

Jejak Pendirian dan Penetapan Bandara Adi Soemarmo Sebagai Embarkasi dan Debarkasi Haji di Indonesia, 1974-1997

Dadan Adi Kurniawan

Jejak Pendirian dan Penetapan Bandara Adi Soemarmo Sebagai Embarkasi dan Debarkasi Haji di Indonesia, 1974-1997

Dadan Adi Kurniawan

Program Studi Pendidikan Sejarah Universitas Sebelas Maret, Surakarta

Email: dadan.adikurniawan@staff.uns.ac.id

Abstract

This article discusses the background and objectives of the establishment of Adi Soemarmo Airport and the history of its establishment as a center for the departure and return of hajj pilgrims in Central Java Province and the Special Region of Yogyakarta Province. This study uses a historical method consisting of topic determination, heuristics, verification, interpretation and historiography. This paper uses primary and secondary sources in the form of archives, newspapers, books, journals and interviews. The results of the study indicate that Adi Soemarmo Airport was established in 1974 with the aim of being an alternative transportation connecting Surakarta-Jakarta. Another goal is to increase the socio-economic and historical cultural potential in the city of Surakarta and its surroundings. Adi Soemarmo Airport is an enclave civil airport built in a military air base area that has existed since the Dutch colonial era (1940). In 1997, this airport was designated as a center for the departure and return of Hajj pilgrims from Central Java and Yogyakarta. This airport was chosen because it has the most adequate (longest) runway so that it can accommodate the take-off and landing of large aircraft that are usually used to transport hajj pilgrims.

Keywords: *Adi Soemarmo, Air Base, Airport, Hajj Embarkation, Hajj Disembarkation*

Pendahuluan

Bandara Internasional Adi Soemarmo (BIAS)¹ merupakan satu dari enam bandara yang ada di Provinsi Jawa Tengah saat ini. Lima bandara lainnya adalah Bandara Internasional Ahmad Yani di Semarang, Bandara Jenderal Besar Sudirman di Purbalingga, Bandara Tunggul Wulung di Cilacap, Bandara Ngloram di Cepu, dan Bandara Dewadaru di Kepulauan Karimunjawa Jepara. Dari enam bandara tersebut, Bandara Internasional Adi Soemarmo yang dipilih dan digunakan sebagai “embarkasi” (pusat pemberangkatan) dan “debarkasi” (pusat pemulangan) haji di Provinsi Jawa

¹Sejak 2 April 2024, status “bandara internasional” Adi Soemarmo sudah dicabut, bersamaan dengan 16 bandara lainnya di Indonesia. Lihat *RRI.co.id*, 27 April 2024, “Status Internasional Dicabut, Bandara Adi Sumarmo Tetap Jadi Embarkasi Haji”.

Jejak Pendirian dan Penetapan Bandara Adi Soemarmo Sebagai Embarkasi dan Debarkasi Haji di Indonesia, 1974-1997

Dadan Adi Kurniawan

Tengah. Seluruh warga Jawa Tengah yang mau dan pulang haji baik yang asalnya dari pelosok barat, utara, selatan dan timur dari provinsi ini, semua berkumpul melalui Bandara Internasional Adi Soemarmo. Regulasi ini sudah berlaku sejak tahun 1997 hingga sekarang.

Hal menarik lainnya adalah Bandara Internasional Adi Soemarmo juga menjadi pintu gerbang bagi seluruh masyarakat Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) yang mau berhaji ke tanah suci. Ini menarik mengingat di Yogyakarta sendiri terdapat dua bandara besar yaitu Bandara Internasional Adi Sucipto di kota Yogyakarta dan Bandara Internasional Yogyakarta di Kulon Progo. Namun demikian, dengan keberadaan dua bandara yang lebih sibuk (ramai) tersebut nyatanya tidak menjadikan warga DIY bisa berangkat haji dari wilayahnya sendiri melainkan harus tetap berangkat dan pulang dari Bandara Adi Soemarmo di Surakarta. Regulasi ini juga telah berlaku sejak tahun 1997 hingga sekarang.

Bandara Adi Soemarmo bukanlah bandara yang terbesar dan teramai di antara bandara-bandara yang telah disebutkan sebelumnya tersebut. Ada bandara-bandara lain seperti Bandara Internasional Yogyakarta yang jauh lebih memadahi sebagai bandara baru. Di tingkat Jawa Tengah sendiri, selama ini Adi Soemarmo juga kalah ramai dibandingkan Bandara Internasional Ahmad Yani di Semarang. Dilihat dari letak geografisnya, Bandara Internasional Ahmad Yani juga lebih strategis di “jantung ibukota” Provinsi Jawa Tengah. Asumsinya, Bandara Internasional Ahmad Yani yang mestinya paling pantas dipilih sebagai embarkasi dan debarkasi haji. Secara letak, bandara ini jauh lebih adil karena letaknya cenderung lebih di tengah-tengah sehingga memberikan jarak yang lebih berimbang wilayah timur, barat dan selatan. Sedangkan pemilihan Bandara Adi Soemarmo di sebelah timur menjadikan masyarakat Jawa Tengah yang berada di wilayah barat seperti Brebes, Tegal, Pemalang dan Pekalongan menjadi paling jauh. Namun demikian, Bandara Adi Soemarmo tetap dipilih sebagai embarkasi dan debarkasi haji yang sudah berlangsung hampir tiga dekade lamanya.

Historiografi tentang sejarah transportasi udara di Indonesia, lebih khusus lagi di Surakarta masih sangat langka. Beberapa kajian yang ada lebih bersifat umum seperti yang dilakukan oleh Dien Majid dan Nidjam dan Hanan, Adisasmita, dan Irna dkk. Kajian Dien Majid² lebih ke sejarah haji masa

²Dien Majid, *Berhaji di Masa Kolonial* (Jakarta: CV Sejahtera, 2008).

Jejak Pendirian dan Penetapan Bandara Adi Soemarmo Sebagai Embarkasi dan Debarkasi Haji di Indonesia, 1974-1997

Dadan Adi Kurniawan

kolonial yang masih menggunakan kapal. Kajian Nidjam dan Hanan³ bukanlah kajian sejarah melainkan kajian ilmu manajemen haji. Kajian Adisasmita⁴ tidak ada sangkut pautnya dengan sejarah, karena lebih ke ilmu manajemen penerbangan dan bandar udara. Satu-satunya yang berbau sejarah adalah kajian yang dilakukan Irna⁵ dan kawan-kawan yang membahas tentang sejarah kedirgantaraan dan angkatan militer Indonesia. Sayangnya kajian tersebut lebih ke sejarah institusi (pangkalan dan penerbangan) militer dan jangkauannya pun bersifat nasional. Berpijak dari latar belakang tersebut, penulis tertarik meneliti tentang: (1) sejarah dari Bandara Adi Soemarmo itu sendiri; (2) faktor apa saja yang menjadikan Bandara Adi Soemarmo ditetapkan sebagai embarkasi dan debarkasi haji di wilayah Jateng-DIY, (3) bagaimana potret pemanfaatan Bandara Adi Soemarmo sebagai embarkasi dan debarkasi haji Jateng-DIY. Dengan adanya penelitian ini, penulis berharap bisa berkontribusi turut melengkapi *puzzle* sejarah transportasi Indonesia yang sejauh ini masih didominasi oleh sejarah transportasi darat dan laut.

Metode Penelitian

Tulisan ini merupakan jenis penelitian sejarah tentang *history of transportation* (sejarah transportasi). Penelitian ini menggunakan *historical method* (metode sejarah) dalam cara kerjanya. Metode sejarah yang digunakan terdiri dari lima tahap ala Kuntowijoyo yaitu *pemilihan topik*, *heuristik* (pengumpulan sumber), *verifikasi* (kritik sejarah atau kebasahan sumber), *interpretasi* (analisis dan sintesis), dan *historiografi* (penulisan).⁶ Penelitian ini menggunakan sumber primer dan sekunder untuk saling melengkapi. Sumber primer berupa arsip-arsip surat keputusan, laporan, foto dan majalah diperoleh dari Kantor Arsip PT Angkasa Pura I Bandara Internasional Adi Soemarmo (PT AP I BIAS) yang terletak di kompleks BIAS di Boyolali. Data tentang haji diperoleh dari Kantor Kementerian Agama Provinsi Jawa Tengah di Semarang dan Kantor Kementerian Agama Provinsi DIY di Yogyakarta. Sedangkan sumber-sumber sekunder diperoleh dari buku, jurnal, koran dan hasil wawancara. Informasi lisan diperoleh dari pengelola bandara, arsiparis bandara, sesepuh masyarakat sekitar bandara yang terkena dampak

³Nidjam dan Hanan, *Manajemen Haji (edisi Revisi)* (Jakarta: Mediacita, 2006).

⁴Sakti Adji Adisasmita, *Penerbangan dan Bandar Udara* (Yogyakarta: Graha Ilmu).

⁵Irna Hanny, Nurlina, N. dan Suhartono, S., *Awal Kedirgantaraan Di Indonesia: Perjuangan AURI 1945-1950* (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2008).

⁶Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah* (Yogyakarta: Tiara Wacana, 2013), 69.

Jejak Pendirian dan Penetapan Bandara Adi Soemarmo Sebagai Embarkasi dan Debarkasi Haji di Indonesia, 1974-1997

Dadan Adi Kurniawan

penggusuran perluasan bandara dan mengetahui perjalanan perkembangan bandara, serta para *bakul* (pedagang) di sekitar bandara dan asrama haji. Beberapa ulasan dan sumber dalam tulisan ini pernah penulis gunakan dalam penyusunan buku yang diterbitkan pada tahun 2019 dengan judul *Sejarah Penerbangan di Surakarta: Dari Militer Menjadi Komersil*.⁷ Dengan demikian, secara tidak langsung, sebagian data dari tulisan ini merupakan bagian dari penelitian penulis terdahulu. Dalam tulisan ini, penulis lebih mengerucutkan topik kajian dan memperdalam pembahasannya.

Hasil dan Pembahasan

Berdirinya Bandar Udara Adi Soemarmo Surakarta

Secara administratif, Bandara (Bandar Udara) Adi Soemarmo bukan terletak di kota Surakarta, melainkan di wilayah Kecamatan Ngemplak, Kabupaten Boyolali, Provinsi Jawa Tengah. Hanya saja, sejak pendiriannya sampai sekarang, kode penerbangan yang didaftarkan adalah SOC di mana huruf S merupakan singkatan dari “Solo” (Surakarta) sebagai pertimbangan strategi *branding* yang lebih menjanjikan saat itu. Pada tahun 2011, kode penerbangan SOC Bandara Adi Soemarmo ini sempat menjadi polemik yang antara Pemerintah Kabupaten (Pemkab) Boyolali terhadap pihak PT Angkasa Pura I selaku pengelola bandara. Permasalahan juga menyangkut masalah pembangunan terminal baru Bandara Adi Soemarmo yang megah di sebelah utara landasan yang secara simbolis terlalu menunjukkan Solosentris, padahal berada di wilayah Boyolali. Juga menyangkut masalah pajak pendapatan ekonomi daerah dari aktivitas bandara Adi Soemarmo.⁸

Bandara Adi Soemarmo secara resmi dibuka pada tanggal 24 Maret 1974.⁹ Bandara ini menempati wilayah *enclave* atau “daerah kantong” di Pangkalan Udara Militer Adi Soemarmo yang telah ada sejak awal tahun 1940an, tepatnya era kolonial Belanda akhir yang kemudian disempurnakan pada masa pendudukan Jepang (1942-1945). Pendirian pangkalan udara Panasan oleh Belanda saat itu bertujuan untuk mengantisipasi datangnya pasukan Jepang yang terus merangsek ke selatan (Hindia Belanda utamanya

⁷Dadan Adi Kurniawan, *Sejarah Penerbangan di Surakarta: Dari Militer Menjadi Komersil* (Surakarta: UNS Press, 2019).

⁸*Solopos*, 2 Maret, hlm.2; *Solopos*, 7 Maret, hlm.16; *Solopos*, 15 Maret, hlm.1.

⁹*Kompas*, 25 Maret 1974, hlm.1; *Suara Karya*, 25 Maret 1974, hlm.2

Jejak Pendirian dan Penetapan Bandara Adi Soemarmo Sebagai Embarkasi dan Debarkasi Haji di Indonesia, 1974-1997

Dadan Adi Kurniawan

Jawa).¹⁰ Terkait daerah kantong, ada dua jenis *enclave*. Pertama, *enclave civil* yaitu satu daerah yang berada di sebuah wilayah pangkalan udara, dimana berlaku peraturan sipil serta penyelenggaraan pelayanan kegiatan-kegiatan penerbangan sipil. Kedua, *enclave military* yakni suatu daerah terbatas yang berada di sebuah pelabuhan udara di mana berlaku peraturan militer serta penyelenggaraan pelayanan kegiatan-kegiatan penerbangan militer. Pembukaan bandara Adi Soemarmo yang menyelenggarakan penerbangan sipil di tengah wilayah yang aslinya adalah kawasan pangkalan militer, termasuk kategori *enclave civil*.¹¹

Tabel 1. Daftar Pelabuhan Udara *Enclave Civil* di Jawa Tahun 1975

No	Nama
1	Husein Sastranegara (Bandung)
2	Sulaiman Margahayu (Bandung)
3	Atang Senjaya (Bogor)
4	Kalijati (Subang)
5	Halim Perdanakusuma (Jakarta)
6	Panasan (Surakarta)
7	Achmad Yani (Semarang)
8	Adi Sucipto (Yogyakarta)
9	Abdurachman Saleh (Malang)
10	Iswahyudi (Madiun)
11	Juanda (Surabaya)

Sumber: Arsip PT AP I BIAS: *Surat Keputusan Bersama Menteri Keamanan/ Panglima Angkatan Bersenjata, Menteri Perhubungan dan Menteri Keuangan No. KEP/30/IX/1975, No. KM 393/S/ Phb-75, No. KEP-927a/MK/IV/8/1975*

Pendirian bandara (pelabuhan udara) Adi Soemarmo pada pertengahan 1970an dimaksudkan untuk meningkatkan potensi ekonomi, sosial budaya dan pariwisata yang dimiliki kota Surakarta dan sekitarnya. Surakarta merupakan salah satu kota prospektif yang terkenal akan potensi batik, wisata sejarah budaya dan juga beberapa wisata alam di kabupaten-kabupaten penopangnya. Selain itu juga untuk melengkapi moda transportasi lain seperti bus dan kereta api yang sudah ada sejak era kolonial. Keberadaan bandara saat itu

¹⁰Dadan Adi Kurniawan, “Dari Masa Kolonial Hingga Revolusi Fisik: Jejak Eksistensi Pangkalan Udara Militer Panasan Surakarta (1940-1949)”, *Jambura History and Culture Journal*, 1 (2), 2019, 73-75

¹¹ Arsip PT AP I BIAS: *Surat Keputusan Bersama Menteri Keamanan/ Panglima Angkatan Bersenjata, Menteri Perhubungan dan Menteri Keuangan No. KEP/30/IX/1975, No. KM 393/S/Phb-75, No. KEP-927a/MK/IV/8/1975.*

Jejak Pendirian dan Penetapan Bandara Adi Soemarmo Sebagai Embarkasi dan Debarkasi Haji di Indonesia, 1974-1997

Dadan Adi Kurniawan

dimaksudkan agar mempermudah akses Surakarta-Jakarta (pusat), mengingat Surakarta merupakan salah satu kota penting di Jawa. Pembukaan bandara juga dipengaruhi faktor teknis di mana Surakarta sudah memiliki warisan *runway* (landasan pacu), sehingga tidak perlu “babat alas” dari nol, yang tentu membutuhkan usaha dan biaya lebih besar.¹²

Nama “Adi Soemarmo” yang melekat pada identitas bandara dan pangkalan udara merupakan nama pengganti yang mulai digunakan sejak tahun 1977 berdasarkan SK KSAU No.07/VII/1977. Di periode sebelumnya, bandara dan pangkalan udara ini masih bernama “Panasan”.¹³ Tidak diketahui secara jelas asal-usul nama ini, mengingat sampai saat ini tidak ditemukan sebuah kampung atau dusun yang bernama “Panasan” di sekitar wilayah tersebut. Bahkan juga tidak ditemukan pada nama-nama kampung asli yang sebelumnya menempati kawasan landasan udara yang kemudian digusur di era kolonial Belanda.¹⁴ Kemungkinan besar, penamaan tersebut diberikan oleh masyarakat sekitar didasarkan atas kondisi wilayah atau cuaca yang amat panas saat itu sehingga disebut “Panasan” (dari kata ‘panas’).

Adapun “Adi Soemarmo” sendiri diambil dari nama seorang tokoh asal Blora (Jawa Tengah), Adi Soemarmo Wiryokusumo, yang gugur dalam peristiwa jatuhnya pesawat Dacota VT-CLA pada 29 Juli 1947 di Desa Ngoto, sebuah daerah di sekitar selatan kota Jogja. Pesawat yang ditumpangi oleh Adi Soemarmo, Agustinus Adi Sutjipto, Abdurachman Shaleh dan beberapa awak lainnya tersebut jatuh karena ditembak *Kittyhawk*, sebuah pesawat pemburu milik Belanda yang kala itu bermarkas di Pangkalan Kalibanteng Semarang (kini menjadi Pangkalan Achmad Yani). Adi Soemarmo dan para rombongan gugur dalam misi membawa bantuan obat-obatan dari Palang Merah Malaya yang ditujukan untuk Palang Merah Indonesia yang akan mendarat di Pangkalan Udara Maguwo (kini menjadi Pangkalan Udara Adi Sucipto).¹⁵

Penggunaan nama Bandara Adi Soemarmo baru digunakan sejak pertengahan tahun 1980an. Pada periode sebelumnya, tepatnya sejak 1960an-1980an, seluruh bandara di Indonesia masih menggunakan istilah “pelabuhan udara”. Adapun di periode sebelum 1960an, nama-nama bandara masih

¹² Dadan Adi Kurniawan, *Sejarah Penerbangan di Surakarta*, 75-78

¹³ *Warta Lanud Adi Soemarmo*, Edisi X, 2007, hlm.4

¹⁴ Wawancara Sujomo (9 April 2015), Parti (17 Agustus 2014) dan Mulyono (17 Agustus 2014) di Boyolali. Ketiganya merupakan sesepuh kampung di sekitar Panasan.

¹⁵ Arsip PT AP I BIAS: *Lintasan Sejarah Pangkalan Udara Adi Soemarmo*; *Warta Lanud Adi Soemarmo*, Edisi X, 2007, hlm.4; *Kompas*, 28 Juli 1990, hlm.9; Irna Hanny, Nana Nurlina, dan Soedarini Suhartono, *Awal Kedirgantaraan Di Indonesia: Perjuangan AURI 1945-1950* (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2008), 104-109.

Jejak Pendirian dan Penetapan Bandara Adi Soemarmo Sebagai Embarkasi dan Debarkasi Haji di Indonesia, 1974-1997

Dadan Adi Kurniawan

menggunakan istilah “landasan udara”.¹⁶ Oleh sebab itu, pada masa awal pendiriannya (1974), bandara ini masih bernama Pelabuhan Udara Panas. Tiga tahun berikutnya berganti nama menjadi Pelabuhan Udara Adi Soemarmo dan pada pertengahan tahun 1980an, berganti nama lagi menjadi Bandara Adi Soemarmo yang bertahan hingga sekarang.

Pada masa-masa awal berdiri, Pelabuhan Udara Panas hanyalah suatu pelabuhan udara yang tergolong masih sangat kecil dan sepi dari aktivitas penerbangan sipil. Penerbangan militer pun belum begitu terganggu dengan adanya aktivitas penerbangan sipil yang mulai mengisi hari-hari di kawasan Panas. Pelabuhan udara yang lahir di tengah jepitan tiga pelabuhan udara lain ini¹⁷ bahkan tidak disebut sebagai pelabuhan udara oleh warga sekitar pelabuhan saking sepihnya dari aktivitas penerbangan. Mereka menyadari bila sejak masa kolonial Belanda-Jepang (1940-1945), pada dasarnya kawasan Panas memang merupakan wilayah yang dibangun dengan prioritas utama sebagai pangkalan udara militer, bukan untuk aktivitas penerbangan komersil.¹⁸

Pada masa awal berdiri, Pelabuhan Udara Panas dikelola oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Otoritas Wilayah III (di bawah Kementerian Perhubungan). Dikarenakan Pelabuhan Udara Panas menempati wilayah kekuasaan AURI (Angkatan Udara Republik Indonesia) Panas maka statusnya adalah menyewa. Setiap tahun ada sistem *dividen* (pembagian hasil). Ada sejumlah uang yang harus disetor oleh pihak pengelola bandara ke pihak AURI Panas.¹⁹ Namun sayang, tidak ditemukan sumber laporan mengenai nominal besaran yang disetorkan.

Dari segi fasilitas dan infrastruktur, pelabuhan udara Panas (1974-1985) masih terbilang sederhana terutama *runway* (landasan pacu). *Runway* pelabuhan udara yang bertipe *mono* (tunggal) hanya berukuran 1500 x 45 meter dengan *taxiway* (jalur taxi) sepanjang 100 meter dan lebar 23 meter serta *apron* (tempat parkir pesawat) berukuran 100 x 60 meter persegi. *Runway* ini sebenarnya sudah mendingan karena panjang sebelumnya hanya 1000 meter. Panjang 1000 meter ini adalah panjang lapangan terbang Panas yang telah ada sejak pertama kali dibuat oleh pemerintah kolonial Belanda tahun 1940-

¹⁶Arsip PT AP I BIAS: *Surat Keputusan Bersama Menteri Keamanan/ Panglima Angkatan Bersenjata, Menteri Perhubungan dan Menteri Keuangan No. KEP/30/IX/1975, No. KM 393/S/Phb-75, No. KEP-927a/MK/IV/8/1975.*

¹⁷Pelabuhan udara Panas lahir di tengah keberadaan tiga pelabuhan udara utama lainnya yaitu Juanda (timur), Adi Sucipto (barat daya), dan Achmad Yani (barat laut).

¹⁸Wawancara Mulyono (17 Agustus 2014) dan Sujomo (9 April 2015) di Boyolali.

¹⁹Wawancara Adi, 22 Januari 2016 di Boyolali.

Jejak Pendirian dan Penetapan Bandara Adi Soemarmo Sebagai Embarkasi dan Debarkasi Haji di Indonesia, 1974-1997

Dadan Adi Kurniawan

1941. Ketika pendudukan Jepang, tidak ada perluasan panjang landasan, yang ada hanyalah perbaikan.²⁰ Telah dilakukan perluasan sepanjang 500 meter pada awal 1970an (tahap I) sebagai wujud persiapan menuju lapangan terbang komersil. Dalam dunia penerbangan komersil, kemampuan landasan pacu turut mempengaruhi jenis pesawat yang bisa mendarat di atasnya.²¹ Dengan kondisi *runway* yang demikian, Pelabuhan Udara Panasan saat itu hanya mampu didarati pesawat-pesawat kecil dan sedang seperti tipe F-28 dengan muatan maksimal 85 orang.

Dari segi akses, intermoda (penghubung) massal dari pelabuhan udara Panasan hanya tersedia angkutan tunggal yaitu taksi Angkasa milik Puskopau (Pusat Koperasi Angkatan Udara) TNI AU Panasan. Sejak pelabuhan udara Panasan berdiri (1974), taksi Puskopau ini tidak ada saingannya untuk jalur dari pelabuhan udara menuju kota. Mendominasinya taksi Angkasa milik Puskopau Panasan saat itu disebabkan karena ada semacam regulasi eksklusif yang tidak memperbolehkan perusahaan jasa angkutan lain selain taksi Puskopau yang boleh mengoperasikan trayek khusus dari pelabuhan udara. Dominasi ini tidak lain karena pelabuhan udara berada dalam wilayah kekuasaan AURI TNI AU Panasan.²²

Dilihat dari jaringan, sampai pertengahan tahun 1980an, Pelabuhan udara Panasan merupakan bandar yang baru menghubungkan antar pusat (Jakarta) dan daerah (Surakarta). Penerbangan yang tersedia barulah rute Solo-Jakarta dan Jakarta-Solo sebanyak tiga kali dalam seminggu. Ini merupakan suatu ketertinggalan dibanding pelabuhan udara tetangga seperti Achmad Yani (Semarang), Adi Sucipto (Yogyakarta) dan Juanda (Surabaya) yang telah membuka rute penerbangan ke beberapa wilayah tidak hanya Jakarta. Maskapai penerbangan yang ada pun baru PT. GIA (*Garuda Indonesia Airways*), sebuah perusahaan penerbangan nasional yang sejak tahun 1960an selalu mendominasi dunia pertransportasian udara di Indonesia. GIA dibentuk pada masa kemerdekaan tahun 1950 dengan mengambil alih sebagian aset dari perusahaan penerbangan Hindia Belanda KNILM (*Koninklijke Nedelandse Indische Luchtvaart Maatschappij*). Empat tahun kemudian GIA berhasil dinasionalisasi dan semakin mendapat dukungan penuh sejak 1958 dimana

²⁰*Suara Karya*, 25 Maret 1974, hlm.2; Arsip PT AP I BIAS: *Laporan Singkat Perjuangan Masyarakat Sekitar Bandara Adi Soemarmo Pada Tahun 1942-1949 oleh Sekretaris Markas Ranting Legiun Veteran Republik Indonesia (LVRI)*, Kecamatan Ngemplak;

²¹Sakti Adji Adisasmita, *Penerbangan dan Bandar Udara* (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2012), 9.

²²*Kompas*, 13 Maret 2010, hlm.2

Jejak Pendirian dan Penetapan Bandara Adi Soemarmo Sebagai Embarkasi dan Debarkasi Haji di Indonesia, 1974-1997

Dadan Adi Kurniawan

Undang-Undang Nasionalisasi telah disahkan. Satu perusahaan maskapai penerbangan nasional lain yang hampir mendekati kedikdayaan GIA sejak tahun 1960an hanyalah PT. MNA (*Merpati Nusantara Airlines*).²³

Meskipun terbilang sepi dari aktivitas penerbangan tetapi peningkatan jumlah penumpang di Pelabuhan Udara Panasan secara konsisten hampir terjadi setiap tahunnya. Di tahun pertama (1974), jumlah penumpang (*passengers*) dari dan ke pelabuhan ini tercatat sebanyak 12.378 orang. Angka ini masih kalah jauh dibandingkan jumlah penumpang di dua pelabuhan udara tetangga (Adi Sucipto dan Achmad Yani) yang masing-masing mencatatkan jumlah penumpang per tahun sebanyak 115.026 dan 108.420 orang. Jumlah ketiganya masih kalah jauh dibandingkan dengan pelabuhan udara Juanda (Surabaya) yang mencatatkan jumlah penumpang sebanyak 468.637 orang. Peningkatan tajam sekitar dua kali lipat di pelabuhan udara Panasan terjadi pada tahun berikutnya. Dari pelabuhan udara yang berada di tepi utara Sungai Kaliwungu ini, tercatat jumlah penumpang sebanyak 25.670 orang pada tahun 1975. Adapun Adi Sucipto, Ahmad Yani dan Juanda hanya mengalami peningkatan di bawahnya dengan mencatatkan angka penumpang berturut-turut sebanyak 141.196, 146.194 dan 601.320 orang. Pada tahun-tahun berikutnya sampai dengan pertengahan 1980an, semua bandara ini dalam hitungan persen (%) mengalami peningkatan yang hampir sama yang diikuti pula dengan peningkatan jumlah barang yang terdiri dari *cargo* (kargo), *baggage* (muatan bagasi) dan *mail* (pengeposan surat-surat).²⁴ Pada tahun 1985, jumlah penumpang di Bandara Adi Soemarmo naik signifikan menjadi 93.040 orang.²⁵

²³Arsip PT AP I BIAS: *Data dan Informasi Lalu-Lintas Dan Angkutan Udara 1969-1976*; Wasino, dkk., *Sejarah Nasionalisasi Aset-Aset BUMN: Dari Perusahaan Kolonial Menuju Perusahaan Nasional* (Jakarta: Kementerian BUMN RI, 2014), 641-643.

²⁴Arsip PT AP I BIAS: *Data Informasi Lalu Lintas dan Angkutan Udara 1969-1976*.

²⁵Arsip PT AP I BIAS: *Laporan Data Arus Lalu Lintas Angkutan Udara Bandar Udara Adi Soemarmo Surakarta Tahun 1974-1995*.

Gambar 1. Pelabuhan Udara Panas Tahun 1974



Sumber: Arsip PT AP I BIAS: *Foto Pelabuhan Udara Panas 1974*

Untuk meningkatkan pelayanan publik di bidang angkutan udara khususnya dari dan ke Surakarta dan sekitarnya, pemerintah Orde Baru berupaya mengembangkan bandara Adi Soemarmo. Pada tahun 1986, Dinas Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Otoritas Wilayah III berhasil memperpanjang *runway* (landasan pacu) bandara ini. Landasan pacu yang awalnya memiliki panjang 1500 meter, diperpanjang menjadi 1950 meter dengan lebar yang masih sama yakni 45 meter.²⁶ Perpanjangan ini merupakan perpanjangan tahap II setelah tahap pertama berhasil dikerjakan pada awal tahun 1970an.

Perpanjangan landasan tahap pertama maupun kedua di bandara Adi Soemarmo ini dikerjakan oleh PT Yala Persada, sebuah perusahaan swasta yang bergerak dibidang kontraktor, properti, dan pengembang. Dalam dunia penerbangan nasional, perusahaan ini memiliki reputasi cukup terkenal karena kerap mengambil alih proyek-proyek perpanjangan landasan di berbagai bandara di Indonesia. Perusahaan ini sering bekerja sama dengan pemerintah melalui Kementerian Perhubungan dan BUMN (Badan Usaha Milik Negara) dalam meningkatkan kapasitas landasan sehingga mampu didarati pesawat-pesawat yang lebih besar.²⁷

Sumber pembiayaan perluasan landasan bandara Adi Soemarmo tahap II berasal dari kas negara (Kementerian Keuangan) dan PT Pertamina yang merupakan salah satu Perusahaan Negara (PN) di bawah Kementrian BUMN. Ratusan juta rupiah digelontorkan dari keduanya demi menyelesaikan proyek yang dinilai prospektif ini. Perpanjangan landasan Adi Soemarmo tahun 1986

²⁶*Kompas*, 10 Agustus 1986, hlm.12; *Kedaulatan Rakyat* 10 Agustus 1986, hlm.1; *Pikiran Rakyat*, 10 Agustus, hlm.8; *Dharma Nyata*, 10 Agustus 1986; *Suara Karya*, 11 Agustus 1986, hlm.1; *Suara Bengawan*, 11 Agustus 1986, hlm.1

²⁷Dadan Adi Kurniawan, *Sejarah Penerbangan di Surakarta*, 92.

Jejak Pendirian dan Penetapan Bandara Adi Soemarmo Sebagai Embarkasi dan Debarkasi Haji di Indonesia, 1974-1997

Dadan Adi Kurniawan

membawa dampak pada meningkatnya jenis pesawat. Bandara yang di tahun-tahun sebelumnya hanya bisa didarati pesawat jenis F-28 ke bawah, sejak tahun itu mulai didarati pesawat jenis DC-9. Tipe F-28 adalah jenis pesawat terbang sedang dengan muatan penumpang 65 sampai 85 orang sedangkan DC-9 merupakan jenis pesawat ideal dengan muatan penumpang sekitar 102 orang. Peningkatan semacam ini telah mengidealkan pesawat-pesawat komersil di bandara Adi Soemarmo.²⁸

Perpanjangan landasan Adi Soemarmo pada tahun 1986 ternyata tidak hanya meningkatkan jenis pesawat tetapi juga frekuensi penerbangan, rute dan jumlah maskapai. Penerbangan GIA (*Garuda Indonesia Airways*) yang sebelumnya hanya berjadwal tiga kali dalam seminggu meningkat menjadi lima kali dalam seminggu. Rute baru Solo-Surabaya mulai dimasuki perusahaan maskapai MNA (*Merpati Nusantara Airline*) dengan jadwal sekali dalam seminggu. Tiket yang dijual bandara untuk penerbangan GIA kala itu sekitar Rp.54.700,- untuk tujuan Solo-Jakarta dan Rp.24.700,- untuk tujuan Solo-Surabaya dengan MNA.²⁹

Gairah dunia transportasi udara di bandara Adi Soemarmo Surakarta yang secara umum menunjukkan gejala meningkat ternyata diikuti pula oleh naiknya gelompong penumpang dan barang. Klasifikasi barang terdiri dari tiga macam yaitu bagasi (*baggage*), barang (*cargo*) dan pos (*mail*). Pada tahun 1985 tercatat jumlah penumpang hanya sebesar 93.040 orang dan naik menjadi 102.780 penumpang pada tahun berikutnya. Meski sempat kembali turun di tahun berikutnya tetapi kembali melonjak cukup signifikan di tahun selanjutnya. Hal serupa juga diikuti oleh jumlah barang yang terangkut baik yang datang atau pergi.³⁰

Seperti dua sisi mata uang, proyek perpanjangan landasan bandara Adi Soemarmo tahun 1986 ternyata menjadi kenyataan yang tidak menguntungkan bagi sebagian pihak lain. Perpanjangan landasan yang memanjang ke arah timur menerjang pemukiman warga. Empat dusun yang terdiri dari Dusun Gagaksipat, Kanoman, Gandu dan Robayan dengan total sekitar 80 KK (Kepala Keluarga), terpaksa harus pindah dan mencari tempat tinggal baru.

²⁸*Kompas*, 10 Agustus 1986, hlm.12

²⁹Arsip PT AP I BIAS: *Laporan Seksi Pemberitaan RRI Stasiun Surakarta*.

³⁰Arsip PT AP I BIAS: *Laporan Data Arus Lalu-Lintas Angkutan Udara Ke/Dari Bandar Udara Adi Soemarmo Surakarta 1984-1995*.

Jejak Pendirian dan Penetapan Bandara Adi Soemarmo Sebagai Embarkasi dan Debarkasi Haji di Indonesia, 1974-1997

Dadan Adi Kurniawan

Empat dusun ini masuk dalam dua kelurahan yakni Gagaksipat dan Dibal, Kabupaten Boyolali.³¹

Dengan berbagai konsolidasi-konsolidasi yang cukup alot, pihak bandara Adi Soemarmo akhirnya berhasil merebut hati masyarakat di sekitar bandara. Pihak bandara membeli tanah dan aset bangunan serta pepohonan yang ikut tergusur. Pohon pisang, jati, bambu dan tumbuhan lain diberi ganti rugi. Menurut sebagian besar warga korban penggusuran itu, nominal yang diberikan pihak bandara cukup sepadan sebagai nilai ganti rugi bahkan ada seorang warga yang membawa uang seberat satu karung beras (berisi uang sepuluh ribuan) akibat luasnya tanah yang terkena gusuran. Warga tersebut adalah salah satu orang terkaya saat itu. Ganti rugi diberikan secara tunai di bandara karena saat itu belum ada sistem transfer uang ke rekening pribadi.³²

Dalam tahun-tahun berikutnya, pengelola Bandara Adi Soemarmo terus berbenah. Pada tahun 1989, bandara Adi Soemarmo naik level menjadi bandara internasional (*international airport*). Hal ini bisa dilihat dari Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KP.2/AU.005/PHB.89 dan SK Menteri Kehakiman No. M.04-UM.01.06. 89 tertanggal 10 April 1989. Jalur internasional pertama yang dibuka saat itu yakni Surakarta–Singapura–Surakarta.³³ Perbaikan pengelolaan mulai dilakukan secara serius sejak tahun 1992 ketika Bandara Adi Soemarmo tidak lagi dikelola oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Otoritas Wilayah III yang bernaung di bawah Kementerian Perhubungan Indonesia, melainkan dipindahtangankan ke PT (Persero) Angkasa Pura I, sebuah cabang perusahaan PT Angkasa Pura yang bergerak mengelola bandara-bandara utama di wilayah Indonesia bagian timur. Ini berbeda dengan PT Angkasa Pura II yang membawahi bandara-bandara di belahan Indonesia bagian barat.³⁴ Pemindahkelolaan ini merupakan wujud privatisasi atau swastanisasi dari pemerintah ke sektor swasta dalam upaya efisiensi dan pemaksimalan pelayanan publik sekaligus orientasi keuntungan ekonomi karena didasarkan pada mekanisme pasar yang semakin kompetitif sehingga mengharuskan kinerja yang lebih maksimal.³⁵

³¹Wawancara Parti (17 Agustus 2014) dan Lagiman (6 April 2015) di Boyolali. Keduanya warga Dusun Gaten, Kabupaten Boyolali yang sama-sama tergusur proyek perluasan landasan tahun 1986.

³²*Ibid*

³³*Kompas*, 3 Mei 1989, hlm.11

³⁴Arsip PT AP I BIAS: *Sejarah Singkat Perum Angkasa Pura I*.

³⁵Indra Bastian, *Model Pengelolaan Privatisasi* (Yogyakarta: BPFE, 2000), 27-29

Adi Soemarmo Sebagai Embarkasi-Debarkasi Haji

Wacana menjadikan Adi Soemarmo sebagai bandara embarkasi-debarkasi haji telah muncul sejak tahun 1995. Penggagasnya adalah Gubernur Jawa Tengah yang kala itu dijabat oleh Soewardi.³⁶ Penetapan Surakarta atau Solo sebagai kota embarkasi-debarkasi haji pada tahun 1995 dengan Adi Soemarmo sebagai terminalnya, bukan suatu kebetulan. Pemerintah pusat melalui Kementerian Agama dan Kementerian Perhubungan yang telah berkoordinasi dengan pemerintahan daerah Provinsi Jawa Tengah, memiliki pertimbangan-pertimbangan tertentu dalam menetapkan keputusan ini. Berikut berbagai pertimbangan ditetapkannya Adi Soemarmo sebagai bandara embarkasi-debarkasi haji untuk sektor Jawa Tengah dan Daerah Istimewa Yogyakarta (Jateng-DIY).

Pertama, meningkatnya calon jamaah haji yang terjadi setiap tahun baik di wilayah Provinsi Jateng-DIY (khususnya) maupun di seluruh wilayah Indonesia (umumnya). Untuk menyelenggarakan “haji mandiri” (haji yang titik tolak keberangkatan dan pulangnyanya dari wilayahnya sendiri atau wilayah yang terdekat), salah satu syarat yang harus dipenuhi ialah tercapainya kuota jamaah haji. Syarat ini telah memungkinkan adanya pengajuan haji mandiri karena secara kuantitas, jumlah peminat haji di wilayah Jateng-DIY cukup melimpah dari tahun ke tahun.

Kedua, ketersediaan tiga bandara (Adi Soemarmo Surakarta, Achmad Yani Semarang dan Adi Sucipto Yogyakarta) yang menjadi syarat vital diselenggarakannya haji mandiri.³⁷ Dari tiga bandara tersebut, bandara Adi Soemarmo yang terpilih. Dipilihnya bandara Adi Soemarmo sebagai bandara embarkasi-debarkasi haji disebabkan karena hanya bandara ini yang memenuhi syarat secara teknis. Pada pertengahan tahun 1990-an, bandara ini adalah pioner sekaligus satunya-satunya bandara yang sudah berstatus internasional. Adi Soemarmo juga satu-satunya bandara yang masih memungkinkan untuk dikembangkan kedepannya. Pertimbangan ini penting mengingat angkutan haji menggunakan tipe-tipe pesawat berbadan besar dan lebar (*boeng*) sehingga membutuhkan landasan yang panjang dan kuat terutama saat *take off* (tinggal landas).³⁸

Tersisihnya Adi Sucipto dan Achmad Yani sebagai calon bandara embarkasi-debarkasi haji Jateng-DIY disebabkan oleh hal teknis yang bersifat

³⁶*Kompas*, 21 April 1995, hlm.15

³⁷Arsip PT AP I BIAS: *Laporan Arus Lalu-Lintas Penumpang Pesawat Udara Komersil Menurut Daerah Asal dan Tujuan Di Jawa Tengah Tahun 1985*.

³⁸Wawancara dengan Rini Sri Rahayu (Kepala Quality Management dan Customer Services Seccion PT API BIAS), 10 April 2015 di Boyolali.

Jejak Pendirian dan Penetapan Bandara Adi Soemarmo Sebagai Embarkasi dan Debarkasi Haji di Indonesia, 1974-1997

Dadan Adi Kurniawan

alami. Bandara Adi Sucipto sudah tidak bisa dikembangkan karena *obstacle* (terhalang). Landasan pacu bandara ini sudah tidak bisa diperpanjang karena terhalang Gunung Boko di sebelah timur dan Jembatan Janti di ujung barat. Sejak dekade 1990-an, bandara Adi Sucipto Yogyakarta sempat diwacanakan untuk pindah lokasi ke Kabupaten Gunung Kidul tetapi tidak pernah terealisasi. Tahun 2000an muncul wacana baru terkait perpindahan lokasi bandara ke Kabupaten Kulonprogo. Isu tersebut kian mengencang di tahun 2010-an. Adapun bandara Achmad Yani, bandara ini tidak dapat dikembangkan lagi karena secara geografis sudah berada di tepi pantai dan sering banjir rob bila laut sedang pasang.³⁹

Pasca ditetapkannya Adi Soemarmo sebagai calon bandara embarkasi debarkasi haji, langkah pemerintah pusat selanjutnya adalah menetapkan lokasi pembangunan asrama haji. Dalam proses ini, pemerintah pusat dibantu oleh Soewardi (Gubernur Jawa Tengah saat itu).⁴⁰ Lokasi yang paling dekat dengan bandara adalah pertimbangan yang paling utama. Melalui proses identifikasi lapangan, terpilihlah Kelurahan Donohudan sebagai lokasi yang akan dibangun asrama haji. Kelurahan Donohudan masuk administrasi Kecamatan Ngemplak, Kabupaten Boyolali, Provinsi Jawa Tengah. Menurut Muslim dan Lagiman (dua warga Dusun Gaten, Kelurahan Dibal), pembangunan asrama haji sempat diwacanakan di Kelurahan Dibal, sekitar satu kilometer dari bandara. Namun wacana ini ditolak oleh elit daerah (kepala desa) setempat sehingga pemerintah mencari lokasi lain.⁴¹ Sebenarnya ada dua bandara lain di Jawa Tengah saat itu yakni Tunggul Wulung di Cilacap dan Wirasaba di Purbalingga. Namun kedua bandara ini hanyalah bandara kecil. Dengan lokasi yang hanya sekitar dua kilometer dari bandara, asrama baru pun mulai dibangun pada tahun 1996 dan rampung pada tahun 1997.

Asrama Haji Donohudan diresmikan oleh Presiden Soeharto pada 28 Februari 1997.⁴² Asrama haji Donohudan dibangun di atas lahan seluas kurang lebih 74,8 hektar dan menjadikannya dianalogikan sebagai “universitas” oleh Menteri Agama saat itu, Tarmizi Taher, karena banyaknya unit gedung pendukung seperti dua bangunan asrama berlantai tiga, bangunan penyambutan, aula besar, kantor pengelola, logistik, poliklinik, masjid besar,

³⁹*Angkasa Pura*, Edisi September-Oktober 2014, hlm.19; diperkuat hasil wawancara dengan Rini Sri Rahayu, 10 April 2015 di Boyolali.

⁴⁰*Kompas*, 21 April 1995, hlm.15

⁴¹Wawancara dengan Muslim dan Lagiman, 6 April 2015 di Boyolali.

⁴²*Kompas*, 1 Maret 1997, hlm.11

Jejak Pendirian dan Penetapan Bandara Adi Soemarmo Sebagai Embarkasi dan Debarkasi Haji di Indonesia, 1974-1997

Dadan Adi Kurniawan

replika bangunan Ka'bah untuk latihan manasik haji, menara bilal dan halaman yang luas untuk latihan menjalankan sa'i.⁴³

Dengan berfungsinya Asrama Haji Donohudan sejak tahun 1997, asrama ini menyandang gelar sebagai asrama haji ke-6 di seluruh Indonesia atau yang terakhir di masa Orde Baru. Asrama haji tertua disandang oleh Asrama Haji Pondok Gede di Jakarta (1978). Kemudian secara berturut-turut disusul Asrama Haji Sukolilo di Surabaya (1980), Pangkalan Mansyur di Medan (awal 1980-an), Sudiang di Makassar (pertengahan 1980-an) dan Asrama Haji Balikpapan di Balikpapan (1995). Asrama Haji Donohudan juga menyandang gelar sebagai asrama haji terdekat dari bandara embarkasi-debarkasinya. Bersama bandara Adi Soemarmo, asrama ini merupakan dua tempat vital dalam mendukung terselenggaranya kegiatan haji setiap musim tiba. Seluruh rombongan calon haji dari Provinsi Jateng-DIY akan berkumpul terlebih dahulu di asrama ini untuk proses pengkarantinaan meliputi pembinaan hal-hal teknis jalannya haji, pengecekan kesehatan, dan hal-hal yang menyangkut pendataan administratif para calon jamaah haji.

Sebelum tahun 1978 (ketika pengangkutan haji tanah air belum beralih ke angkutan tunggal yakni pesawat karena masih menggunakan kapal dan pesawat), pemerintah belum memiliki asrama haji mandiri sehingga masih menggunakan sistem sewa wisma-wisma swasta dan asrama-asrama ABRI. Motif didirikannya asrama haji pada waktu itu untuk mencegah wabah penyakit kolera. Namun setelah tahun 1990-an, fungsi pengkarantinaan telah meliputi pemeriksaan kesehatan, hal-hal yang berkaitan dengan administrasi dan pembekalan teknis menyangkut prosesi ritual berhaji seperti prosesi manasik. Lama normal pengkarantinaan juga menjadi lebih singkat yaitu 3 hari saja. Ini berbeda dengan periode sebelumnya yang memakan waktu 5 hari bahkan bisa lebih.⁴⁴

Di sisi lain, kehadiran Asrama Haji Donohudan sejak tahun 1997 telah mempengaruhi beberapa sendi perekonomian di lingkungan sekitar asrama. Menurut penuturan Sukanti selaku bakul musiman di sekitar Asrama Haji Donohudan, bila musim haji tiba, puluhan ruko, pedagang, dan para perental tanah pekarangan untuk sewa parkir di sepanjang pinggir jalan raya depan asrama haji, telah bersiap siaga. Aneka jajanan oleh-oleh dari yang berbau khas Arab Saudi sampai yang umum dijual di sini. Dagangan mereka umumnya laku keras karena para pembeli umumnya adalah sanak famili dari keluarga yang mampu. Mereka ikut mengantarkan dan menjemput salah satu

⁴³*Kompas*, 16 Februari 1997, hlm.11

⁴⁴Dadan Adi Kurniawan, *Sejarah Penerbangan di Surakarta*, 110.

Jejak Pendirian dan Penetapan Bandara Adi Soemarmo Sebagai Embarkasi dan Debarkasi Haji di Indonesia, 1974-1997

Dadan Adi Kurniawan

anggotanya yang berangkat haji.⁴⁵ Asrama haji secara langsung dan tidak langsung telah melahirkan sebuah mata pencaharian baru yang sifatnya musiman.

Gambar 3.9. Asrama Haji Donohudan Tahun 2010



Sumber: Koleksi dokumentasi Penulis, 2010

Pada musim “haji mandiri perdana” (1997), bandara Adi Soemarmo berhasil memberangkatkan sebanyak 21.571 calon haji asal Jateng-DIY dari total kuota skala nasional 197.532. Angka ini merupakan terbesar ke-3 dari enam bandara embarkasi haji di seluruh Indonesia. Kuota terbanyak diangkat dari bandara embarkasi Jakarta (Soekarno Hatta) sebanyak 89.611 calon jamaah, disusul Surabaya (Juanda) dengan jumlah calon jamaah sebanyak 34.625. Adapun tiga bandara embarkasi lain masing-masing memberangkatkan sebanyak 17.150 orang (Polonia-Medan), 21.189 orang (Hasanuddin-Makassar) dan 13.587 orang (Sepinggan-Balikpapan).⁴⁶

Penerbangan haji Jateng-DIY perdana yang berembarkasi-debarkasi di bandara Adi Soemarmo dilayani oleh raja maskapai nasional, *PT.Garuda Indonesia Airways* (GIA). Maskapai ini telah merajai penerbangan komersil nasional sejak tahun 1950-an. Eksistensi GIA belum mampu bersaing oleh maskapai lain baik lokal maupun asing sejak era 1960an. Pada tahun 1960-1970an, satu penerbangan yang mampu mendekati eksistensi GIA hanyalah *Merpati Nusantara Airlines* (MNA). Meski akhir-akhir ini mulai tumbuh subur berbagai maskapai penerbangan bertarif lebih murah (*low cost carrier*) tetapi GIA tetap menjadi maskapai unggulan.⁴⁷ Selain merajai penerbangan komersil umum nasional, GIA juga merajai pula penerbangan haji di

⁴⁵Wawancara Sukamti, 10 Maret 2015 di Boyolali.

⁴⁶Arsip *Laporan Data Haji Tahun 1997-2014*. Sistem Komputerisasi Haji Terpadu Kementerian Agama Provinsi Daerah Jawa Tengah dan Daerah Istimewa Yogyakarta.

⁴⁷Arsip PT AP I BIAS: *Data dan Informasi Lalu Lintas dan Angkutan Udara 1969-1976*.

Jejak Pendirian dan Penetapan Bandara Adi Soemarmo Sebagai Embarkasi dan Debarkasi Haji di Indonesia, 1974-1997

Dadan Adi Kurniawan

Indonesia sejak 1979. Adanya monopoli tersebut menyebabkan Ongkos Naik Haji (ONH) menjadi mahal karena rendahnya posisi tawar (*bargaining position*) pemerintah (Departemen Agama) terhadap GIA.

Merajainya GIA dalam penerbangan haji di Indonesia sejak 1979, juga beriringan dengan tahun dimana secara resmi *haji laut* ditiadakan dan beralih ke *haji udara*. “Haji laut” adalah haji menggunakan kapal sedangkan “haji udara” adalah haji menggunakan pesawat terbang sebagai alat pengangkutannya. Beralihnya haji laut ke haji udara ditengarai oleh bangkrutnya PT. Arafat (satu-satunya perusahaan yang sejak tahun 1964 ditunjuk pemerintah dalam hal pengangkutan haji). Perusahaan tersebut mengalami kesulitan keuangan sejak awal 1970-an. Karena banyaknya hutang, PT. Arafat terpaksa dilikwidir pada tahun 1978 yang sekaligus menandai masa akhir haji laut di Indonesia. Tahun 1979, haji laut benar-benar pupus harapan karena pemerintah melalui Keputusan Menteri Perhubungan No. SK-72/OT.001/Phb-79 memutuskan untuk meniadakan pengangkutan jamaah haji dengan kapal laut dan menetapkan penyelenggaraan angkutan haji hanya dilaksanakan dengan pesawat udara.⁴⁸

Tabel 2. Kisaran Ongkos Naik Haji (ONH) Laut dan Udara Tahun 1950-2011

Periode	ONH Laut (rupiah)	ONH Udara (rupiah)
1950-1959	6.500– 26.000	13.300- 16.700
1960-1970	38.200– 382.000	360.000- 380.000
1971-1980	400.000 – 905.000	380.000 – 1.577.000
1981-1990	sudah tidak ada	1.943.000 – 5.320.000
1991-2000	sudah tidak ada	5.320.000 – 21.855.000
2001-2010	sudah tidak ada	20.000.000 – 32.000.000

Sumber: Diolah dari *Kompas*, *Solopos*, *Kedaulatan Rakyat* serta data Siskohat Kementerian Agama (Kemenag) Provinsi Daerah Jawa Tengah dan Siskohat Kemenag Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

Untuk mengatasi determinasi, pada tahun 1998 pemerintah melalui Keputusan Presiden No.119 mengeluarkan kebijakan penghapusan monopoli angkutan haji dengan memberi kesempatan penawaran kepada perusahaan maskapai asing. Hasilnya, sejak tahun 1999 muncul kompetitor baru GIA yakni *Saudi Arabian Airlines* (SAA), maskapai asing dari Arab Saudi. Namun

⁴⁸*Kompas*, 5 Juni 1978, hlm.2; Nidjam dan Hanan, *Manajemen Haji (edisi revisi)* (Jakarta: Mediacita, 2006), 50.

Jejak Pendirian dan Penetapan Bandara Adi Soemarmo Sebagai Embarkasi dan Debarkasi Haji di Indonesia, 1974-1997

Dadan Adi Kurniawan

munculnya kompetitor baru ini bukan berarti GIA menjadi terpinggirkan. GIA masih tetap dominan dalam jumlah *flight* (penerbangan) dibanding SAA. Sampai dengan tahun 2011, GIA dan SAA selalu menjadi jantung pengangkutan jamaah haji Indonesia ke Tanah Suci (Mekkah).⁴⁹

Pada pelaksanaan haji sebelum tahun 1997, calon jamaah asal Provinsi Jateng-DIY harus berangkat dari embarkasi Jakarta. Calon jamaah haji asal Jateng-DIY harus bergabung dengan para calon jamaah haji dari Jakarta, Jawa Barat, Lampung, dan sebagian dari provinsi di Kalimantan. Calon jamaah haji asal Jateng-DIY pernah sekali berangkat dari embarkasi-debarkasi Surabaya yakni pada tahun 1996. Selebihnya itu, dalam kurun waktu pra-1996, mereka selalu berangkat dan pulang dari bandara/pelabuhan Jakarta.⁵⁰ Selain rugi waktu karena harus berangkat satu hari lebih awal, para calon jamaah Jateng-DIY juga harus “merogoh kocek” lebih besar untuk biaya perjalanan dan penginapan selama di asrama haji Pondok Gede Jakarta.⁵¹ Baru sejak tahun 1997, calon jamaah haji asal Jateng-DIY bisa melaksanakan haji mandiri dari Surakarta. Tahun 1997 adalah babak baru bagi calon jamaah asal Pulau Jawa bagian tengah ini karena jarak Jawa-Mekkah-Jawa menjadi terasa dekat.

Simpulan

Bandara (Bandar Udara) Adi Soemarmo didirikan pada tahun 1974 dengan nama Pelabuhan Udara Panasan. Perubahan nama dilakukan pada tahun 1977, di mana nama bandara diambilkan dari tokoh pejuang kedirgantaraan asal Blora (Jawa Tengah) bernama Adi Soemarmo Wiryokusumo, yang gugur pada tahun 1947 karena ulah pasukan Belanda. Bandara Adi Soemarmo merupakan bandara *enclave civil* atau “daerah kantong” yang dibangun di kawasan Pangkalan Udara Militer Panasan yang usianya jauh lebih tua. Pangkalan Udara Militer Panasan telah ada sejak zaman penjajahan Belanda, tepatnya pada awal tahun 1940an, yang kemudian disempurnakan di masa pendudukan Jepang (1942-1945). Tujuan pendirian bandara (pelabuhan udara) Panasan saat itu ialah sebagai moda transportasi alternatif yang memudahkan mobilitas Surakarta-Jakarta (pusat ibu kota). Tujuan lain pendirian bandara saat itu adalah untuk meningkatkan potensi

⁴⁹Nidjam dan Hanan, *Manajemen Haji (edisi revisi)*, 62; Lihat pula *Laporan Akhir Evaluasi Kebijakan Pemerintah Terkait Dengan Persaingan Usaha Dalam Rancangan Perubahan Undang-Undang No.17-1999 Tentang Penyelenggaraan Haji*, Komisi Pengawas Persaingan Usaha Republik Indonesia, hlm. 22

⁵⁰Wawancara Norbadi, 12 Maret 2015 di Semarang dan wawancara Agus Nur, 17 Maret 2015 di Yogyakarta.

⁵¹*Kompas*, 24 Februari 2000, hlm.1

Jejak Pendirian dan Penetapan Bandara Adi Soemarmo Sebagai Embarkasi dan Debarkasi Haji di Indonesia, 1974-1997

Dadan Adi Kurniawan

sosial ekonomi dan sejarah budaya yang dimiliki kota Surakarta dan sekitarnya. Pada tahun 1989, bandara Adi Soemarmo meningkat statusnya menjadi *international airport* yang menyelenggarakan penerbangan pertama luar negeri Surakarta-Singapura. Pada tahun 1997, bandar udara ini ditetapkan sebagai pusat pemberangkatan dan kepulangan jemaah haji dari Jawa Tengah dan Yogyakarta. Bandara ini dipilih karena memiliki *runway* (landasan pacu) paling memadai (terpanjang) yang dapat menampung pesawat-pesawat besar dan lebar tipe *boeing* yang biasa digunakan untuk mengangkut jemaah haji. Sedangkan landasan pacu di bandara Adi Sucipto Yogyakarta sudah tidak bisa dikembangkan karena *obstacle* (terhalang) Gunung Boko di sebelah timur dan Jembatan Janti di ujung barat. Adapun landasan pacu bandara Achmad Yani di Semarang juga tidak dapat dikembangkan lagi karena secara geografis sudah berada di tepi pantai dan sering banjir rob.

Daftar Sumber

Arsip, Buku, Jurnal

- Adisasmita, Sakti Adji, *Penerbangan dan Bandar Udara* (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2012).
- Arsip *Data dan Informasi Lalu Lintas Dan Angkutan Udara 1969-1976*. Koleksi Kantor Arsip PT AP I BIAS.
- Arsip *Laporan Akhir Evaluasi Kebijakan Pemerintah Terkait Dengan Persaingan Usaha Dalam Rancangan Perubahan Undang-Undang No.17-1999 Tentang Penyelenggaraan Haji*. Koleksi Komisi Pengawas Persaingan Usaha Republik Indonesia.
- Arsip *Laporan Arus Lalu-Lintas Penumpang Pesawat Udara Komersil Menurut Daerah Asal dan Tujuan Di Jawa Tengah Tahun 1985*. Koleksi Kantor Arsip PT AP I BIAS.
- Arsip *Laporan Data Arus Lalu Lintas Angkutan Udara Bandar Udara Adi Soemarmo Surakarta Tahun 1974-1995*. Koleksi Kantor Arsip PT AP I BIAS.
- Arsip *Laporan Data Arus Lalu-Lintas Angkutan Udara Ke/Dari Bandar Udara Adi Soemarmo Surakarta 1984-1995*. Koleksi Kantor Arsip PT AP I BIAS.
- Arsip *Laporan Data Haji Tahun 1997-2014*. Koleksi Sistem Komputerisasi Haji Terpadu Kementerian Agama Provinsi Daerah Jawa Tengah dan Daerah Istimewa Yogyakarta.
- Arsip *Laporan Seksi Pemberitaan RRI Stasiun Surakarta*. Koleksi Kantor Arsip PT AP I BIAS.

Jejak Pendirian dan Penetapan Bandara Adi Soemarmo Sebagai Embarkasi dan Debarkasi Haji di Indonesia, 1974-1997

Dadan Adi Kurniawan

Arsip *Laporan Singkat Perjuangan Masyarakat Sekitar Bandara Adi Soemarmo Pada Tahun 1942-1949 oleh Sekretaris Markas Ranting Legiun Veteran Republik Indonesia (LVRI), Kecamatan Ngemplak.* Koleksi Kantor Arsip PT AP I BIAS.

Arsip *Lintasan Sejarah Pangkalan Udara Adi Soemarmo.* Koleksi Kantor Arsip PT AP I BIAS.

Arsip *Sejarah Singkat Perum Angkasa Pura I.* Koleksi Kantor Arsip PT AP I BIAS.

Arsip *Surat Keputusan Bersama Menteri Keamanan/ Panglima Angkatan Bersenjata, Menteri Perhubungan dan Menteri Keuangan No. KEP/30/IX/1975, No. KM 393/S/Phb-75, No. KEP-927a/MK/IV/8/1975.* Koleksi Kantor Arsip PT AP I BIAS.

Bastian, Indra, *Model Pengelolaan Privatisasi* (Yogyakarta: BPFE, 2000).

Hanny, I., Nurlina, N. dan Suhartono, S., *Awal Kedirgantaraan Di Indonesia: Perjuangan AURI 1945-1950* (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2008).

Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah* (Yogyakarta: Tiara Wacana, 2013).

Kurniawan, Dadan Adi, "Dari Masa Kolonial Hingga Revolusi Fisik: Jejak Eksistensi Pangkalan Udara Militer Panasan Surakarta (1940-1949)", *Jambura History and Culture Journal*, 1 (2), 2019, 73-75.

Kurniawan, Dadan Adi, *Sejarah Penerbangan di Surakarta: Dari Militer Menjadi Komersil* (Surakarta: UNS Press, 2019).

Majid, Dien, *Berhaji di Masa Kolonial* (Jakarta: CV Sejahtera, 2008).

Nidjam dan Hanan, *Manajemen Haji (edisi revisi)* (Jakarta: Mediacita, 2006).

RRI.co.id, 27 April 2024, "Status Internasional Dicabut, Bandara Adi Sumarmo Tetap Jadi Embarkasi Haji".

<https://www.rri.co.id/bisnis/658254/status-internasional-dicabut-bandara-adi-sumarmo-tetap-jadi-embarkasi-haji>

Wasino, dkk., *Sejarah Nasionalisasi Aset-Aset BUMN: Dari Perusahaan Kolonial Menuju Perusahaan Nasional* (Jakarta: Kementerian BUMN RI, 2014).

Koran dan Majalah

Angkasa Pura, Edisi September-Oktober 2014, hlm.19

Dharma Nyata, 10 Agustus 1986

Kedaulatan Rakyat, 10 Agustus 1986, hlm.1

Kompas, 1 Maret 1997, hlm.11.

Kompas, 10 Agustus 1986, hlm.12

Kompas, 13 Maret 2010, hlm.2

Kompas, 16 Februari 1997, hlm.11

Kompas, 21 April 1995, hlm.15

Jejak Pendirian dan Penetapan Bandara Adi Soemarmo Sebagai Embarkasi dan Debarkasi Haji di Indonesia, 1974-1997

Dadan Adi Kurniawan

Kompas, 24 Februari 2000, hlm.1

Kompas, 25 Maret 1974, hlm.1

Kompas, 28 Juli 1990, hlm.9

Kompas, 3 Mei 1989, hlm.11

Kompas, 5 Juni 1978, hlm.2

Pikiran Rakyat, 10 Agustus, hlm. 8

Solopos, 15 Maret, hlm.1

Solopos, 2 Maret, hlm.2

Solopos, 7 Maret, hlm.16

Suara Bengawan, 11 Agustus 1986, hlm.1

Suara Karya, 11 Agustus 1986, hlm.1

Suara Karya, 25 Maret 1974, hlm.2

Warta Lanud Adi Soemarmo, Edisi X, 2007, hlm.4

Wawancara

Wawancara dengan Adi (arsiparis PT AP BIAS), 22 Januari 2016 di Boyolali.

Wawancara dengan Agus Nur (Kepala Siskohat Kementerian Agama DIY), 17 Maret 2015 di Yogyakarta.

Wawancara dengan Lagiman (warga Dusun Gaten yang tergusur proyek perluasan landasan tahun 1986), 6 April 2015 di Boyolali.

Wawancara dengan Mulyono (sesepuh kampung Ngesrep, sebelah barat bandara), 17 Agustus 2014 di Boyolali.

Wawancara dengan Muslim (warga Dusun Gaten yang tergusur proyek perluasan landasan tahun 1986), 6 April 2015 di Boyolali.

Wawancara dengan Norbadi (Kepala Bidang Haji Kementerian Agama Jawa Tengah), 12 Maret 2015 di Semarang.

Wawancara dengan Parti (warga Dusun Gaten yang tergusur proyek perluasan landasan tahun 1986), (17 Agustus 2014) di Boyolali.

Wawancara dengan Rini Sri Rahayu (Kepala Quality Management dan Customer Services Section PT API BIAS), 10 April 2015 di Boyolali.

Wawancara dengan Sujomo (sesepuh kampung Ngesrep, sebelah barat bandara), 9 April 2015 di Boyolali.

Wawancara dengan Sukamti (pedagang musiman saat musim haji di sekitar area Asrama Haji Donohudan), 10 Maret 2015 di Boyolali.