oleh pemerintahan kolonial Belanda didasarkan pada model perkebunan Eropa, dengan berbagai pembaharuan. Sistem perkebunan ini berbeda dengan sistem pertanian tradisional, terutama pada faktor luasan lahan yang dikerjakan. Sistem pertanian bagi masyarakat pedesaan merupakan usaha bercocok tanam dengan penggunaan lahan terbatas, modal minim, tenaga kerja yang bergantung pada anggota keluarga, tidak terorganisir, serta kurangnya pemahaman tentang pasar karena lebih berorientasi pada kebutuhan subsisten. Sebaliknya, konsep perkebunan adalah industrialisasi dalam sektor pertanian dengan penggunaan lahan luas, modal besar, tenaga kerja banyak, pembagian kerja yang terstruktur, penerapan teknologi modern, sistem administrasi efisien, birokrasi terorganisir, dan penanaman komoditas untuk pasar ekspor (Indah dan Agus, 2014: 125).

Tiga industri perkebunan yang menanam komoditas ekspor dan mengalami perkembangan selama periode kolonial di *Gemeente* Probolinggo adalah:

a. Perkebunan Tebu

Pada 1823, Probolinggo merupakan daerah subur yang sangat cocok untuk berbagai tanaman, dengan hasil panen yang melimpah. Kawasan ini juga memiliki lahan pertanian dan perkebunan yang luas sejak menjadi bagian dari Karasidenan Pasuruan-Probolinggo, salah satunya untuk perkebunan tebu. Penanaman dan pengolahan tebu dilakukan di lahan terbuka dengan sistem tanam ladang atau tegalan. Pengembangan perkebunan tebu di Jawa Timur, khususnya, didukung oleh ketersediaan tenaga kerja yang cukup dan iklim yang mendukung (Muhamad Faizin, 2016: 19).

Perkebunan tebu terus mengalami perkembangan setelah diberlakukan *Agrarische Wet* yang memberikan kesempatan bagi investor asing menanamkan modal pada komoditas ekspor perkebunan, seperti tebu, kopi, dan tembakau. Perkebunan tebu menyediakan bahan baku utama untuk pabrik gula. Hingga tahun 1918, tercatat ada sebelas pabrik gula di Probolinggo

yaitu, pabrik gula Padjarakan, Gending, Maron, Wonolangan, Oemboel, Sumberkareng, Paiton, Bagoe, Seboro, Wonoaseh, dan Kadang Djatie. Berdasarkan *Rietbranden op Java*, pabrik gula tersebut tersebar di beberapa wilayah Probolinggo. Pabrik gula Padjarakan, Gending, Maron, Kandangjati, Seboro, Bagoe, dan Paiton terletak di sebelah timur Kabupaten Probolinggo dan termasuk ke dalam *Afdeeling* Kraksaan, sementara empat pabrik gula lainnya terletak di sebelah selatan di *Afdeeling* Probolinggo (Ramaer, 1911). Dari sebelas pabrik tersebut, tiga di antaranya merupakan kategori industri skala besar, yakni pabrik gula Wonolangan, Gending, dan Sumberkareng. Beberapa faktor yang menjadikan ketiga pabrik tersebut dikategorikan sebagai industri besar adalah jumlah tebu yang diolah, kapasitas penggilingan yang memadai, penggunaan alat produksi modern dan ketersediaan pekerja (Untung, 2012: 14).

Tabel 1. Ekspor Gula dari Probolinggo pada 1920-1924

Tahun	Total Ton
1920	101.505
1921	127.269
1922	137.143
1923	139.560
1924	149.547

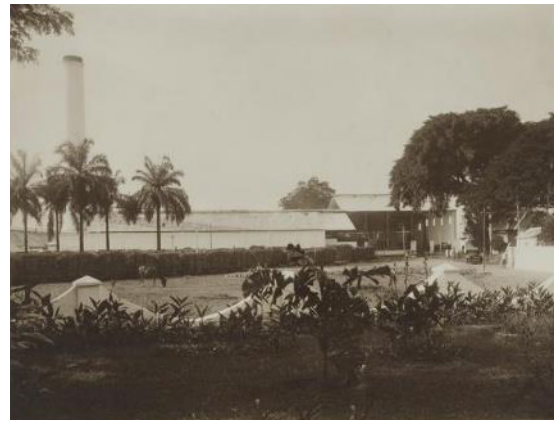
Sumber: *De Indische Courant*, September 1925.

Pada 1935 pabrik gula yang masih beroperasi dan melakukan penggilingan di Probolinggo adalah pabrik gula Gending dan Sumberkareng (*Soerabaijasch Handelsblad*, September 1935). Pabrik Sumberkareng merupakan pabrik gula dengan luas lahan sekitar 60 hektar. Keberadaannya memberikan keuntungan yang signifikan, serta berpengaruh terhadap perekonomian masyarakat setempat (*Soerabaijasch Handelsblad*, 1934). Pabrik ini juga menyediakan bahan tanaman dan melakukan penanaman mandiri untuk memastikan ketersediaan suplai bahan mentah yang kemudian diolah (*De Indische Mercur*, Januari 1935). Selanjutnya, pada 1936 karena keberhasilan dan pengaruhnya, pabrik gula Sumberkareng menjadi pusat pabrik gula di Probolinggo (*De Indische Courant*, Maret 1936). Dalam laporan yang diterbitkan oleh *Indische Courant*, pabrik Gula Sumberkareng disebut sebagai pabrik gula terakhir yang beroperasi di Kabupaten Probolinggo. Laporan lain terkait pabrik ini mencatat bahwa dengan luas lahan 550 hektar, pabrik ini dapat memproduksi gula sebanyak 74.612 kuintal. Potensi perluasan lahan perkebunan diperkirakan mencapai 600 hektar, yang diprediksi akan meningkatkan produksi hingga mencapai 75.000 kuintal (*De Indische Courant*, Maret 1936).

Tonggak awal industrialisasi di suatu wilayah sering kali tercermin



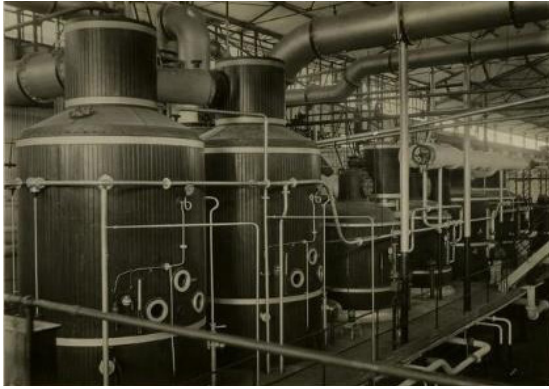
Figur 1. Pabrik Gula Sumberkareng 1920. **Sumber:** Arsip Foto KITLV (5090) 1920



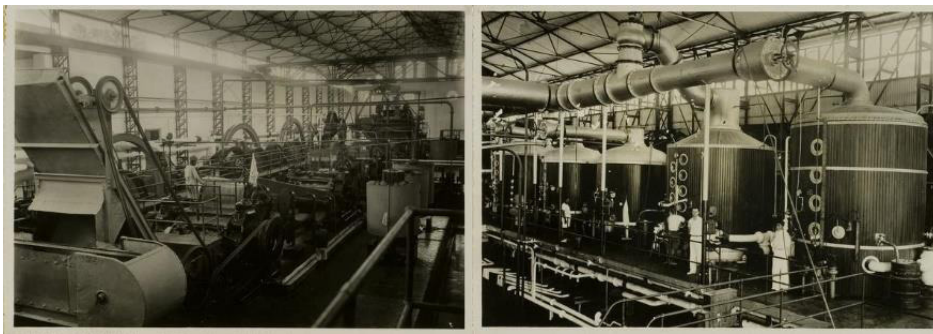
Figur 2. Pabrik Gula Bago 1926. **Sumber:** Arsip Foto KITLV (7705) 1926

dari *industrial heritage* berupa bangunan-bangunan pabrik yang ditinggalkan. Dalam konteks industri gula, *industrial heritage*-nya adalah bangunan pabrik gula itu sendiri. Hal yang sama juga berlaku di Probolinggo, di mana pabrik gula dibangun secara masif dan terletak di lokasi yang strategis. Ini menunjukkan betapa besar peran dan pengaruh pabrik gula terhadap perkembangan kota tersebut (Purwanto dkk., 2020: 120). Struktur bangunan pabrik gula Probolinggo dapat dilihat pada arsip foto tahun 1920 yang memperlihatkan struktur bangunan tampak depan dari pabrik tersebut. Sementara itu, foto arsip tahun 1926 memperlihatkan bagian samping pabrik gula lainnya, Pabrik Bago di Probolinggo, yang dikelilingi pagar putih. Kedua foto tersebut menunjukkan bahwa industri yang berkembang di Probolinggo sekitar tahun 1918 tetap bertahan dan terus memproduksi gula hingga medio akhir 1920an.

Sistem pengolahan gula berbeda dengan komoditas lain yang cenderung praktis dalam produksinya. Penanaman tebu mengalami serangkaian proses sebelum berubah menjadi gula, pemerintah *Gemeente* Probolinggo memerlukan seperangkat alat industri pengolahan untuk memenuhi kebutuhan dari pabrik. Pengolahan gula sebelum masa industrialisasi masih menggunakan cara tradisional, yaitu penggunaan tenaga lembu untuk mengoperasikan peralatan mesin yang terbuat dari kayu hingga masa tanam paksa mengalami perkembangan produksi yang meningkat. Dalam upaya mendukung perkembangan produksi tersebut, pemerintah kolonial Belanda mulai mengimpor mesin dari Eropa seperti penggilingan gula yang memakai tenaga uap. Peralatan ini dapat dilihat pada arsip foto stasiun penguapan Pabrik Gula Sumberkareng yang dipublikasikan pada tahun 1925. Pabrik gula Sumberkareng juga memiliki alat modern lainnya berupa baterai pabrik penghancur dan tempat pengolahan panci masak untuk olahan gula pada arsip foto tahun 1926.



Figur 3. Stasiun penguapan Pabrik Gula Sumberkareng. **Sumber:** Arsip Foto KITLV (29094) 1925



Figur 4 dan 5. Alat-alat mekanik di industri Pabrik Gula Sumberkareng. **Sumber:** Foto Arsip foto KITLV (29093) 1926; Arsip foto KITLV (29096) 1926.

Pada masa *Gemeente* Probolinggo keberadaan pabrik gula memberikan dampak terhadap ekonomi masyarakat, khususnya bagi petani dan buruh pabrik. Pendapatan buruh perempuan di Probolinggo lebih besar daripada wilayah lain, yaitu sekitar 40,25 sen. Namun, pada 1923, pendapatan tersebut mengalami penurunan menjadi 39 sen. Pendapatan buruh laki-laki di Probolinggo berada di urutan keempat setelah Surabaya, Malang, dan Kediri dengan besaran 44,25 sen. Pada 1923, pendapatan tersebut sedikit mengalami penurunan menjadi 44 sen, namun pada 1926 meningkat 1 sen, sehingga menjadi 45 sen. Berdasarkan perbandingan tersebut, *Gemeente* Probolinggo berusaha meningkatkan kesejahteraan masyarakat bumiputra dengan mengatur pendapatan yang diterima oleh buruh pabrik gula (Ruli dan Septina, 2013: 530). Upah buruh pabrik gula mengalami penurunan setiap tahunnya. Berdasarkan data upah harian rata-rata buruh pabrik gula di Jawa pada tahun 1933, disebutkan bahwa buruh laki-laki di *Gemeente* Probolinggo menerima upah sebesar 35 sen, sementara buruh perempuan mendapatkan 26 sen. Upah ini terus menurun mulai tahun 1934 hingga 1938 (Goldberg: 1940).

b. Perkebunan Tembakau

Karesidenan Probolinggo termasuk ke dalam daerah untuk budidaya tembakau karena memiliki tekstur tanah dan kondisi alam yang cocok. Pada masa pemerintahan kolonial Belanda umumnya diproduksi dua jenis

tembakau yaitu, tembakau Voor-Oogst dan Na-Oogst. Daerah yang identik dengan tembakau Voor-Oogst di Jawa, di antaranya adalah Kraksaan, Probolinggo, dan Madura, sedangkan daerah yang menjadi sentral tembakau Na-Oogst ialah Klaten dan Jember (Siti, 2019: 73).

Perkebunan tembakau membutuhkan tenaga kerja untuk bentuk kegiatan pekerjaan seperti pengolahan tanah, pemeliharaan, pemetikan, pengangkutan, pemotongan, dan pengeringan tembakau. Perkebunan tembakau biasanya membagi jenis pekerjaan untuk buruh laki-laki dan perempuan. Buruh laki-laki ditempatkan kerja di bagian pengolahan tanah, penyiraman, pengangkutan, dan pemotongan, sedangkan perempuan sebagai pemelihara tembakau, pemetikan, pengeringan, dan penyortiran. Penerimaan upah dari kegiatan buruh laki-laki dan perempuan di perkebunan tembakau Jawa Timur hampir sama yaitu kisaran 25 hingga 40 sen per hari.

Tabel 2. Produksi Tembakau tahun 1930 (kg)

Karesidenan	Daun Tembakau	Tembakau Krosok	Total
Kedu	57.984	753.368	811.352
Bojonegoro	73.760	2.222.974	2.296.734
Probolinggo	823.129	3.120.413	3.943.542
Bondowoso	1.415.712	3.971.454	5.387.166
Jember	8.577.099	7.303.495	15.880.594

Sumber: *De Landbouw Export Gewassen van Nederlandsch-Indie in 1930*. Batavia: terbitan pemerintah, hlm. 165 (sebagaimana dikutip Siti, 2019).

Hasil produksi perkebunan tembakau dihitung dari dua jenis produk, yakni daun tembakau dan tembakau kering (*krosok*). Tabel di atas menunjukkan posisi Probolinggo dibandingkan dengan daerah penghasil tembakau lainnya. Angka produksi di atas sempat mengalami pasang surut, jika dilihat dari tahun-tahun sebelumnya. Sekitar tahun 1900 hingga 1915 produksi dan penjualan tembakau di Karesidenan Probolinggo mengalami pasang surut produksi. Dalam rentang 15 tahun, produksi tembakau dari hasil panen di wilayah Probolinggo sebanyak 882.066 kg, yang terdiri dari daun tembakau sebanyak 397.914 kg dan *krosok* sebanyak 484.152 kg. Pada 1930 jumlah produksi daun tembakau dan *krosok* di Probolinggo semakin meningkat hingga mencapai 3.943.542 kg, di antaranya daun tembakau sebanyak 823.129 kg dan *krosok* sebanyak 3.120.413 kg (Siti, 2019: 82).

Salah satu tujuan ekspor tembakau dari pelabuhan Probolinggo adalah Eropa, khususnya Jerman (Siti, 2019: 93). Ekspor tembakau dari Probolinggo mengalami fluktuasi antara tahun 1911 hingga 1940. Berdasarkan kedua data tersebut, dapat disimpulkan bahwa sektor perkebunan tembakau di Gemeente Probolinggo cukup produktif jika dibandingkan dengan daerah-daerah lainnya.

Tabel 3. Ekspor Tembakau dari Probolinggo pada 1911-1940 (ton)

Tahun	Total	Tahun	Total
1911	7.299	1926	8.467
1912	6.511	1927	6.829
1913	5.692	1928	8.743
1914	3.083	1929	7.845
1915	6.092	1930	245
1916	5.350	1931	8.853
1917	248	1932	9.653
1918	0	1933	4.100
1919	4.360	1934	6.297
1920	8.549	1935	6.087
1921	2.577	1936	5.675
1922	4.784	1937	7.777
1923	3.994	1938	6.477
1924	5.268	1939	2.692
1925	8.454	1940	1.450

Sumber: Adrian Clemens, J. Thomas Lindblad, dan Jeroen Touwen, *Changing Economy In Indonesia, Volume 12B*, Amsterdam: Royal Tropical Institute, 1992 (sebagaimana dikutip oleh Siti, 2019).

c. Perkebunan Kopi

Probolinggo merupakan salah satu daerah dataran tinggi yang sangat cocok untuk budidaya tanaman kopi, karena memiliki kondisi lahan yang mendukung dan mampu menghindarkan tanaman kopi dari penyakit karat daun. Pada 1830 ketika Probolinggo menjadi bagian dari wilayah Karesidenan Besuki, kebijakan penggunaan tanah dan tenaga kerja harus mengikuti peraturan yang ditetapkan oleh Kabupaten Besuki. Jenis kopi Robusta umumnya ditanam oleh petani di Probolinggo, Lampung, dan Sumatera Selatan, sementara kopi Arabika banyak ditanam di Bali, Aceh, Sumatera Utara, dan Sulawesi Selatan. Pada 1831 tercatat sebanyak 3.895.700 pohon kopi yang berhasil ditanam, termasuk pohon kopi yang sedang berbuah dan bibit kopi muda. Kemudian, pada 1855 Karesidenan Probolinggo menetapkan kebijakan tersendiri terkait penggunaan tanah untuk perkebunan kopi, yang mencakup distrik-distrik seperti Probolinggo, Gending, Padjarakan, Paiton, Kraksaan, dan Tengger (Ulfatus, 2020: 100).

Produksi dan distribusi perkebunan kopi mengalami pasang surut dari tahun 1830 hingga 1870. Selama periode ini, kopi menjadi salah satu komoditas ekspor utama di Jawa. Namun, pada 1900 hama dan penyakit kopi mencapai puncaknya, menyebabkan penurunan kualitas kopi yang berimplikasi pada penurunan pendapatan pemerintah. Hal tersebut juga berdampak pada ketidaseimbangan antara pemasukan dan pengeluaran pada

perusahaan kopi swasta (Ulfatus, 2020: 101).

Pada 1920 pemerintah kolonial Belanda memperluas budidaya kopi karena komoditas ini menjadi salah satu produk ekspor utama setelah gula. Beberapa daerah penghasil kopi di Jawa Timur antara lain Pasuruan (bagian timur), Probolinggo, Jember, Situbondo, Bondowoso, Banyuwangi, dan Lumajang, yang memiliki kondisi topografi yang cocok untuk penanaman kopi (Indah dan Agus, 2014: 73). Berdasarkan data statistik tahun 1924, Gemeente Probolinggo tercatat memiliki sebelas industri kopi (Ruli dan Septina, 2013).

Industri Jasa Transportasi

Ketidakmampuan sistem transportasi untuk mengangkut dan mendistribusikan hasil produksi perkebunan yang terus meningkat, serta untuk mendukung mobilitas penduduk, mendorong pemerintah kolonial Belanda untuk mendirikan perusahaan-perusahaan di sektor jasa transportasi, seperti kereta api, trem, dan perusahaan yang menyediakan layanan bus (Ikhsan 2017: 215).

Dalam hal moda transportasi kereta api, pemerintah kolonial Belanda melihat peluang jangka panjang untuk pembangunan yang mampu mengangkut manusia dan barang dalam jumlah besar. Oleh karena itu, pembangunan jalur kereta api dimulai dari Surabaya pada tahun 1875 dengan rute Surabaya-Pasuruan, yang dikelola oleh *Staatspoorweg*, perusahaan kereta api milik negara. Perkembangan jalur dan stasiun kereta api terus diperluas, terutama di daerah-daerah yang terkait dengan wilayah produksi yang dekat dengan pelabuhan. Pada 1 September 1897 perusahaan kereta api Hindia Belanda, *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM), memperoleh izin untuk membangun fasilitas transportasi kereta api di Jawa Timur (Ikhsan 2017: 224).

Sebelum Probolinggo menjadi *gemeente*, perkembangan industri transportasi kereta api di wilayah ini mulai menunjukkan kemajuan. Pada 1924 tercatat bahwa pemerintah Belanda mendirikan dua pabrik yang berfokus pada perawatan dan perbaikan rel kereta api (Ruli dan Septina, 2013: 527). Ini menunjukkan upaya pemerintah kolonial Belanda untuk meningkatkan perekonomian lokal dengan membangun fasilitas yang mendukung kebutuhan industri di daerah tersebut. Terdapat dua jenis transportasi perkeretaapian, yaitu kereta api dan trem, yang berbeda dalam hal jarak dan fungsinya. Kereta api digunakan untuk transportasi jarak jauh, mengangkut manusia serta barang dalam jumlah besar, sementara tram lebih difungsikan untuk angkutan jarak dekat, mengangkut orang dan barang dengan kapasitas yang lebih kecil (Nurudin, 2015: 464).

Perusahaan tram uap di Probolinggo didirikan pada tahun 1897 oleh Probolinggo *Stroomtram Maatschappij* (PbSM) dengan rute yang meliputi

Probolinggo-Paiton, Umbul-Sumberkareng, dan Probolinggo-Umbul. Rute-rute ini mencerminkan kerja sama antara perusahaan perkebunan dan perusahaan transportasi, yang langsung menghubungkan pusat-pusat pengolahan tebu. Jalur tram tersebut terhubung dengan sejumlah pabrik industri di Probolinggo, seperti pabrik gula di Wonolangan, Padjarakan, Gending, Kandangjati, Umbul, Wonoasih, Jabung, Paiton, Maron, Bago, Sumberkareng, dan Seboro. Kerja sama antara perusahaan tram dan pihak perkebunan ini terbukti saling menguntungkan, karena selain menghubungkan langsung ke pusat pengolahan tebu, lokasi pemberhentian yang dibangun juga strategis, memudahkan pengangkutan penumpang dan barang dari berbagai wilayah. Sejak tahun 1899, PbSM telah melayani angkutan penumpang dan barang di jalur-jalur tersebut, dengan armada yang terdiri dari 19 gerbong penumpang dan 28 gerbong barang (Nanang, 2022: 278).

Pada 1902 hingga 1928, jumlah penumpang dan angkutan barang pada transportasi tram mengalami fluktuasi. Namun demikian, Tram tetap menjadi pilihan moda transportasi yang cepat dengan tarif yang terjangkau serta jadwal yang teratur. Penumpang tram dibagi menjadi tiga kelas: kelas satu untuk orang Eropa, kelas dua untuk orang Cina, dan kelas tiga untuk bumiputra dengan tarif yang lebih murah. Meskipun ada pembagian kelas, hal tersebut tidak menimbulkan masalah, karena sebagian besar masyarakat lebih memilih kelas tiga yang diperuntukkan bagi bumiputra (Nanang, 2022: 278). Pengoperasian transportasi tram di *Gemeente Probolinggo* pada masa itu mirip dengan tram di Surabaya (*Bataviaasch Nieuwsblad*, 23 Juli 1927).

Sektor industri jasa transportasi di *Gemeente Probolinggo* tidak hanya didirikan oleh pemerintah kolonial Belanda, tetapi juga oleh pihak swasta dan bumiputra. Pada tahun 1933, seorang pengusaha bumiputra bernama Ali Karman mendirikan perusahaan transportasi yang berawal dari usaha bengkel perbaikan mesin motor. Dengan modal mobil bekas, Ali Karman mulai menawarkan layanan angkutan barang dan penumpang. Kemudian, ia membeli truk yang disewakan untuk mengangkut hasil perkebunan dan kebutuhan lainnya. Usahanya berkembang pesat, dan pada tahun 1936, ia membeli bus kecil. Rute pertama yang dijalankan adalah Probolinggo-Bermi, karena daerah tersebut belum terjangkau oleh transportasi kereta api untuk mengangkut hasil perkebunan dari Bermi ke Probolinggo (Iqbal, 2021: 6).

Jasa transportasi bus ini tidak hanya digunakan untuk mengangkut hasil perkebunan, tetapi juga untuk mengangkut penumpang dari kalangan priyayi maupun orang Eropa. Pada tahun 1937, bus kecil yang ada dikembangkan menjadi lebih besar dengan nama bus Ooesthoek dan sebuah garasi dibangun sebagai tempat parkir. Bus Ooesthoek ini melayani rute dari Probolinggo-Bermi, Probolinggo-Sukapura, dan Pasuruan-Probolinggo. Rute tersebut kemudian berkembang hingga mencakup wilayah lain seperti Lumajang,

Jember, Pasuruan, Surabaya, dan Malang. Perusahaan bus ini diatur oleh pemerintahan *Gemeente Probolinggo* dengan menetapkan tarif yang sesuai dengan peraturan yang berlaku. Tarif dasar cenderung stabil karena harga bahan bakar tidak mengalami kenaikan, dengan tarif 30 sen pada tahun 1936. Pada tahun 1939, diberlakukan peraturan tambahan terkait bagasi, di mana barang bawaan lebih dari 30 kg dikenakan tarif tambahan sebesar 15 sen (Iqbal, 2021: 6).

Perkembangan jasa transportasi bus di Probolinggo memberi dampak positif terhadap sektor ekonomi, terutama dalam meningkatkan aktivitas pasar dan keberadaan tempat-tempat pemberhentian. Selain itu, sektor sosial juga terdampak, karena bus memudahkan mobilitas penduduk antarwilayah, yang pada gilirannya memperlancar interaksi. Untuk mendukung kemajuan jasa transportasi, terutama bus, Pemerintah *Gemeente Probolinggo* mengambil peran aktif dengan mengaspal jalan dan membuka rute baru, sebagai bagian dari kontribusi terhadap perkembangan kota sekaligus sebagai timbal balik atas pemenuhan kewajiban pembayaran pajak (*ibid*).

Industri Pengolahan dan Konstruksi

Pemerintah kolonial Belanda mendirikan berbagai industri pengolahan di *Gemeente Probolinggo*. Salah satu industri pengolahan yang didirikan adalah Pabrik Kertas Leces. Pabrik ini didirikan pada tahun 1939 dan menjadi pabrik kertas tertua kedua setelah Pabrik Kertas Padalarang (van Assen, 1941: 39). Pabrik Kertas Leces mulai beroperasi pada 1940 dengan kapasitas produksi mencapai 10 ton kertas per hari. Kertas yang dihasilkan terutama adalah kertas cetak yang terbuat dari jerami, yang kemudian diproses melalui proses persodaan (Aditya, 2015: 1). Laporan A.N.I.P Anerta menyebutkan bahwa peralatan di Pabrik Kertas Leces berbeda dengan pabrik kertas Belanda, karena produksinya didasarkan pada selulosa yang diimpor dari luar negeri. Secara keseluruhan, peralatan yang digunakan di Pabrik Kertas Leces adalah peralatan modern dengan sistem pengerjaan yang dimulai dari bawah ke atas (*Algemeen Handelsblad Voor Nederlandsch-Indie*, Februari 1940).

Satu dekade sebelumnya, pemerintah kolonial Belanda juga telah mendirikan industri pengolahan makanan, seperti industri penggilingan singkong dan tepung, industri tekstil yang memproduksi tenun, sarung, dan lurik, serta industri mesin dan pembangunan kapal yang meliputi pembuatan, perakitan, dan perbaikan sarana serta perlengkapan bermotor dan sepeda. Perusahaan yang bergerak di bidang mesin dan pembangunan kapal tersebar di Gending, Paiton, Sumberkareng, Wonoasih, dan Wonolangan. Selain itu, terdapat juga perusahaan yang memproduksi dan mendistribusikan gas, listrik, dan air, yang disalurkan ke berbagai perusahaan di wilayah seperti Bermi, Bago, Pajarakan, Gending, Paiton, Kraksaan, Sumberkareng, Kademangan, Wonoaseh, dan Wonolangan (van Assen, 1941: 39).

Perkembangan industri di *Gemeente* Probolinggo menjadi salah satu faktor pendukung penting bagi pemenuhan kebutuhan pabrik serta kehidupan sehari-hari masyarakat. Perkembangan industri di *Gemeente* Probolinggo tidak hanya terfokus pada industri berskala besar, tetapi juga melibatkan industri dengan skala lebih kecil. Pada tahun 1924, pemerintah juga berupaya meningkatkan perekonomian masyarakat dengan mendirikan berbagai pabrik, seperti sebelas pabrik penggilingan padi, tiga pabrik teh, sembilan pemadam kebakaran, dan empat pabrik es (Ruli dan Septina, 2013: 527). Proses industrialisasi di *Gemeente* Probolinggo juga didorong oleh keberadaan pelabuhan Probolinggo yang mendukung kegiatan ekspor-impor. Menurut laporan *De Indische Courant* pada tahun 1925, pelabuhan Probolinggo tercatat sebagai pelabuhan utama, mengungguli pelabuhan-pelabuhan penting lainnya seperti Tegal, Cilacap, dan Cirebon, dengan total volume 2.578.000 pikul.

Dampak Industrialisasi di *Gemeente* Probolinggo 1918-1942

Industrialisasi di *Gemeente* Probolinggo tidak hanya memengaruhi aspek ekonomi, tetapi juga membawa perubahan dalam aspek sosial. Secara sosiologis, politik segregasi yang diterapkan oleh pemerintah kolonial Belanda menciptakan masyarakat yang terstratifikasi. Masyarakat Probolinggo yang merupakan kelompok heteroge distratifikasi dalam beberapa kategori. Golongan Eropa menduduki kelas tertinggi, diikuti oleh golongan Cina dan warga Timur Asing yang berada di kelas menengah, sementara masyarakat bumiputra ditempatkan di kelas paling bawah. Stratifikasi sosial ini tercermin dalam struktur organisasi kerja dan pengupahan (Ulfatus, 2020).

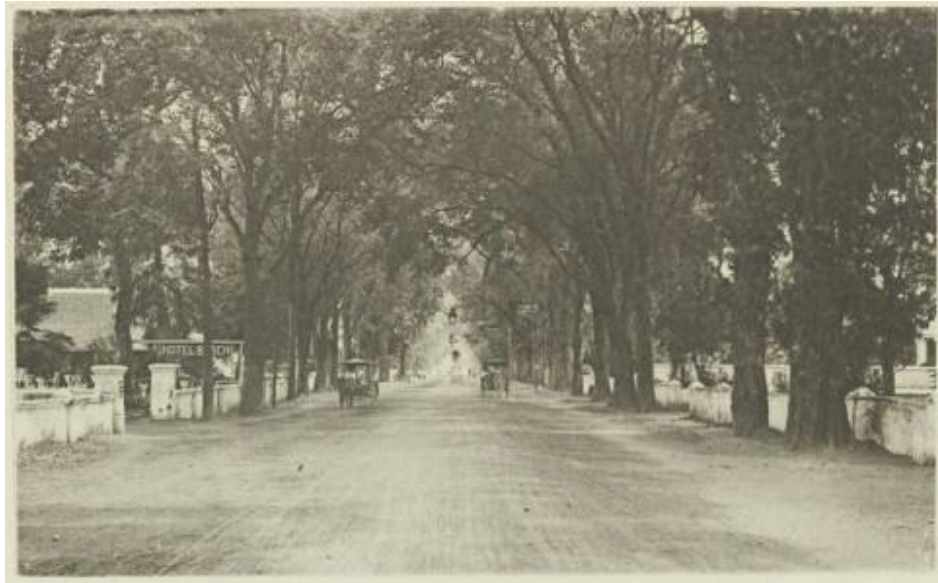
Tabel 4. Klasifikasi status sosial dalam industri

Orang-orang Eropa	Masyarakat Bumiputra
Mandor	Petani
Kontroler	Tenaga kasar
Pejabat	Pegawai
	Buruh perkebunan

Dalam sistem stratifikasi sosial di perkebunan, masyarakat pribumi diberi peran sebagai tenaga kerja kasar yang melakukan pekerjaan fisik yang berat, sementara jabatan yang lebih tinggi diisi oleh orang-orang Eropa. Mengenai upah, buruh pribumi di perkebunan tembakau menerima gaji antara 25 hingga 40 sen untuk pekerjaan-pekerjaan berat, seperti penanaman, pengolahan tanah, pemeliharaan, pemetikan, dan pengangkutan (Siti, 2019: 81). Stratifikasi sosial tersebut juga terepresentasikan dalam sektor layanan jasa transportasi seperti yang telah dijelaskan sebelumnya.

Industrialisasi di *Gemeente* Probolinggo juga berdampak pada penyebaran budaya yang dibawa oleh orang-orang Eropa dan pendatang

Figur 6.
Pemukiman
Eropa di
Gemeente
Probolinggo
pada 1930-
an. **Sumber:**
KITLV 35117 *De*
Europese wijk
te Probolinggo
1930.



lainnya, serta perubahan tata ruang kota untuk mendukung politik segregasi. Orang-orang Eropa ditempatkan di sisi selatan alun-alun; Orang Cina ditempatkan di sepanjang *Grotepostweg* dan sekitar Sungai Banger; orang Arab tinggal di barat laut dekat alun-alun; bumiputra, terutama Melayu berada di sebelah barat; dan orang-orang bumiputra lainnya tinggal di ujung timur, dekat pemukiman etnis Madura dan Cina (Ruli dan Septina, 2013: 528).

Dampak lain dari industrialisasi di *Gemeente* Probolinggo ialah penerapan program kerja yang mencakup pemeliharaan, perbaikan, renovasi, dan pembangunan fasilitas publik. Bentuk pembangunan tersebut di antaranya adalah pengaspalan jalan untuk mempermudah transportasi barang ekspor dan impor, pembangunan infrastruktur komunikasi, seperti kantor pos telegraf. Pemerintah kolonial Belanda juga mendirikan lembaga pendidikan stratifikatif untuk mendidik dan menyiapkan anak-anak menjadi pegawai perkebunan dan tenaga kerja yang membantu pemerintah di Probolinggo (Tyo dan Abdus, 2023: 6). Selain itu, pada 1925, misalnya, pemerintah memperbaiki pasar yang sudah ada untuk mendukung kegiatan perekonomian masyarakat (Ruli dan Septina, 2013: 527).

Kesimpulan

Salah satu tujuan kebijakan otonomi (*Decentralisatie Wetgeving* 1903) yang dikeluarkan oleh pemerintah kolonial Belanda adalah memberikan kewenangan keuangan kepada daerah-daerah agar dapat membiayai kebutuhan mereka sebagai *gemeente* di Hindia Belanda. Pada tahun 1918, Probolinggo dipilih dan ditetapkan sebagai salah satu *gemeente* oleh pemerintah kolonial Belanda. Penetapan ini berimplikasi pada industrialisasi di Probolinggo.

Perkembangan industrialisasi di *Gemeente* Probolinggo semakin meningkat melalui pendirian industri pengolahan dan konstruksi. Selain perkebunan, ada pabrik kertas Leces menjadi industri penyokong ekonomi di *Gemeente* Probolinggo. Di samping itu, ada juga industri pengolahan makanan, seperti penggilingan singkong, pabrik tekstil, serta pabrik mesin dan pembangunan kapal. Sebagai penunjangnya, tumbuh pula perusahaan gas, listrik, dan air yang disalurkan ke berbagai perusahaan di wilayah seperti Bermi, Bago, dan Wonolangan.

Dalam mempermudah distribusi ke luar daerah, sarana pelabuhan menjadi penting. Maka dari itu, aktivitas transportasi melalui kereta dan trem dari pusat produksi ke pelabuhan mengalami peningkatan. Hal ini tampak dari peningkatan pembangunan jalur kereta api dan trem. Potensi pelabuhan Probolinggo sebagai sarana utama ekspor-impor industri memiliki peranan besar di Jawa Timur. Sekitar tahun 1921-1927 Probolinggo melakukan impor dengan jumlah yang besar daripada wilayah lain seperti Banyuwangi dan Pasuruan. Selain itu, dampak industrialisasi terlihat pada fasilitas infrastruktur publik seperti penyediaan fasilitas pendidikan baru, perbaikan pasar dan jalan. Hal tersebut dilakukan pemerintah Belanda untuk mempermudah pengangkutan barang dan mendorong aktivitas masyarakat untuk ikut andil dalam perkembangan industrialisasi di Probolinggo, sehingga ragam industri yang ada di Probolinggo terus dioperasikan untuk menambah pendapatan pemerintah.

Referensi

- Algemeen Handelsblad Voor Nederlandsch-Indie*, Februari 1940.
Soerabaijasch Handelsblad, September 1935.
Soerabaijasch Handelsblad, Agustus, 1934.
Bataviaasch Nieuwsblad, Juli 1927.
De Indische Courant, September 1925.
De Indische Courant, Maret 1936.
De Indische Mercur, Januari 1935, no. 4.
 van Assen, A. H. (1941). *Adresboek van de voornaamste bedrijfstakken der Nederlandsch-Indische Nijverheid*. Batavia: Kolff.
 Elwinda Azmi, Antariksa, & Suryasari, N. (2013). 'Pelestarian Bangunan Stasiun Kereta Api Kota Probolinggo', *Arsitektur E-Journal*, 6, 97–114.
 Aditya Maula Setiawan (2015). *Desain Interior Kantor PT Kertas Leces Bernuansa Modern Klasik* (Tugas Akhir, Institut Teknologi Sepuluh November, Surabaya).
 Goldberg, J.H. (1940). *Handboek De Suiker*. Surabaya: Uitgevers Maatschappij Soerabaia.
 Ikhsan Rosyid Muhjahidul Anwari (2017). 'Sistem Transportasi Darat Perkotaan Surabaya Masa Kolonial 1900-1942', *Mozaik Humaniora*, 17(2): 214–237.
 Indah Ningtyas Oktasari dan Agus Trilaksana (2014). 'Perkebunan Kopi Rakyat di Jawa Timur 1920-1942', *AVATARA, e-Journal Pendidikan Sejarah*, 2(1): 122–129.
 Iqbal Hastri Firmandani dan Agus Trilaksana (2021). 'Perkembangan Transportasi

- Darat (Bus) di Probolinggo Tahun 1933-1956', *AVATARA, e-Journal Pendidikan Sejarah*, 11(3): 1-8.
- Mohammad Ainur Ridlo (2018). *Industrialisasi dan Perubahan Sosial dalam Masyarakat Islam Kota Gresik 1957-1990* (Skripsi, UIN Sunan Kalijaga, Yogyakarta).
- Muhamad Faizin (2016). *Dinamika Industri Pabrik Gula Meritjan Di Kediri Tahun 1930-1945* (Skripsi, Universitas Airlangga, Surabaya).
- Nanang Setiawan (2022). 'Probolinggo Stoomtram Maatschappij: Modernisasi Transportasi Publik di Kota Probolinggo Tahun 1894-1930', *Pangadereng: Jurnal Hasil Penelitian Ilmu Sosial Dan Humaniora*, 8(2): 271-288.
- Nurhadi Sasmita (2011). 'Industrialisasi Di Gemeente Blitar, 1900-1942', *Jurnal Sejarah CITRA LEKHA*, Vol. XVI: 1-18.
- Nurudin Fitroh (2015). 'Peran Kereta Api di Jawa Timur Dalam Pengangkutan Hasil Perkebunan Ke Surabaya Tahun 1878-1930', *AVATARA e-Journal Pendidikan Sejarah*, vol. 3 (3): 459-468.
- Purwanto Setyo Nugroho dkk (2020). 'Identifikasi Pabrik Gula Sebagai Industrial Heritage Di Jawa', *Arsitektura : Jurnal Ilmu Arsitektur dan Lingkungan Binaan*, Vol. 18 (1) April 2020: 119-128.
- Ramaer, Johannes W. (1911). *Rietbranden op Java*. Amsterdam: De Bussy.
- Ruli Muji Astutik dan Septina Alrianingrum (2013). 'Gemeente Probolinggo 1918-1926', *AVATARA, e-Journal Pendidikan Sejarah*, 1(3): 519-531.
- Siti Wardatul Hasanah (2019). *Perkebunan Tembakau di Probolinggo Tahun 1880-1940* (Skripsi, Universitas Airlangga, Surabaya).
- Syamsul Wathoni (2023). 'Transformasi Sosial di Pedesaan: Dampak Industrialisasi Terhadap Kehidupan Masyarakat Lokal', *Al-Mikraj: Jurnal Studi Islam Dan Humaniora*, 3(2): 174-183.
- Teti Hestiliani (2019). 'Decentralisatie Wet Van Nederland Indie 1903', *ISTORIA*, 5(2): 1-10.
- Tyo Eka Mayshurah & Abdus Sair (2023). 'Stratifikasi Sosial Dalam Pendidikan di Probolinggo Pada Era Kolonial Belanda', *Journal of Urban Sociology*, 1(1): 1-10.
- Ucik Wulandari (2015). *Pabrik Gula Padjarakan Kabupaten Probolinggo Tahun 1998-2005* (Skripsi, Universitas Jember, Jember).
- Ulfatus Sa'adah (2020). *Perkebunan Kopi di Probolinggo Tahun 1830-1900* (Skripsi, Universitas Airlangga, Surabaya).
- Untung Sutjahjo (2012). *Kinerja Pabrik Gula Berdasarkan Kapasitas Giling, Tebu Digiling, Jumlah Hari Giling, Jam Berhenti Giling, Overall Recovery, dan Hablur Di Pabrik Gula: Wonolangan, Gending, dan Pajarakan Kabupaten Probolinggo* (Tesis, Universitas Pembangunan Nasional Jawa Timur, Surabaya).