

Dinamika Industri Otomotif N.V. General Motors Java Maatschappij masa Depresi Ekonomi hingga Pendudukan Jepang di Batavia, 1927-1942

Muhammad Afif Abdil Fattah,* Endah Sri Hartatik
Departemen Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Diponegoro
Jl. Prof. Soedarto, S.H. Semarang, Jawa Tengah - Indonesia
*mafifabdilfattah@gmail.com

Abstract

N.V. General Motors Java Maatschappij is an automotive company that is part of General Motors. General Motors is an automotive company from the United States that is the holding company of Buick and opened a branch in Batavia in 1927. The rapid increase in the population of Batavia caused the city to be very representative of the development of the automotive industry. This was mainly due to the community's need for transportation. Using historical methods, this article examines the establishment and early development of N.V. General Motors Java Maatschappij in Batavia, which later expanded to several cities in Java. In its development, N.V. General Motors Java Maatschappij experienced ups and downs, mainly influenced by the global political and economic situation. The results showed that during the Great Depression, N.V. General Motors Java Maatschappij managed to survive due to breakthroughs made, from creating attractive advertisements to opening service classes. The decline of N.V. General Motors Java Maatschappij was caused by the global war and political situation when Japan began to occupy the Dutch East Indies in 1942.

Keywords: *N.V. General Motors Java Maatschappij; Batavia; Dutch East Indies; Automotive Industry.*

Abstrak

N.V. General Motors Java Maatschappij adalah perusahaan otomotif yang merupakan bagian dari General Motors, perusahaan otomotif asal Amerika Serikat yang merupakan perusahaan induk dari Buick. General Motors membuka cabang di Batavia pada 1927. Peningkatan jumlah penduduk yang pesat di Batavia menyebabkan kota tersebut sangat representatif bagi perkembangan industri otomotif. Hal itu terutama karena kebutuhan masyarakat akan alat transportasi. Dengan menggunakan metode sejarah, artikel ini mengkaji pendirian dan perkembangan awal N.V. General Motors Java Maatschappij di Batavia yang kemudian berekspansi ke beberapa kota di Jawa. Dalam perkembangannya, N.V. General Motors Java Maatschappij mengalami dinamika terutama dipengaruhi oleh situasi politik dan ekonomi global. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pada masa Depresi Ekonomi, N.V. General Motors Java Maatschappij berhasil bertahan karena terobosan-terobosan yang dilakukan mulai dari membuat iklan yang menarik hingga membuka kelas servis. Adapun kemunduran N.V. General Motors Java Maatschappij disebabkan oleh situasi perang dan politik global ketika pada 1942 Jepang mulai menduduki Hindia Belanda.

Kata Kunci: *N.V. General Motors Java Maatschappij; Batavia; Hindia Belanda; Industri Otomotif.*

Pendahuluan

Pada awal abad ke-20, Kota Batavia menunjukkan perkembangan yang pesat. Berbagai fasilitas yang dibangun di Kota Batavia berdampak langsung pada peningkatan jumlah

penduduk. Banyak penduduk dari wilayah lain di pulau Jawa bermigrasi ke Batavia. Oleh karena itu, dibutuhkan sarana transportasi untuk mendukung kehidupan di Kota Batavia. Transportasi merupakan salah satu fasilitas bagi suatu daerah untuk maju dan berkembang karena dapat meningkatkan aksesibilitas atau hubungan antardaerah. Proses produksi yang efisien, investasi, dan perkembangan teknologi serta terciptanya pasar dan nilai selalu didukung oleh sistem transportasi yang baik (Adriansyah, 2015, p. 2). Selain itu, ada faktor lain yang menjadikan Batavia termasuk dalam kota industri, seperti ketersediaan bahan baku, sumber daya manusia atau pekerja yang cocok untuk industri kerajinan baik berskala lokal maupun Eropa, standar hidup pekerja yang rendah, upah pekerja yang rendah bagi pelaku industri, dan sebagainya. Ada juga faktor lain yang dipengaruhi oleh kondisi geografis, seperti iklim yang baik yang memungkinkan para pengusaha Eropa untuk tinggal di Hindia Belanda. Selain itu juga didukung oleh transportasi yang murah melalui jalur laut (Sleumer, 1941, p. 112).

Berkaitan dengan alat transportasi, pada 1918, jumlah mobil di Batavia terhitung belum banyak. Hal itu karena para penduduk Eropa lebih nyaman menggunakan kereta dibandingkan mobil pribadi. Namun, situasi tersebut tidak bertahan lama, sekitar 1920-an jumlah mobil di Batavia mengalami peningkatan yang pesat. Untuk menunjang hal tersebut Pemerintahan Kolonial Hindia Belanda pada 1927 membuka industri otomotif pertama yaitu *Naamlooze Vennootschap* (N.V.) atau Perseroan Terbatas General Motor Java Handel Maatschappij. Tidak lama setelah pendiriannya, sekitar 1926 penjualan mobil-mobil N.V. General Motors Java Handel Maatschappij naik 50% dari tahun sebelumnya ("De Autoprijzen in Ned.-Indie," 1927, p. 11). Pada 17 Mei 1927, Pabrik General Motors resmi dibuka di Tanjung Priok, Batavia. Pabrik tersebut merakit mobil dan truk untuk masyarakat Hindia Belanda, sebab sebelumnya mobil dan truk diimpor langsung dari luar negeri.

N.V. General Motors Java Handel Maatschappij adalah perusahaan khusus perakitan mobil pertama dari negara Amerika Serikat yang berdiri di Hindia Belanda. Merek Mobil seperti Chevrolet, Oldsmobile, Buick, Oakland, Cadillac, Vauxhall dan GMC merupakan merek-merek hasil rakitan General Motors. Perakitan di General Motor pada saat itu mencakup *spare part* mobil yang terdiri atas sasis, kerangka mobil, dan mesin.

Dua tahun setelah berdiri, N.V. General Motors Java Handel Maatschappij harus menghadapi krisis yang kemudian dampak langsung terhadap aktivitas perusahaan. N.V. General Motors Java mengalami kerugian yang tidak sedikit yang memaksa otoritas perusahaan mengeluarkan beberapa strategi, seperti bekerjasama dengan perusahaan Jerman, yaitu Opel. Kerja sama tersebut telah menghasilkan mobil baru bermerk Opelette (Sloan, 1964, p. 197). Setelah badai krisis malaise berlalu, N.V. General Motors Java kembali bangkit dan berhasil mengeluarkan secara masif berbagai produk mobil, seperti G.M. Buick Marquette, Buick Standard Six, Chevrolet CA Eagle, Standar Chevrolet 1936, Oldsmobile Touring Sedan, Oakland V-Eight, dan Opel (Opelette Blitz). Namun, semua kejayaan N. V. General Motors Java berakhir saat Pemerintahan Militer Jepang menaklukkan Hindia Belanda pada 9 Maret 1942. Seluruh mesin, peralatan, dan fasilitas produksi lainnya dihancurkan. Sebagai akibatnya, seluruh kegiatan operasional dibekukan pada 24 Maret 1942.

Berdasar latar belakang tersebut, kajian ini berfokus pada perkembangan industri otomotif N.V. General Motors Java Handel Maatschappij mulai dari awal kemunculan, kejayaan, hingga masa-masa surut. Permasalahan tersebut dibahas melalui dua pertanyaan penelitian. *Pertama*, mengapa industri otomotif N.V. General Motors Java Handel Maatschappij muncul di Batavia? *Kedua*, bagaimana perkembangan industri otomotif N.V. General Motors Java Handel Maatschappij, 1927-1942?

Metode

Penelitian ini menerapkan metode penelitian sejarah, yaitu cara menguji dan menganalisis sumber sejarah. Metode sejarah merupakan sekumpulan prinsip dan aturan sistematis untuk memberikan bantuan bagi peneliti sejarah. Metode penelitian sejarah tersebut meliputi empat langkah, yaitu heuristik, kritik sumber, interpretasi dan historiografi (Notosusanto, 1984, p. 11). Sumber yang digunakan dalam penelitian ini berupa dokumen dan arsip diperoleh dari situs web *Delpher* berupa koran semasa tahun 1927 hingga 1942. Sumber sekunder berupa buku-buku referensi dan majalah serta surat kabar diperoleh dari buku yang berjudul *Sejarah Mobil dan Kisah Kehadiran Mobil di Negeri Ini* karya James Luhulima, *Batavia Awal Abad 20* oleh jurnalis Hindia Belanda H.C.C. Clokener Brousson, Perpustakaan Nasional Republik Indonesia Jakarta, ANRI, dan Perpustakaan Pusat Universitas Diponegoro Semarang.

Oud & Nieuw Batavia: Pembentukan dan Perkembangan Kota Batavia

Berdirinya Batavia bermula pada 4 Maret 1621 saat armada *Vereenigde Oostindische Compagnie* (VOC) yang dipimpin oleh J.P Coen berhasil menaklukkan wilayah Jayakarta yang saat itu dikuasai Kerajaan Banten (Blackburn, 2012, p. 14-16). *Oud Batavia* atau Batavia Lama merupakan kota benteng awal pertama kali Batavia didirikan. Wilayah itu dibuat menyerupai kota-kota di Belanda, khususnya Amsterdam (Hanna, 1988, p. 48). Batas-batas Batavia lama yakni, meliputi di sebelah Utara dan Selatan terbentang dari Pantai Utara (Pasar Ikan) hingga sedikit melewati De Javasche Bank (sekarang Bank Indonesia). Kemudian Batavia lama sendiri terbagi dua oleh Kali Besar menjadi bagian Barat dan bagian Timur. Bagian Barat merupakan tempat pemukiman golongan rendah seperti kaum Portugis maupun Tionghoa. Selain itu, di bagian ini juga terdapat pasar daging dan pasarkan serta gudang-gudang tempat penyimpanan bahan makanan. Di bagian timur, terutama di *Tijgergracht* (sekarang jalan Pos Kota) banyak bermukim orang kaya dalam rumah-rumah yang besar dan mewah dengan taman-taman yang luas. Keadaan lingkungan Batavia Lama yang tidak sehat mengakibatkan timbulnya penyakit-penyakit yang menjangkiti para pemukim yang tinggal di dalamnya. Batavia Lama yang dibangun di atas bekas permukaan rawa-rawa menjadi salah satu penyebab betapa tidak sehatnya daerah tersebut, hal ini juga berpengaruh terhadap tingginya angka kematian di sana akibat penyakit malaria dan kolera. Ini pula yang menyebabkan lahirnya istilah baru bagi Batavia sebagai *Graf der Hollanders* atau kuburan orang Belanda.

Nieuw Batavia atau Batavia Baru dibangun pada masa Gubernur Jenderal Herman Williem Daendels (1808-1811). Ia memiliki rencana untuk mengubah dan meningkatkan kesehatan Kota Batavia yang sebelumnya memburuk dengan memindahkan pusat Kota Batavia ke daerah pedalaman yang kemudian diberi nama Weltevreden. Di sekitar Weltevreden muncul pemukiman baru, seperti Tanah Abang, Gondangdia, Meester Cornelis, dan Menteng. Weltevreden memiliki gereja-gereja baru, sekolah, klab, dan teater. Pendek kata, semua ciri khas kota Eropa yang modern ada di Weltevreden. Weltevreden yang menjadi dasar atau pusat kota terkena dampak dari modernisasi yang ternyata mulai memasuki sendi-sendi kehidupan di Batavia. Hal ini terlihat dari pinggiran Kota Batavia yang semakin meluas ke luar Weltevreden, menuju ke daerah yang bernama Gondangdia dan Menteng (Hanna, 1988, p. 212).

Pada awal abad ke-20, perkembangan transportasi yang pesat turut memengaruhi aktivitas perekonomian di Kota Batavia. Transportasi yang lazim digunakan oleh masyarakat Batavia adalah trem kuda. Menurut Tio Tek Hong, ada jenis kendaraan lain yang digunakan bernama *kahar* dengan dua roda dan *kahar per* atau yang oleh orang Priangan disebut *kahar dongdang*. Ada juga *Dos a dos* (sado), delman, serta sejenis kereta tenda seperti E.B.R.O (*Eerste Bataviasche Rijtuig Onderneming*) dan R.O.P.O (*Rijtuig Onderneming Petodjo Oost*), serta

Stroomtram (trem uap) di Batavia. Dalam perkembangannya, trem uap di Batavia kemudian digantikan oleh trem listrik dengan berdirinya *Batavia Electriche Tram Maatschappij* atau Perusahaan Trem Elektrik Batavia (Hong, 2007, p. 75).

Sementara itu, dari segi struktur masyarakat, masyarakat Batavia adalah masyarakat kolonial yang heterogen. Hal itu dapat terlihat dari penduduk yang terbagi menjadi tiga kelompok, yaitu kelompok penduduk Eropa, Bumiputera, dan Timur Asing. Kelompok Eropa pada umumnya terdiri atas orang-orang Belanda dan kelompok masyarakat yang berasal dari Eropa. Kelompok Bumiputera adalah penduduk asli yang mendiami wilayah tersebut. Sementara itu, penduduk yang tidak termasuk ke dalam kelompok Eropa dan Bumiputera dimasukkan ke dalam kelompok Timur Asing seperti masyarakat Arab, Tionghoa, dan sebagainya. Ketiga kelompok masyarakat kolonial dikenai kewajiban hukum publik yang sama. Tidak terdapat perbedaan wajib pajak antara penduduk baik dari kelompok Eropa, Bumiputera, maupun Timur Asing. Selain itu, aturan hukum mengenai kepala daerah (provinsi, kota, dan kabupaten) juga tidak dibedakan di antara ketiga kelompok masyarakat tersebut. Namun, dalam hal sistem kepemilikan tanah, terdapat perbedaan peraturan perundang-undangan. Pendudukan Eropa, Bumiputera, dan Timur Asing memiliki hak yang berbeda-beda (Gemeente Batavia, 1937, p. 23).

Kehidupan ekonomi sangat dinamis karena pusat perdagangan internasional yang dibentuk oleh Belanda di Batavia dengan sistem administrasi yang baik karena didukung oleh para pekerja yang merupakan orang-orang dengan keahlian di bidang yang berkaitan dengan perdagangan di Asia. Selain menjadi pusat VOC, Batavia juga berperan sebagai kota maritim bagi para pedagang Asia dengan keberadaan Pelabuhan Batavia yang menghubungkan para pedagang di Asia dan juga menghubungkan Samudera Hindia dengan Laut Cina Selatan. Selanjutnya, Batavia juga mempunyai peran sebagai tempat berlabuh kapal-kapal yang melintasi pulau-pulau di Nusantara dan antarkota di Jawa. Dengan kata lain, Batavia pada dasarnya merupakan tempat berkumpulnya pedagang dari berbagai wilayah mancanegara dan juga pusat komoditi dari negara-negara di Asia (Niemeijer, 2012, p. 59).

Batavia juga menjadi tempat tujuan komoditas dari berbagai perkebunan. Ekspansi dan perkebunan memberi arti penting dalam sistem perekonomian di *Residentie* Batavia (1854-1905), *Afdeeling* Meester Cornelis (1854-1936), dan *Gemeente* Batavia (1905-1926). Kehadiran pedagang dan juga pemodal asing juga telah mendukung perekonomian masyarakat. Apalagi ketika pemodal-pemodal asing sudah mulai berekspansi di bidang pertanian dan perkebunan. Pertumbuhan ekonomi yang pesat akibat kemunculan perkebunan-perkebunan swasta telah membawa perubahan yang besar dalam proses pertumbuhan, penyebaran, dan komposisi penduduk (Tjandrasmita, et al., 2000, p. 39). Hal itu dapat dilihat dari jumlah penduduk asli Batavia yakni masyarakat Betawi yang dalam waktu singkat terlampaui jumlahnya oleh para pendatang dari Jawa, Sunda, dan Cina. Perubahan tersebut disebabkan oleh pertumbuhan daerah perkebunan di sekitar Kota Batavia yang semakin pesat dan membutuhkan banyak tenaga kerja dan sebagian besar pekerjanya merupakan orang-orang luar masyarakat Betawi. Kebutuhan terhadap produksi tanaman ekspor seperti cokelat, teh, kopi, gula, dan lain-lain dalam jumlah besar akibat permintaan pasar luar negeri telah menyebabkan semakin pesatnya pertumbuhan perkebunan-perkebunan (Telaga Bakti Nusantara Tim, 1997, p. 15).

Mata pencaharian penduduk asli Batavia di *Residentie* Batavia yang sebelumnya hanya bergantung pada hasil pertanian dan nelayan berubah setelah masuknya investasi asing ke wilayah *Residentie* Batavia. Tanah-tanah perkebunan partikelir muncul dan berkembang dengan pesat sehingga membutuhkan tenaga kerja dalam jumlah yang banyak. Keadaan semakin berubah karena investasi ditanamkan para pengusaha sebagian besar ke perkebunan-perkebunan besar. Para pengusaha berusaha menekan biaya produksi dengan memperkerjakan buruh yang murah, dari Cina, Jawa, dan Sunda. Sebagai akibatnya, muncul keseimbangan antara kepadatan penduduk dengan kapasitas lahan karena kedatangan para

pekerja. Hasil produksi pertanian dijual langsung ke luar negeri dengan cara diangkut melalui sungai-sungai kecil dengan menggunakan angkutan hewan, seperti kuda, kerbau, dan sapi. Angkutan hewan ini dapat mengangkut barang dengan lebih cepat dan ekonomis, akan tetapi tidak dapat mengangkut dalam jumlah yang besar. Untuk mengatasi hal tersebut, dilakukan pembangunan sarana transportasi trem yang mampu mengangkut barang pertanian dan perkebunan dalam jumlah lebih besar (Rustian, 1987, p. 9).

Berdirinya N.V. General Motors Java Handel Maatschappij

Perkembangan industrialisasi dan modernisme pada abad ke-19 telah memberikan pengaruh bagi perkembangan Batavia untuk menjadi salah satu kota kosmopolitan di kawasan Asia. Giddens menyatakan bahwa salah satu faktor sebuah kota dikatakan kosmopolitan adalah perkembangan globalisasi dalam berbagai aspek kehidupan sehari-hari masyarakat. Konektivitas yang semakin mudah berkat perkembangan komunikasi, media, dan transportasi sejak abad ke-19 telah menjadikan kota-kota besar seperti Batavia menjadi titik luluh (*melting pot*) berbagai budaya dan bangsa (Ariwibowo, 2019, p. 55).

Salah satu industri yang berkembang pesat sejak abad ke-19 adalah industri otomotif, seperti General Motors (GM). Perusahaan tersebut berdiri di Amerika pada 1892 dan merupakan perusahaan otomotif asal Amerika Serikat sekaligus perusahaan induk dari Buick, perusahaan otomotif yang merupakan divisi GM di Amerika Serikat. Perusahaan General Motors didirikan oleh R.E. Olds dengan tujuan ingin membuat kendaraan yang ditarik tanpa menggunakan kuda. Olds membangun perusahaan tersebut dari tabungannya dan mengubah pabrik mesin angkatan laut dan pabrik industri milik orang tuanya menjadi Olds Motor Vehicle Company. Pabrik pertama yang di dirikan R.E. Olds berada di Detroit, Michigan (Keller, 1989, p. 43).

Produksi mobil pertamanya, yaitu mobil mewah dengan harga US \$1.200. Seri dan model yang kedua dengan harga US \$650 lebih sukses daripada seri pertama. Penjualannya bahkan sampai dengan pergantian abad. Pada 1903 Williams C. Durant mengambil alih General Motors. Durant yang memiliki perusahaan sendiri bernama Buick Motors, menggabungkan perusahaannya dengan Olds Mobile ke dalam General Motors. Keduanya menjadi divisi tersendiri dalam General Motors. Saat kepemimpinan William C. Durant berakhir pada 1920 dan digantikan oleh Alfred P. Sloan, dikoordinasikan lima divisi otomotif, yaitu Cadillac, Buick, Pontiac, Oldsmobile, dan Chevrolet yang aktivitasnya berada di bawah satu kantor pusat. Selama masa kepemimpinan Sloan, General Motors mengalami masa kejayaan. Saham General Motors mencapai nilai US \$1.000.000.000 pada 1919 dan menjadi perusahaan kedua yang mencapai nilai kapitalisasi US \$1.000.000.000 di Amerika Serikat (Keller, 1989, p. 43).

General Motors mengalami keuntungan yang pesat pada 1920. Perkembangan tersebut kemudian terhambat ketika terjadi resesi ekonomi sehingga penjualannya mengalami penurunan pada November 1920. Merespons permasalahan tersebut, Sloan membuat peraturan untuk mengurangi penjualan mobil, terutama penjualan mobil mewah dengan menyimpan stok persediaan, serta menjual saham-saham dari General Motors. Ia juga membentuk General Motors Acceptance Corporation (GMAC) yang memberikan jaminan finansial kepada para pemilik produk General Motors. Setelah resesi ekonomi 1920 selesai, penjualan General Motors kembali meningkat. Pada 1925 penjualan General Motors mencapai delapan kali lipat dari 1920 (Sloan, 1964, p. 225).

Pada 1927, profit General Motors mencapai US \$235.000.000 dan merupakan keuntungan terbesar perusahaan sejak didirikan. General Motors memiliki lebih dari 50.000 pemegang saham pada 1927, lebih banyak dibanding dengan saham pada 1920 yang berkisar 1.927. Penjualan Chevrolet di Amerika Serikat mampu mengalahkan Ford pada 1927 (Pelfrey, 2006, p. 257). Lebih dari satu seperempat juta mobil diproduksi oleh General Motors pada

1927. Setelah keuntungan berangsur-angsur membaik pada 1923 sampai 1928, General Motors pun membuka pabrik di luar Amerika Serikat. Sloan melakukan ekspansi ke luar Amerika Serikat dengan membeli Vauxhall Motors di Inggris pada 1925 dan membuka 19 pabrik General Motors di 15 negara berbeda. Pada 1927 General Motors membeli Adam Opel Jerman dan masuk ke Hindia Belanda dengan membangun pabrik di Batavia (Rudolf, 2006, p. 24-25).

N.V. General Motors Java Handel Maatschappij kemudian secara resmi membuka pabrik perakitan baru di Pelabuhan Tanjung Priok pada 17 Mei 1927, dan pihak N.V. General Motors Java Handel Maatschappij mengatakan bahwa industri itu merupakan asebuah tonggak sejarah dalam perkembangan industri Hindia Belanda. Pembukaan tersebut banyak dihadiri oleh tamu undangan yang terdiri atas para bangsawan dan pejabat yang berasal dari Kota Batavia dan daerah lain. Perwakilan dari N.V. General Motors Java Handel Maatschappij, Mr. Howard menjelaskan tujuan metode produksi perusahaan tersebut di Pulau Jawa menekankan pada penggunaan bahan material dengan kualitas terbaik. Wali kota Batavia juga menyampaikan tentang pentingnya perusahaan otomotif bagi Hindia Belanda, khususnya Batavia (*"De officieele opening,"* 1927, p. 2).

Tujuan lain General Motors membangun industri otomotifnya di Hindia Belanda adalah pembuatan produk dengan bahan lokal untuk beberapa komponen konstruksi mobil sehingga pembeli juga mendapat nilai keuntungan yang besar. N.V. General Motors Java Handel Maatschappij memungkinkan General Motors untuk memasok semua kebutuhan dan persyaratan pembeli di bagian Hindia Belanda. Pihak N.V. General Motors Java Handel Maatschappij mengupayakan agar produk mobil dikirim jauh lebih cepat dari sebelumnya dan tiba dalam kondisi yang lebih baik ke konsumen. N.V. General Motors Java Handel Maatschappij juga memiliki staf yang ahli di setiap bidang layanan, seperti dalam bidang suku cadang, bidang penjualan, dan bidang-bidang lainnya, serta memastikan pemilik otomotif produksi mereka dapat memperoleh manfaat maksimal. Hal tersebut menjadikan General Motors dapat mengembangkan organisasinya dengan sebaik-baiknya dan memberikan kepuasan yang sebesar-besarnya kepada para pelanggannya. Dalam segala hal, upaya-upaya General Motors tersebut berkontribusi pada kemakmuran dan kemajuan daerah tempat produknya dijual (*"Een Nieuw en belangrijk industrie,"* 1927, p. 7).

Perkembangan N.V. General Motors Java Handel Maatschappij

Dalam hal kinerja, N.V. General Motors Java Handel Maatschappij mendapatkan medali emas dari New York Central Committee yang mengatur persaingan kualitas antara 22 pabrik General Motors yang berbeda di seluruh dunia. Medali tersebut salah satunya berhasil didapatkan oleh pabrik General Motors Chevrolet Touring di Priok yang diserahkan oleh wali kota Batavia Mr. A. Meyroos (*"General Motors Java,"* 1932, p. 14). Sejak pembukaan pabrik pada 17 Mei 1927 sampai Maret 1928, sebanyak 7.366 mobil dan truk Chevrolet, di samping 1.525 mobil merek lain, yaitu Buick, Oldsmobile, Oakland, Cadillac, La Salie, Vauxhall dan GM C-Truck berhasil dirakit. Bersamaan dengan itu, permintaan Oldsmobile terus meningkat di Belanda dan Hindia Belanda. Di Hindia Belanda, N.V. General Motors Java telah melengkapi salah satu dari dua gedung perakitan khusus untuk pembuatan Oldsmobiles. Dalam sehari, N.V. General Motors Java Handel Maatschappij dapat memproduksi rata-rata hingga 30 unit (*"De N.V. General Motor Java,"* 1928, p. 5).

Selama satu tahun sejak berdirinya perusahaan N.V. General Motors Java Handel Maatschappij, Pabrik Tanjung Priok telah memproduksi kurang lebih 10 ribu mobil. Pencapaian itu telah memantik George P. Harrington sebagai manajer N.V. General Motors Java Handel Maatschappij-menggantikan Davison- untuk membuka pabrik perakitan Buick di Surabaya sebagai anak perusahaan N.V. General Motors Java Handel Maatschappij pada 1 Desember 1928 (*"N.V. Soerabaiasche automobiel mij.,"* 1928, p. 2). Tingginya jumlah pelamar

pekerjaan di General Motors Java yang tidak mengerti tentang otomotif dan bagian-bagian mobil lainnya menjadikan N.V. General Motors Java Handel Maatschappij mengadakan sekolah kursus pada Senin pagi, 20 Mei 1928 di kantor cabang Tanjung Priuk bagi para pekerja yang ingin bekerja di perusahaan tersebut. Sekolah tersebut berisi kelengkapan mobil, persneling, ban, dan lainnya. Materi kursus diajarkan dalam tiga bahasa, yaitu: Belanda, Melayu, dan Inggris; bergantung bahasa yang digunakan para peserta (*"Service-school,"* 1929, p. 14).

Materi lain yang juga diajarkan adalah mesin dasar dan mengemudi kendaraan seperti sedan dan truk. Setelah materi-materi tersebut diajarkan kemudian diselenggarakan ujian akhir dan jika berhasil, N.V. General Motors Java Handel Maatschappij memberi sertifikat kelulusan bahwa yang bersangkutan telah melakukan ujian. Tidak hanya itu, mereka bahkan diizinkan untuk bekerja langsung sebagai karyawan di N.V. General Motors Java. Sekolah servis itu tidak hanya terbuka untuk murid laki-laki, tetapi juga untuk murid wanita. Hal itu merupakan sesuatu yang baru, di mana pada zaman tersebut masih sangat jarang wanita yang masuk ke dalam dunia kerja pemesinan dan mengemudikan truk. Kemajuan lain adalah N.V. General Motors Java Handel Maatschappij mengizinkan pabriknya dijadikan objek *study tour* (*"Service-school,"* 1929, p. 14).

Pemasaran produk-produk N.V. General Motors Java Handel Maatschappij dilakukan dengan berbagai cara. Awalnya, penjualan produk N.V. General Motors Java Handel Maatschappij berjalan cukup baik karena banyaknya permintaan mobil di awal pembukaannya. Kebutuhan mobil di Hindia Belanda yang kian meningkat kemudian menjadikan N.V. General Motors Java Handel Maatschappij juga melakukan strategi pemasaran melalui media cetak. Banyaknya iklan produk-produk mobil N.V. General Motors Java Handel Maatschappij di surat kabar dan koran serta media cetak lainnya juga membuktikan bahwa N.V. General Motors Java Handel Maatschappij telah menerapkan strategi yang efektif dalam hal pemasaran (*"De officieele opening,"* 1927, p. 2). Selain menggunakan media cetak, sejumlah dealer yang menjual hasil produksi mereka juga tersebar di berbagai wilayah, seperti dealer cabang Batavia N.V. Autohandel Glaser dan N.V. Garage *"De Auto"* Berkhemer & Co. Di luar Kota Batavia, dealer-dealer tersebut juga tersebar di beberapa kota seperti di Cirebon, Yogyakarta, Semarang, Bandung, Sukabumi, dan lain sebagainya. Sejumlah dealer juga ada yang terletak di luar Pulau Jawa, seperti dealer yang berada di Padang, Bangka Belitung, Palembang, Pontianak, dan lain sebagainya.

Dinamika N.V. General Motors Java Handel Maatschappij saat Depresi Besar

Depresi Besar yang terjadi pada 1929 hingga 1930 mengakibatkan penjualan N.V. General Motors Java Handel Maatschappij menurun. Depresi Besar tersebut berdampak pada penjualan, di mana sejak 1929 penjualan truk General Motors turun drastis dari 1,9 juta menjadi 526 ribu pada 1932. Profit General Motors pun mengalami penurunan dari US \$248 Juta pada 1929 menjadi US \$165 Juta pada 1932 (Sloan, 1964, p. 196). Untuk menyelamatkan perusahaan, maka H. Tripper dipilih sebagai General Motors Sales Manager. Tipper segera mendatangi wilayah negara-negara yang terdapat cabang General Motors, tidak terkecuali Hindia Belanda (*"Studiereis,"* 1930, p. 1).

Kunjungan Tipper kemudian membuahkan hasil dengan adanya iklan tertanggal 27 April 1931 mengenai berkendara dengan mobil Buick sepanjang 25 km. Iklan tersebut bertujuan menampilkan kekuatan dari mobil produksi N.V. General Motors Java Handel Maatschappij (*"Automobilisme,"* 1930, p. 6). Namun, upaya tersebut gagal karena masyarakat menyampingkan kebutuhan tersier dan lebih mengutamakan kebutuhan primer dan sekunder. Rumor-rumor bermunculan di N.V. General Motors Java seperti pembubaran perusahaan karena kebangkrutan. Rumor tersebut ditepis oleh Dewan Direksi N.V. General Motors disusul sikap James D. Mooney sebagai Ekspor Manager General Motors pusat yang

kemudian berkunjung ke perusahaan cabang Hindia Belanda. Ia menyampaikan ide mengenai produksi pesawat terbang karena pada saat itu (1930) industri pesawat terbang di Amerika meningkat pesat ("James D. Mooney's bezoek," 1930, p. 5). Ide tersebut diusahakan untuk direalisasikan oleh N.V. General Motors Java Handel Maatschappij dengan mengirim Manager Penjualan Umum, Pak Poe ke Bandung. Pak Poe dikirim untuk mempelajari sistem-sistem penerbangan serta pesawat terbang. Akan tetapi, usulan untuk memproduksi pesawat terbang tidak dapat terealisasi karena biaya produksi pesawat yang cenderung tinggi. Pesawat terbang hanya dapat diproduksi oleh General Motors pusat di Amerika Serikat, yang di kemudian hari pada Perang Dunia II digunakan sebagai perlengkapan militer ("General Motors," 1931, p. 10). Setelah usaha membuat pesawat terbang gagal, N.V. General Motors Java bekerja sama dengan perusahaan otomotif Opel menghasilkan produk bernama mobil "Opelette" pasca-Depresi Besar. Opelette kemudian menjadi angkutan umum yang sekaligus juga menaikkan citra General Motors di mata masyarakat ("Automobilisme," 1932, p. 9).

Kemunduran N.V. General Motors Java Handel Maatschappij

Tidak lama setelah Depresi Besar, kebangkitan ekonomi mulai terlihat dengan meningkatnya Produk Domestik Bruto (PDB) sebesar 2.5%. Kebangkitan ekonomi itu terjadi karena naiknya komoditi Hindia Belanda yang berasal dari petani kecil dan ketersediaan pangan di Jawa (Booth, 1998, pp. 40-41). Kebangkitan ekonomi di Hindia Belanda juga ditandai dengan adanya pabrik dan perusahaan-perusahaan besar baru. Pada 1932, secara umum N.V. General Motors Java Handel Maatschappij mengalami kemajuan. Namun demikian, hal sebaliknya dirasakan dari sisi internal perusahaan sehingga terjadi pergantian direktur karena dipandang gagal dalam menghadapi keterpurukan.

George C. Seers sebagai direktur baru memandang N.V. General Motors Java Handel Maatschappij memiliki kekurangan terutama dari sisi periklanan yang kurang menarik. Seers kemudian menggagas produksi mobil yang dapat memuat perkakas dan perlengkapan untuk servis kendaraan General Motors. N.V. General Motors Java Handel Maatschappij menyebut iklan ini dengan sebutan "*mobil service*" di mana mobil tersebut memiliki keunggulan untuk melakukan servis kendaraan. Mobil itu juga sekaligus dimanfaatkan untuk memberikan edukasi dan informasi kepada masyarakat tentang perseneling, gigi, dan lain-lain. Selain itu, mobil tersebut juga memperkenalkan produk-produk General Motors ke masyarakat Jawa. Iklan mobil servis terbukti mampu mendorong penjualan produk General Motors hingga 25% pada 1933 ("*Moderne service*," 1935, p. 5).

Memasuki tahun 1940, Jepang sangat tertarik pada wilayah Selatan. Hal itu tidak lain karena suplai minyak yang melimpah. Pihak Departemen Angkatan Darat Jepang kemudian berusaha menempuh jalan diplomatik untuk memperoleh minyak, sehingga dibuatlah perjanjian dengan pihak Pemerintahan Kolonial Hindia Belanda pada 1940 melalui Perundingan Perdagangan Jepang-Belanda. Namun, perundingan tersebut tidaklah mulus. Menjelang kedatangan Jepang di Pulau Jawa, seluruh mesin, peralatan dan sebagainya dihancurkan oleh pihak militer Belanda. Ketika Jepang berhasil menaklukkan Hindia Belanda sepenuhnya pada 9 Maret 1942, kegiatan operasional N.V. General Motors Java Handel Maatschappij langsung dibekukan pada 24 Maret 1942. Para staf dan karyawan yang berkebangsaan Amerika, Inggris, dan Belanda segera ditangkap dan pabrik tersebut dikuasai oleh tentara Jepang. General Motors pun hengkang dari Hindia Belanda dan menarik seluruh investasi dari N.V. General Motors Java Handel Maatschappij pada 31 Desember 1942. Pada April 1955, seluruh aset lain yang tercatat dalam daftar cabang GM Java dan Djakarta dijual kepada Gatja Motor, sebuah perusahaan lokal Indonesia di Sunter Jakarta Utara. Pamor mobil-mobil AS dan Eropa di Indonesia, semenjak itu mengalami penurunan (Suhendra, 2019).

Simpulan

General Motors adalah perusahaan otomotif Amerika Serikat yang didirikan oleh R.E. Olds pada 1892. Popularitas dari produk ciptaan General Motor yang tinggi mengakibatkan pembukaan cabang di Hindia Belanda dengan nama N.V. General Motors Java Handel Maatschappij menjadi mudah. Selain karena tingginya antusiasme masyarakat, pembukaan perusahaan cabang di Batavia juga didukung oleh ketersediaan bahan-bahan baku lokal untuk pembuatan beberapa komponen. Hal itu telah memberikan keuntungan yang besar bagi perusahaan. Selama berdiri di Batavia, N.V. General Motors Java Handel Maatschappij telah terbukti mampu bertahan dalam segala kondisi. Pada masa Depresi Ekonomi dan penjualan menurun, N.V. General Motors Java Handel Maatschappij mengupayakan berbagai hal untuk dapat bertahan, mulai dari membuat iklan yang menarik, membuka kursus servis, hingga sempat muncul ide untuk memproduksi pesawat terbang. Upaya tersebut ternyata membuahkan hasil terutama karena pemasangan iklan yang menarik dan kursus servis yang kemudian menambah pemasukan. Adapun kemunduran N.V. General Motors Java Handel Maatschappij disebabkan oleh situasi politik global, yaitu ketika Jepang mulai menduduki kawasan Hindia Belanda dan pada akhirnya benar-benar tidak beroperasi lagi.

Referensi

- Adriansyah. (2015). *Manajemen transportasi dalam kajian dan teori*. Jakarta: Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama.
- Ariwibowo, A.G. (2019). Perkembangan budaya kosmopolitan di Batavia 1905-1942. *Jurnal Sejarah dan Budaya Handep*, 3(1), 55-74.
- Automobilisme: Betrouwbaarheidsrit general motors. 25000 k.m. in 25 dagen (19 April 1930). *Bataviaasch Nieuwsblad*.
- Automobilisme: De opelette (fabrikaat van general motors). (12 November 1932). *De Indische Courant*.
- Blackburn, S. (2011). *Jakarta: sejarah 400 tahun* (Gatot Triwira, Trans.). Jakarta: Komunitas Bambu.
- Booth, A. (1998). *The Indonesian economy the nineteenth twentieth centuries: A history of missed opportunities*. New York: The Australian National University.
- De autoprijzen in Ned.-Indie. De prijzen zulen eer omhoog dan omlaag gaan, zegt manager davisson. (19 Maret 1927). *De Locomotief*.
- De N.V. general motor java. een geweldig bedrijf. (17 April 1928). *De Indische Courant*.
- De officieele opening van general motors. (17 Mei 1927). *Bataviaasch Nieuwsblad*.
- Een nieuw en belangrijk industrie voor het oosten. (17 Mei 1927). *Bataviaasch Nieuwsblad*.
- Gemeente Batavia. (1937). *Batavia als handels, industrie, en woonstad*. Batavia: N.V.G. Kolff & Co.
- General motors als vliegtuig-importir. (10 Februari 1931). *Soerabaiasch Handelsblad*.
- General motors java, het eerste lustrum. (17 Mei 1932). *De Locomotief*.
- Hanna, W.A. (1998). *Hikayat Jakarta*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Hong, T.T. (2007). *Keadaan Jakarta tempo doeloe: Sebuah kenangan 1882-1959*. Jakarta: Masup Jakarta.
- Keller, M. (1989). *Rude awakening: The rise fall and struggle for recovery of general motors*. New York: William Morrow & Co.
- Moderne service van de general motors. (20 December 1935). *De Koerier*.
- N.V. soerabaiasche automobiel mij. (15 November 1928). *De Indische Courant*.
- Nederlandsch-Indië. James d. mooney's bezoek aan java. (18 Januari 1930). *Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië*.

- Niemeijer, H.E. (2012). *Batavia masyarakat kolonial abad xvii* (Tjandra Mualim, trans.). Jakarta: Masup Jakarta.
- Notosusanto, N. (1984). *Masalah penelitian sejarah kontemporer, suatu pengalaman*. Jakarta: Inti Idayu Press.
- Pelfrey, W. (2006). *Alfred, and general motors: The story of two unique men, a legendary company, and a remarkable time in american history*. New York: Amacom Books.
- Rudolf, M. (2006). *Engineers of happy land: Perkembangan teknologi dan nasionalisme di sebuah koloni*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Rustian, K. (1987). *Ekonomi transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Service-school. General motors cursus voor autimobiel mechaniciens. (13 Mei 1929). *De Locomotief*.
- Sleumer, W. (1941). *Nederland in en buiten Europa: Leerboek der sociaal-economische geografie*. Amsterdam: H.J. Paris.
- Sloan, A.P. (1964). *My years with general motors*. New York: Doubleday & Company Inc.
- Studiereis. Mr. Harry tipper op java. (11 April 1930). *Algemeen Handelsblad voor Nederlandsch-Indië*.
- Suhendra. (29 Oktober 2019). General motors menyerah: ironi pabrik mobil pertama di RI. *CNBC Indonesia*. <https://www.cnbcindonesia.com/news/20191029144249-4-111025/general-motors-menyerah-ironi-pabrik-mobil-pertama-di-ri>
- Telaga Bakti Nusantara Tim. (1997). *Sejarah perkeretaapian Indonesia jilid I*. Bandung: Angkasa.
- Tjandrasasmita, U., et al. (2000). *Sejarah perkembangan Kota Batavia*. Jakarta: Pemda DKI, Dinas Museum dan Pemugaran.