

Pelabuhan Udara Paal Merah Dalam Agresi Militer Belanda Di Jambi tahun 1947-1950

Wahyu Zamzami, Nelly Indrayani
 Program Studi Ilmu Sejarah, Universitas Jambi,
 Email : Wahyuuuuzamzami@gmail.com

Diterima: 14 Maret 2021	Direvisi : 23 Mei, 2021	Diterbitkan: 11 Juni2021
-------------------------	-------------------------	--------------------------

Abstract

The existence of air transportation cannot be separated from human life that supports politics and defense and security. The Paal Merah Jambi airport has been around since 1933 and is a symbol of the transportation revolution of the Jambi area. Dutch military aggression I and II helped drag Paal Merah into conflict by using it as one of the entrances to control Jambi and as an important transportation asset. On the other hand, during military aggression the Jambi government had planned to build an airline but failed. This study aims to determine the history and role of the Paal Merah Jambi airport during the Dutch military aggression. The research method used in this research is historical methods, consisting of heuristics, source criticism, interpretation and historiography. Through this method, it shows that the construction of Paal Merah Jambi airport is influenced by the need for efficient transportation for communication and defense. However, over time it has begun to penetrate the economic sector through commercial flights.

The construction of the Paal Merah Jambi airport is indeed influenced by economic, social and political backgrounds. In its historical development, Paal Merah Jambi airport is an important aircraft transit place for domestic and international flights. In addition, this place also provides aircraft refueling, which is no longer found.

Keywords: Aviation, Jambi, Paal Merah.

Abstrak

Keberadaan transportasi udara tidak dapat dipisahkan dari kehidupan manusia yang mendukung politik, dan pertahanan keamanan. Pelabuhan udara Paal Merah Jambi telah ada sejak tahun 1933 dan merupakan lambang revolusi transportasi dari daerah Jambi. Agresi militer Belanda I dan II turut menyeret Paal Merah kedalam konflik dengan menggunakannya sebagai salah satu pintu masuk untuk menguasai Jambi dan sebagai salah satu aset perhubungan yang penting. Disisi lain semasa agresi militer pemerintah Jambi pernah merencanakan membuat maskapai penerbangan namun gagal. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui sejarah dan peran pelabuhan udara Paal Merah Jambi pada masa agresi militer Belanda. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yakni menggunakan metode sejarah, terdiri dari heuristik, kritik sumber, intepretasi dan historiografi. Melalui metode ini menunjukkan bahwa pembangunan pelabuhan udara Paal Merah Jambi dipengaruhi oleh kebutuhan transportasi yang efisien untuk komunikasi dan pertahanan. Namun seiring waktu mulai merambah sektor ekonomi melalui penerbangan komersil.

Pembangunan pelabuhan udara Paal Merah Jambi memang dipengaruhi latar belakang ekonomi, sosial dan politik. Dalam perkembangan sejarahnya pelabuhan udara Paal merah Jambi merupakan tempat transit pesawat yang penting untuk penerbangan dalam maupun luar negeri. Selain itu tempat ini juga menyediakan pengisian bahan bakar pesawat yang saat ini sudah tidak ditemukan lagi.

Kata Kunci: Penerbangan, Jambi, Paal Merah.

PENDAHULUAN

Dalam sejarahnya, transportasi udara terbilang paling akhir diciptakan manusia dibandingkan dengan transportasi darat dan laut. Hal ini ditandai dengan keberhasilan Wright bersaudara pada tahun 1903 yang telah

membangun 'wright flyer I'.¹ Awalnya transportasi udara ini bertujuan olahraga atau

¹Wright Flyer I' merupakan sebuah pesawat yang di bangun oleh Wright bersaudara pada tahun 1903 dengan sebuah mesin empat silinder rancangan mereka sendiri, setelah dilakukan

pertandingan. Seiring berjalannya waktu transportasi tersebut berevolusi menjadi sebuah mesin perang hingga sebagai alat angkut komersil dalam dunia penerbangan. Sebagaimana transportasi lainnya, transportasi udara juga memiliki tempat pemberhentian disebut sebagai Pelabuhan Udara atau sekarang dikenal dengan Bandara.²

Pelabuhan Udara atau kini disebut dengan Bandara pertama dibangun di Hindia Belanda yaitu Pelabuhan Udara Cililitan pada tahun 1924, yang saat ini kita kenal sebagai bandara Halim Perdana Kusuma. Kemudian pembangunan pelabuhan udara dilanjutkan di berbagai daerah tanah jajahan Hindia Belanda guna mempermudah akses transportasi terutama dalam keadaan darurat. Terdapat beberapa pembangunan pelabuhan udara di Sumatera, di antaranya terdapat di Jambi yang saat itu merupakan salah satu Keresidenan Pemerintah Kolonial di Hindia-Belanda. Pada awalnya, Jambi memiliki tiga pelabuhan udara yang di bangun atas perintah Departement Van Oorlog pada tahun 1933 untuk keperluan pendaratan darurat. Masing-masing pelabuhan udara berlokasi di tiga tempat yang berbeda. Yang pertama di Km 7 dari Kota Sarolangun, yang kedua Teluk Kualii daerah Tebo, sedangkan satu lagi berada dipinggir pusat Kota Jambi sekitar 7 Km kearah selatan yang dikenal dengan sebutan pelabuhan udara Paal Merah km.7. Namun pada tahun 1935 dua pelabuhan udara di Sarolangun dan Tebo

sudah tidak beroperasi tanpa diketahui penyebabnya. Hanya pelabuhan udara Paal Merah yang bertahan dan menjadi pelabuhan udara yang sangat penting keberadaannya sebagai penunjang transportasi udara di Jambi.

Pelabuhan udara Paal Merah merupakan satu-satunya pelabuhan udara di wilayah keresidenan *Djambi* pada masa itu. Pelabuhan udara tersebut mendapat perhatian khusus dari pemerintah Kolonial, karena merupakan salah satu aset penting penunjang ekonomi, sosial budaya, politik, dan pertahanan keamanan di bidang transportasi udara. Pada tahun 1933 pelabuhan udara Merah resmi didirikan dan pada tahun 1937 terjadi pembangunan serta perluasan pelabuhan udara oleh pemerintah Kolonial. Kemudian pada tahun 1942 Jepang masuk ke Jambi dan melakukan pembangunan sebuah *bunker* di kawasan Pelabuhan udara tersebut. Tahun 1945 pasca kemerdekaan rakyat Jambi mengambil alih pelabuhan udara tersebut dan memasang senjata *Anti-Aircraft Gun* (AAC) atau lebih dikenal senjata anti serangan udara. Pada tahun 1949 pelabuhan udara Paal Merah menjadi tempat penyelundupan opium dan obat-obatan guna mendanai perang, dan ditahun yang sama Kolonel Abunjani selaku komandan TKR daerah Djambi mendapat penawaran dari R.R Cogley seorang penerbang asal U.S mengenai rencananya mendirikan maskapai penerbangan *Rep. Commercial Airlines* dengan modal awal 500.000 str. Dollar.

Tahun 1947-1950 pelabuhan udara Paal Merah Jambi mendapat serangkaian serangan atau lebih dikenal dengan agresi Militer Belanda, yang dilakukan oleh Belanda dengan maksud dapat menduduki wilayah Indonesia kembali setelah perang dunia II berakhir. Terdapat banyak peristiwa sejarah yang terjadi di pelabuhan udara Paal Merah. Hal ini menyebabkan penulisan narasi sejarah mengenai pelabuhan udara Paal Merah menjadi penting untuk dilakukan pengkajian lebih dalam, sebab sejarah secara historis

beberapa kali percobaan terbang maka pada tahun 1905 berhasil terbang sejauh 39 kilometer sehingga di tahun 1908 Wilbur membawa sebuah pesawat wright flyer IV ke Eropa untuk diperagakan disana. Sebuah apresiasi Dari TNI Angkatan Udara, Seabad Penerbangan, Jakarta : TNI AU, 2003. hlm 19.

² Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. (<http://hubud.dephub.go.id/website/Bandara.php> diakses pada 04/03/2020 pukul 07:57 WIB)

pelabuhan udara ini merupakan saksi dari berbagai gejolak yang terjadi di Jambi. Mulai dari periode kolonialisme Belanda, hingga masa revolusi kemerdekaan. Hal ini membuktikan selain sebagai prasarana umum, pelabuhan udara juga memiliki aspek historis yang layak di teliti, untuk itu penulis ingin mengangkat judul “Sejarah Pelabuhan Udara Paal Merah Jambi 1933-1950”.

Penulisan ini menggunakan metode yang pada umumnya terdapat pada tulisan-tulisan sejarah yang terdiri dari heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi.³

Tahap pertama yang dilakukan adalah mengumpulkan sumber atau heuristik.⁴ Terdapat sumber tertulis dan lisan yang digunakan dalam penelitian ini, dimana sumber tertulis kebanyakan didapatkan dari Arsip Nasional Republik Indonesia berupa surat resmi antara residen Djambi dengan *Departement Van Verkeer En Waterstaat* dan dokumen dari hasil sitaan Hatta *Djogja Documenten*. Sementara sumber lisan didapatkan dari wawancara dengan narasumber sebagai pelaku sejarah.

Tahap kedua adalah kritik sumber, dalam penulisan sejarah kritik sumber terbagi menjadi dua yaitu kritik eksternal dan kritik internal. Kritik eksternal ialah cara melakukan verifikasi atau pengujian terhadap aspek-aspek luar dari sumber sejarah.

Aspek luar yang dimaksud meliputi empat tahap Otentisitas, Mendeteksi sumber palsu, Integritas, dan Penyuntingan. Dalam penilaian aspek ekstern penulis menemukan arsip asli berupa surat, foto, koran dan juga peta yang dapat dipertanggungjawabkan keasliannya dan dapat dipastikan lolos seleksi empat tahap diatas dari Perpustakaan Nasional Republik Indonesia dan kantor Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI).

³ Dudung Abdurrahman, Metodologi Penelitian Sejarah, (Jakarta: Logos Wacana Ilmu, 1999), hlm. 55

⁴ Helius Sjamsuddin, Metode Sejarah, (Yogyakarta : Ombak , 2007), hml. 86

Kritik internal merupakan kebalikan dari kritik eksternal, kritik ini lebih menekankan aspek “dalam” yaitu isi dari sumber: kesaksian (testimony). bertujuan untuk melihat kredibilitas kesaksian, apakah isi dari arsip tersebut berhubungan dan dapat di pertanggung jawabkan.

Tahap ketiga interpretasi, interpretasi yang berarti menafsirkan atau memberi makna kepada fakta-fakta atau bukti-bukti sejarah. Setelah dokumen-dokumen tersebut dikritik dan di interpretasi, selanjutnya Historiografi merupakan tahap akhir dari penelitian sejarah. Historiografi merupakan suatu cara penulisan, pemaparan, atau pelaporan hasil penelitian sejarah yang telah dilakukan.

ISI DAN KONTEN ARTIKEL

Agresi Militer Belanda I di Jambi

Berawal pada tanggal 2 Maret 1947 Pemerintah RI dan Pemerintah Hindia Belanda menandatangani perjanjian Linggarjati, yang berisi pengakuan Belanda terhadap wilayah Republik Indonesia meliputi Jawa, Madura dan Sumatera. Namun berdasarkan laporan-laporan yang masuk ke pemerintah Jambi, Belanda masih kerap melakukan patrol disekitar perairan Kuala Tungkal serta menangkap kapal-kapal yang lewat di daerah tersebut.

Pelanggaran ini langsung ditindaklanjuti oleh Letnan Muda Ardjai, Sersan Mayor Laisa dan Inspektur Polisi Marpi yang diberi tugas untuk mendatangi Angkatan Laut Belanda dan memberi peringatan agar meninggalkan perairan tersebut. Akan tetapi pimpinan Angkatan Laut Belanda menganggap wilayah tersebut merupakan wilayah perairan Internasional sehingga mereka menangkap Letnan Muda Ardjai beserta rombongan atas tuduhan Ekstrimis yang dapat membahayakan.

Mendengar bawahaannya ditangkap pihak Belanda Kepala Kepolisian Keresidenan Jambi Komisaris Polisi Zainal Abidin bersama

staf Ajun Inspektur Polisi Asmara Siagian, Komandan Polisi Sutardjo, Agen Polisi Arifin Maelan, Mahyuddin Diah merupakan Syahbandar Kuala Tungkal, Long Jakfar adalah anggota dari Lasykar Hulubalang dikawal juga oleh Letnan Muda M. Saman Idris Komandan PT Detasemen Muara Sabak, serta dua orang pasukan Letnan Muda Nungcik Alclaff dan Letnan Muda Ilyas Jana'ib.

Diatas kapal Belanda Komisaris Polisi Zainal Abidin menyampaikan protes dan peringatan karena Angkatan Laut Belanda telah melanggar perjanjian dengan memasuki wilayah perairan Indonesia dan melakukan penangkapan- penangkapan kepada Pimpinan Angkatan Laut Belanda.

Akan tetapi Pimpinan Angkatan Laut Belanda juga menangkap Komisaris Polisi Zainal Abidin beserta anggota dan membawanya ke Palembang untuk diadili dalam siding karena dianggap telah melakukan provokasi. Namun tak lama kemudian mereka dibebaskan atas bantuan Gubernur Muda Sumatera Selatan Dr M. Isa.⁵ Sejak saat itu situasi Jambi dengan Belanda kian memanas hingga Agresi Militer Belanda I.

Pada Agresi Militer Belanda I tepatnya pada tanggal 27 Juli 1947 kota besar di Jawa dan Sumatera diserang oleh militer Belanda. Berbeda dengan kota- kota lainnya yang diserang dan diduduki oleh Belanda, di Jambi terdapat beberapa penyerangan yang berfungsi untuk menjatuhkan mental perjuangan. Belanda melakukan blokade ekonomi Jambi melalui perairan Tanjung Jabung menggunakan kapal perangnya.

Selain itu pesawat Belanda jenis Mustang melakukan tugasnya dengan cara melakukan manuver berputar-putar dan melakukan penembakan diatas Pelabuhan Udara Paal Merah setelah itu pesawat menyusuri hulu sungai Batanghari menuju

Pulau Musang sehingga dalam insiden penembakan tersebut menewaskan seorang penduduk di Pulau Musang dan di daerah Lubuk Ruso mengenai kapal roda lambung yang berisi minyak untuk keperluan perjuangan.⁶

Dalam penyerangan tersebut dapat dikatakan tidak terlalu signifikan bagi Jambi, pasalnya Belanda menengtahui militer Jambi saat itu dilengkapi dengan senjata canggih yang dibeli dari singapura salah satunya adalah senjata berat AAC 12,7 (Anti Aircraft) yang ditempatkan di dua titik yaitu Dusun Simpang dan Suak Kandis.⁷

Disisi lain terdapat upaya agar Jambi bisa kembali berhubungan dengan daerah-daerah lain termasuk luar Negeri melalui udara karena perairan Jambi telah di blokade Belanda. Pimpinan PERMIRI R.Soedarsono dibantu oleh Muhammad dan Sugiman berhasil membuat pabrik minyak II kenali Asam menjadi tempat penyulingan minyak pesawat, produksi pertama menghasilkan sebanyak 1.000 liter. Kemudian dilakukan uji coba pertama menggunakan pesawat jenis ANSEN yang di kendari pilot berkebangsaan Australia dan turut serta dalam penerbangan tersebut Kolonel Sujono dan beberapa orang perwira AURI.

Soedarsono membuat minyak pesawat berdasarkan buku dan catatan yang ditinggalkan oleh Belanda setelah Jepang masuk ke Jambi, dalam catatan tersebut dikatakan bahwa minyak Jambi adalah jenis minyak terbaik nomor dua di Dunia sehingga dapat dijadikan minyak pesawat. Sejak saat itu Pemerintah Jambi memerintahkan PERMIRI untuk memproduksi minyak pesawat dalam jumlah besar dan Pelabuhan Udara Paal merah menjadi tempat transit pengisian bahan bakar pesawat baik untuk kebutuhan perjalanan dalam maupun luar negeri.

⁵Abdurrahman, Sayoeti, dkk, "Sejarah Perjuangan Kemerdekaan RI (1945-1949) diProvinsi Jambi",Jambi: CV. Majelis Raya Offset Jambi.1991.Hlm.52

⁶ Ibid.Hlm 52

⁷ Ibid.Hlm.48

Pada tanggal 2 Oktober 1947 diputuskan oleh pemerintah RI dan Belanda menyetujui bahwa Perundingan Linggarjati resmi tidak diakui lagi. Untuk menyelesaikan konflik antara Indonesia dan Belanda maka dibentuklah KTN (Komisi Tiga Negara) maka dengan ini agresi militer Belanda I berakhir.⁸

Meskipun agresi militer Belanda I telah berakhir namun kekhawatiran sewaktu-waktu Belanda kembali menyerang masih menyelimuti daerah-daerah di Indonesia. Untuk itu Jambi dari Komandemen Sumatera berupaya memperkuat kekuatan pertahanan militer melalui beberapa langkah melalui pembentukan Komando Daerah Militer Jambi dengan jabatan Komandan dipegang oleh Kolonel Abunjani dan pada saat ini TKR telah berganti nama menjadi TNI. Setelah itu di Jambi diadakan rapat Dewan Pertahanan Daerah Jambi, menurut analisa rapat tersebut jika Belanda kembali melancarkan Agresi Militer kembali maka Jambi memiliki empat jalur pintu masuk salah satunya Pelabuhan Udara Paal Merah sebagai pintu masuk angkatan udara Belanda menguasai Jambi.

Untuk strategi apabila serangan Belanda di Pelabuhan Udara Paal Merah tak dapat dihentikan, maka diterapkan taktik bumihangus dengan cara minyak dari Kenali Asam disalurkan menuju Paal Merah menggunakan pipa yang telah dilubangi kecil-kecil dan dibuat melingkari lapangan. Sehingga apabila pesawat milik Belanda mendarat maka pipa tersebut dialirkan minyak untuk membakar fasilitas di Pelabuhan Udara Paal Merah agar tidak digunakan oleh Belanda.

Untuk menghalau serangan Belanda Terhadap Pelabuhan Udara Paal Merah Jambi maka ditempatkan Komandan Kapten Suyono dan 20 orang AURI dibantu satu kompi Angkatan Darat dengan Kapten Buyung Malik sebagai Komandan. Untuk persenjataan awalnya Paal Merah dilengkapi persenjataan satu AAC dan sebuah senapan mesin berat

12,7 namun dirasa belum cukup maka persenjataan ditambah tiga buah AAC dan beberapa senapan mesin berat 12,7.

Agresi Militer Belanda II di Jambi

Sebelum memberikan peran dan gambaran Pelabuhan Udara Paal Merah Jambi sewaktu serangan Agresi Militer Belanda II, penulis menemukan dokumen arsip mengenai catatan perjalanan menggunakan pesawat Catalina RI 005 sayangnya penulis tidak dapat mengetahui siapa penulis aslinya. Berdasarkan hasil pengamatan dan penelitian penulis tampaknya surat enam lembar tersebut merupakan hasil sitaan pasukan Belanda terhadap arsip yang dimiliki oleh Wakil Presiden RI pada saat itu M. Hatta. Dokumen yang awalnya berbahasa Indonesia kemudian dialihbahasakan ke dalam bahasa Belanda agar dapat dimengerti isi dan tujuan dokumen tersebut. Isi dokumen tersebut ternyata juga menyangkut penerbangan Jambi sekaligus peran Pelabuhan Udara Paal Merah.

R. Cobley untuk mendirikan maskapai penerbangan di Jambi

Ralph Richard Cobley atau RR Cobley adalah seorang tentara pilot berkebangsaan Australia. Berdasarkan catatan dari buku "*Army Wings: A History of Army Air Observation Flying 1914-1960 yang ditulis Robert Jackson*", nama RR Cobley tercatat sebagai salah satu pilot di skuadron *Royal Australia Air Force* (RAAF) berpangkat mayor dengan nomor 652.⁹ Setelah pensiun dari dunia militer Cobley pergi ke Bangkok, disana dia bertemu dengan Kolonel Abunjani yang merupakan Komandan *Sub Teritorium Djambi* (STD). dari pertemuan tersebut Cobley dan Kolonel Abunjani sepakan untuk meyewa pesawat menggunakan dana hasil pengumpulan dari rakyat. Pesawat

⁹ <https://www.liputan6.com/regional/read/3393928/rr-cobley-tentara-bayaran-yang-gugur-disungai-batanghari> (diakses pada 13/10/2020 pukul 15:29)

⁸ *Ibid.*Hlm.60

Catalina milik Cobley kemudian diberi nomor register Catalina RI 005 dan dipiloti langsung oleh Cobley yang berstatus tentara bayaran.

Sejak menjadi tentara bayaran untuk Republik Indonesia Cobley kerap terlibat dalam misi-misi berbahaya seperti membawa berbagai barang selundupan dari Singapura ke Jambi karena pada saat itu jalur laut Jambi di blokade oleh tentara Belanda. Untuk itu Cobley dan pemerintah Jambi mencoba membuat maskapai penerbangan sipil dengan bekerjasama dengan POAS maskapai penerbangan di Bangkok.¹⁰

Berdasarkan keterangan dokumen surat Djogja Documenten menunjukkan bahwa kehadiran Cobley di Jambi memang sudah sangat dinanti baik dari rakyat maupun pemerintahnya. Hal ini dikarenakan rencana Cobley yang akan membuat maskapai penerbangan yang bernama "*Rep. Commercial Airlines*" dimana memerlukan modal awal sebesar 500.000 dolar singapura pada saat itu. Cobley sendiri bersedia menanggung 50% dari modal tersebut dan 50% lagi akan ditanggung oleh pemerintah Residen Jambi yang diwakili oleh Komandan STD Kolonel Abunjani dengan dana sumbangan karet rakyat. Setelah melalui persetujuan dari pemerintah pusat maka dengan dana tersebut dibeli sebuah pesawat *Cataline* dengan jenis Amfibi yang mana telah dipakai oleh Cobley dengan rute penerbangan Jawa-Sumatera.

Untuk rute saat itu adalah Bangkok-Singapura-Jambi, atau Bangkok - Micobaren - Kotaraja (Banda Aceh saat ini), sedangkan salah satu pesawat ditujukan untuk rute baru yaitu Kotaraja - Bukittinggi - Jambi. Dalam menjalankan rute tersebut dibutuhkan pesawat yang lebih banyak maka dari itu Jambi akan menjalin kerjasama dengan POAS perusahaan penerbangan asal Siam untuk menyewa pesawatnya dengan masih memakai

nomor register POAS itu sendiri. Untuk biaya sewa disebutkan dalam dokumen yaitu 10.000 dollar Singapura. Setelah itu segala sesuatu dipersiapkan untuk menunjang penerbangan, mulai dari perpanjangan trek awal, lampu-lampu penunjang pendaratan malam dan lain sebagainya sehingga membuat Cobley sangat percaya bahwa Jambi merupakan tempat yang cocok sebagai pusat penerbangan, adapun yang mendasari pernyataan tersebut sebagai berikut:

1. Lokasi Jambi sangat strategis, terletak antara Bangkok dan Yogyakarta yang pada saat itu merupakan Ibukota Republik Indonesia.
2. Jambi adalah satu-satunya tempat di Sumatera yang dapat memasok bensin dan minyak pesawat terbang.
3. Letaknya yang tidak jauh dari Singapura yang merupakan pusat perdagangan.
4. Sangat mungkin ada penyelundupan barang untuk mengimpor, yang ekspornya dilarang dari Singapura seperti "suku cadang" untuk pesawat terbang.

Dari beberapa point diatas pemerintah Jambi juga meminta pertimbangan dari pemerintah pusat mengingat buruknya hubungan antara selatan dan utara Sumatera dikarenakan akses jalan darat khususnya pada musim penghujan. Antara Jambi ke Bukittinggi membutuhkan 4 mobil Jeep pada musim kemarau dapat ditempuh dalam waktu 5 hari namun bila musim hujan mencapai 15-20 hari, jalan raya pun hanya dapat dilalui oleh Jeep bermuatan 1 ton dan di tengah hutan lebat yang berbahaya.

Setelah dokumen ini berakhir penulis tidak mendapatkan informasi lebih tentang bagaimana nasib dari maskapai "*Rep. Commercial Airlines*" yang penulis dapatkan beberapa bulan dari tanggal surat tersebut, Jambi diserang oleh Belanda pada Agresi Militernya yang kedua pada 29 Desember 1948

¹⁰ Sampai dengan saat ini penulis tidak menemukan dokumen ataupun catatan yang berkaitan dengan POAS

dibarengi dengan gugurnya Ralph Richard Copley yang mencoba terbang menggunakan pesawat RI *Catalina 005* yang pada saat itu masih dalam keadaan rusak. Akhirnya pesawat yang di piloti oleh R.R. Copley tersebut jatuh ke sungai batang hari bersama dua stafnya yaitu Jan Londa dan M. Abdilah Prangko Perwira Kusuma.¹¹

Selain itu di Pelabuhan Udara Paal Merah disiapkan pertahanan oleh pasukan AURI dengan Komandan Kapten (U) Soeryono dan Wakil Komandan Letnan Dua (U) Makky Perdana Kusuma dengan jumlah pasukan 20 orang kurang dari satu seksi. Kemudian ditambahkan satu Kompi pasukan TNI dengan Komandan Kapten Buyung Malik, Komandan Seksi I Letnan Satu M. Tahir, Komandan Seksi II Letnan Satu Said Abdullah dan Komandan Seksi III Letnan Satu Meuti (Marude). Sebagaimana telah dijelaskan diatas bahwa Jambi telah mempersiapkan upaya-upaya pertahanan saat Belanda kembali melancarkan agresi militernya yang kedua.¹²

Sesuai dugaan pada pagi hari tanggal 28 Desember 1948 pesawat Belanda terbang berputar-putar di Kota Jambi dan memberikan ancaman serta hasutan yang berfungsi untuk menurunkan mental perjuangan melalui sebaran pamflet yang di sebarakan menggunakan pesawat tersebut.

Pada 29 Desember 1948 pesawat Belanda kembali melakukan manuver diatas Kota Jambi dan sekitarnya namun tidak melakukan penyerangan, hanya saja mereka melakukan penembakan dan menjatuhkan bom di beberapa titik yang dianggap penting seperti Kenali Asam, Tempino, Bajubang, termasuk Pelabuhan Udara Paal Merah.

¹¹ Hasil wawancara dengan pak gunawan veteran RI yang pada saat sebelum kejadian beliau yang mengisi bahan bakar dari pesawat RI *Catalina 005*. Wawancara (Senin 12/10/2020 pukul 10:30 WIB)

¹² Abdurrahman, Sayoeti, dkk, "Sejarah Perjuangan Kemerdekaan RI (1945-1949) di Provinsi Jambi", Jambi: CV. Majelis Raya Offset Jambi.1991.Hlm.83

Setelah melancarkan aksinya pesawat-pesawat tersebut kemudian menghilang.¹³

Siang hari sekitar pukul 14:00 lebih kurang sebanyak 40 pesawat belanda yang terdiri dari pesawat pemburu "Cocor Merah" (*mustang* dan *Kitty Hawk*), pesawat pembom *B-25* dan pesawat pengangkut *Dakota* datang lagi dan menyerang Kota Jambi, Tanah Minyak, dan Paal Merah sambil menerjunkan terjun payung di sekitar Kota Jambi. Pesawat pemburu Belanda terus menembaki beberapa tempat diatas dengan mitraliur 12,7 hal ini dilakukan untuk melindungi pesawat *Dakota* yang bertugas menerjunkan pasukan terjun total mencapai dua Kompi pasukan *Stoot Troepen*.¹⁴

Menghadapi serbuan tersebut pasukan STD (Subteritorium Djambi) melakukan serangan balasan untuk mempertahankan pelabuhan udara Paal Merah dari pasukan belanda. Namun nahas persenjataan lengkap yang telah dipersiapkan sebelumnya ternyata tidak dapat berfungsi karena disabotase oleh Mayor Selamat yang sebelumnya mengumpulkan seluruh senjata STD dengan alasan untuk diperiksa, pada saat penyerangan tersebut hanya senjata AURI yang berfungsi dengan baik karena tidak ikut mengumpulkan senjata kepada Mayor Selamat, akan tetapi dibandingkan dengan kekuatan persenjataan musuh yang dimiliki AURI masih jauh dari kata seimbang.¹⁵

Setelah seluruh pasukan penerjun Belanda mulai mendarat maka tidak ada jalan lain selain upaya terakhir yaitu mundur dan membunuh hanguskan Pelabuhan Udara Paal Merah sebagaimana rencana awal. Maka saat itu rencana akhir dilaksanakan oleh Sersan Mayor Omong, Prajurit Syuib, Prajurit Idris dan Prajurit Sakijan mulai membuka keran minyak mentah tersebut. Sayangnya pipa minyak yang telah dipersiapkan tidak dapat

¹³ *Ibid.*Hlm.74

¹⁴ *Ibid.*Hlm.75

¹⁵ *Ibid.*Hlm.75

berfung dan mengalirkan minyak, setelah diperiksa kembali bahwa pipa induk dari Kenali Asam sudah disabotase kembali oleh pribumi yang merupakan kaki tangan Belanda sehingga tidak dapat mengalirkan minyak mentah, TNI pun tidak punya pilihan lagi selain mundur tanpa menjalankan rencana, andai kata permasalahan tersebut dapat diatasi namun peralatan, situasi dan kondisi sudah tidak memungkinkan.

Tembak-menembak antara TNI dengan Pasukan Belanda mulai tidak seimbang ditambah dengan pesawat pemburu Belanda yang masih terus menebar terror dari langit Kota Jambi, menyebabkan terpisahnya pasukan TNI yang mundur menjadi dua arah. Pasukan STD mundur kearah Payo Selincih, Kasang, TalangBanjar dan Muara Kumpoh. Sedangkan Pasukan AURI mundur kearah Kebon Kopi menuju arah Talang Belido.¹⁶

Pasukan TNI terakhir yang mundur dari Pelabuhan Udara Paal Merah dari Seksi STD dengan Komandan Letnan Satu Said Abdullah yang bertugas mempertahankan Kantor, Terminal dan Menara Pengawas setelah kehabisan peluru. Letnan Satu Said Abdullah beserta Pasukan menuju hutan (sekarang hutan tersebut merupakan area Taman Rimba) melintasi landasan dengan dihujani peluru oleh Pasukan Belanda.

Sesampainya di hutan mereka bertemu dengan pasukan STD yang dikomandani oleh Kapten Mahidin, kapten mahidin bermaksud membantu membebaskan Pelabuhan udara dari pasukan Belanda. Namun Lettu Said Abdullah segera menyarankan Kapten Mahidin mundur karena persenjataan Pasukan STD sudah tidak berfungsi. Rencana tersebut disetujui oleh Kapten Mahidin kemudian mundur kearah Muara Kumpoh.¹⁷

Setelah mundurnya pasukan yang bertugas mempertahankan Pelabuhan Udara Paal Merah maka Belanda menduduki dan

menguasai fasilitas yang ada termasuk mobil Jeep. Dengan menggunakan *Jeep* yang masih memakai bendera merah putih tersebut pasukan Belanda kemudian menuju Kota Jambi. Sesampainya Belanda di Simpang Empat Jelutung banyak anggota TNI dan rakyat yang menjadi korban penembakan pasukan Belanda karena mereka tidak mengira bahwa yang mengendarai *Jeep* tersebut adalah Pasukan Belanda. Peristiwa ini menandai dikuasanya satu persatu daerah Jambi oleh Pasukan Belanda menjelang diadakannya Konferensi Meja Bundar (KMB).¹⁸

Pada tanggal 23 Agustus 1949 diadakan Konferensi Meja Bundar (KMB) antara Indonesia dan Belanda di Den Haag. Perundingan tersebut ditengahi oleh *United Nation Commission for Indonesia* (UNCI) yang merupakan komisi bentukan dari Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) yang bertugas untuk mengawasi penyerahan wilayah Indonesia ke Pemerintah Republik dan melakukan laporan secara rutin.¹⁹

Dalam perundingan ini disepakati, bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) menjadi Negara RIS (Republik Indonesia Serikat) dan pelaksanaan penyerahan akan diatur kemudian. Akhirnya pada tanggal 27 Desember 1949 kedaulatan Republik Indonesia resmi diakui oleh Belanda. Dari pengakuan kedaulatan tersebut juga berdampak kepada pelabuhan udara Paal Merah Jambi, dengan begitu pelabuhan udara Paal Merah selama masa revolusi kemerdekaan digunakan sebagai fasilitas militer beralih fungsi kembali menjadi fasilitas komersial dengan dibawah naungan Dinas PU Daerah Jambi.

Sejak saat itu Pelabuhan udara mendapat renovasi secara keseluruhan untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan bagi para penumpang. Adapun pesawat-pesawat yang mendarat adalah *Dakota*, *Merpati*, dan

¹⁶ *Ibid.*Hlm.85

¹⁷ *Ibid.*Hlm.85

¹⁸ *Ibid.*Hlm.86

¹⁹ *Ibid.*Hlm.181

Garuda dengan rute penerbangan dalam negeri satu minggu sekali menuju beberapa kota salah satunya Jakarta, Batam, dan Medan.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian terhadap Pelabuhan Udara Paal Merah Dalam Agresi Militer Belanda Di Jambi tahun 1947-1950 penulis dapat menarik kesimpulan bahwa pelabuhan udara tersebut telah ada sejak tahun 1933 Hingga pada saat kemerdekaan Republik Indonesia tiba BKR dan organisasi pemuda merebut pelabuhan udara sebagai sarana pertahanan.

Pelabuhan udara Paal Merah tampak sibuk ketika Agresi Militer Belanda I. hal ini dikarenakan blokade Belanda di perairan Tanjung Jabung. Untuk menembus blokade tersebut dan untuk membeli berbagai keperluan perjuangan pemerintah Jambi menggunakan pesawat dan memfungsikan pelabuhan udara Paal Merah sebagai lokasi pendaratan hingga bongkar muat pesawat. Dimasa ini juga Paal Merah menjadi tempat transit pesawat lain untuk pengisian bahan bakar.

RR Cogley dan Kolonel Abunjani sempat berencana melakukan kerjasama antara cogley dan pemerintah Jambi untuk membangun kembali maskapai penerbangan,

sehingga pelabuhan udara tersebut dapat digunakan juga untuk kepentingan komersil. Hal tersebut disetujui oleh kedua pihak dengan modal awal 500.000 Dollar yang didapat dari gabungan dana pemerintah Jambi sebesar 50% dan Cogley 50% namun rencanapun gagal direalisasikan. Hal ini dikarenakan Cogley mengalami kecelakaan pesawat saat hendak *take off* dan hal ini juga dibarengi dengan situasi Jambi yang juga kacau akibat agresi militer Belanda II.

Berbeda dengan Agresi militer Belanda I yang hanya melakukan teror dan blokade ekonomi. Agresi Militer Belanda II Paal Merah menjadi salah satu dari empat tujuan utama pasukan penerjun Belanda untuk menguasai Jambi, meskipun pelabuhan tersebut dilengkapi dengan persenjataan yang memadai namun pasukan Belanda berhasil menguasainya karena sabote yang dilakukan pada senjata-senjata tersebut.

Setelah Agresi Militer Belanda I dan II berakhir tahun 1950 pelabuhan udara Paal Merah kembali menjadi pelabuhan udara komersil dibawah naungan Dinas Pekerjaan Umum Daerah dan memiliki rute penerbangan tetap sekali dalam satu minggu dengan melayani tujuan penerbangan kota-kota besar dalam negeri.

DAFTAR KEPUSTAKAAN

1. Arsip

Arsip Djogja Documenten No. 316 didapat dari Kantor Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI) Jakarta Selatan.

2. Buku

Abdurrahman, Sayoeti. Dkk. “*Sejarah Perjuangan Kemerdekaan RI (1945-1949) di Provinsi Jambi*”. Jambi: CV. Majelis Raya Offset Jambi.1991.

Dudung, Abdurrahman. *Metodologi Penelitian Sejarah*, (Jakarta: Logos Wacana Ilmu, 1999).

Helius, Sjamsuddin. *Metode Sejarah*. Yogyakarta : Ombak. 2007.

M. Haselen Van, “Jejak Langkah Penerbangan di Nusantara, Sebuah Rintisan Penerbangan Militer Hindia-Belanda 1914- 1939”, (Jakarta: Aerospace Centre Of Indonesia,2005).

3. Kutipan Wawancara

Hadi Supriono (Eks Pegawai Pelabuhan Udara), Wawancara, 01 Oktober 2020.

Gunawan (Veteran RI), Wawancara, 12 Oktober 2020.

Soediono (Eks Pegawai Pelabuhan Udara), Wawancara 12 Oktober 2020.

4. Sumber Elektronik dalam bentuk Website

<http://hubud.dephub.go.id/website/Bandara.php> (Diakses 04 Maret 2020).

<https://www.liputan6.com/regional/read/3393928/rr-cobley-tentara-bayaran-yang-gugur-di-sungai-batanghari> (diakses pada 13 Oktober 2020)