

PELAYANAN PENERBANGAN SIPIL DI LAPANGAN UDARA DARMO KOTA SURABAYA TAHUN 1929-1939

Zahir, Arif Akhyat

Program Magister Ilmu Sejarah, Universitas Gadjah Mada

e-mail: zahir0696@gmail.com

Abstract

Civil aviation activities represent a significant advancement in modern transportation facilities within the city of Surabaya. The purpose of this article is to describe civil aviation services at Darmo Airfield in Surabaya from 1929 to 1939. This research employs historical research methods, including heuristics, source verification, interpretation, and historiography. The sources for this article are primarily derived from a literature study, with primary data collected from various newspapers published between 1929 and 1939. The findings of this study indicate that civil aviation services at Darmo Airfield commenced in 1929. Over the subsequent years, these services expanded to not only cover flight routes within the Dutch East Indies region but also extended to flights to Australia. Additionally, the establishment of civil aviation services facilitated the growth of airmail traffic to and from the city of Surabaya, contributing to the enhanced dynamics of population and goods transportation to and from the city during that period.

Keywords: Civil Aviation, Darmo Airfield, Transportation.

Abstrak

Aktivitas penerbangan sipil merupakan salah satu perkembangan dalam kemajuan sarana transportasi modern di kota Surabaya. Tujuan artikel ini yakni mendeskripsikan pelayanan penerbangan sipil di lapangan Udara Darmo di kota Surabaya pada tahun 1929-1939. Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah yaitu heuristik, verifikasi sumber, interpretasi, dan historiografi. Sumber penulisan ini diperoleh dari studi kepustakaan. Data primer diperoleh dari berbagai surat kabar yang diterbitkan antara tahun 1929-1939. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa pelayanan penerbangan sipil di lapangan udara Darmo mulai dibuka pada tahun 1929. Pada tahun-tahun berikutnya, perkembangan layanan penerbangan sipil di lapangan udara Darmo berkembang tidak hanya melayani rute penerbangan di wilayah Hindia-Belanda, namun hingga penerbangan ke Australia. Selain itu, dengan adanya layanan penerbangan sipil tersebut, maka lalu lintas pos udara dari dan menuju kota Surabaya semakin berkembang dan mempermudah dinamika penduduk serta barang dari dan menuju kota Surabaya pada masa itu.

Kata Kunci: Penerbangan Sipil, Lapangan Udara Darmo, Transportasi.

Pendahuluan

Transportasi udara umumnya dibagi ke dalam tiga golongan, yakni angkutan udara yakni, penerbangan umum, dan militer. Kategori penerbangan swasta dan umum selain penerbangan terjadwal yang dilakukan perusahaan penerbangan (*airlines*) meliputi juga penerbangan pribadi dan yang digunakan oleh industri swasta dan komersial untuk mengirimkan barang ataupun alat-alat dan hasil produksi. Dalam kategori penerbangan umum juga termasuk kegiatan penerbangan yang sifatnya non-transport, misalnya untuk keperluan inspeksi penerbangan, pemadaman kebakaran, dan lain-lain (Kamaludin, 2003: 74-75).

Perkembangan mode transportasi udara di Surabaya sendiri pada mulanya belum terpublikasi dan tercatat secara baik, hal ini dikarenakan mode transportasi udara masih tergolong mode transportasi yang cukup baru di Hindia-Belanda. Penerbangan di masa itu

hanya sebatas untuk kegiatan militer seperti pengangkutan logistik militer dan kegiatan uji coba kelayakan pesawat terbang. Meskipun dalam sejarah mencatat penerbangan pertama kali dilakukan di langit kota Surabaya terjadi pada tahun 1911 yakni dengan diterbangkannya pesawat sederhana berjenis *Antoinette IV* yang di piloti oleh Gijs Kuller untuk kepentingan demonstrasi penerbangan (Schoenmaker, 1984: 105).

Surabaya sebagai salah satu kota besar di pulau Jawa tempat segala kegiatan administrasi kolonial berlangsung tak luput juga dari pembangunan sarana penerbangan. Landasan pacu pesawat pertama yang dibangun di Surabaya pada tahun 1922 ialah lapangan udara Darmo yang tepatnya berada di wilayah *Goenoengsari*, lapangan ini merupakan salah satu lapangan udara tertua yang ada di wilayah Hindia-Belanda pada saat itu dan di bangun untuk kebutuhan penunjang militer (Asia Maior, 2004: 191). Seiring dengan berjalannya waktu, lapangan udara Darmo juga digunakan untuk pelayanan penerbangan sipil. Hal ini dikarenakan kondisi lapangan udara Darmo cukup memungkinkan untuk digunakan sebagai landasan pesawat komersil.

Pelayanan penerbangan sipil sendiri di lapangan udara Darmo mulai resmi beroperasi pada tahun 1929, hal ini merupakan sebuah kemajuan dalam dunia transportasi di kota Surabaya pada masa itu. Pelayanan penerbangan sipil ini dikelola oleh maskapai K.N.I.L.M (*Koninklijke Nederlandsch-Indie Luchvaart Maatschappij*) yang ditunjuk oleh pemerintah Hindia-Belanda sebagai induk penerbangan sipil di wilayah Hindia-Belanda. Dalam perkembangannya rute penerbangan dari lapangan udara tersebut mulai bertambah seiring berjalannya waktu. Rute-rute yang dituju pada umumnya masih di sekitar pulau-pulau besar di wilayah Hindia-Belanda seperti pulau Borneo (Kalimantan), Sulawesi. Dan, beberapa pulau kecil seperti Bali dan Nusa Tenggara. Keberadaan dari berbagai rute penerbangan ini mendorong terjadinya berbagai mobilitas penduduk di wilayah Hindia-Belanda dan sekitarnya, selain itu dengan adanya rute-rute penerbangan tersebut juga mempermudah dalam pengiriman barang dan juga lalu lintas pos udara atau *Luchtpost*.

Metode

Metode yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah. Sejarawan membutuhkan berbagai sumber untuk menyusun kembali sebuah peristiwa di masa lalu secara kronologis dengan tahapan metode yang dapat mendukung kebenaran hasil dari penelitian sejarah tersebut. Penelitian sejarah ini terdapat beberapa tahapan yang dilakukan, yaitu heruistik (pengumpulan sumber), verifikasi (pengklasifikasian sumber), interpretasi (analisis sumber-sumber), dan historiografi (penulisan sejarah) (Kuntowijoyo, 2003).

Penelitian ini menggunakan arsip dari berbagai tempat berupa arsip kolonial, arsip

penerbangan, laporan pembangunan pemerintah kolonial, dan Surat kabar kolonial yang diterbitkan pada kurun waktu 1929-1939. Selain menggunakan sumber tersebut, penelitian ini juga akan menggunakan buku-buku referensi dari Perpustakaan Daerah, Perpustakaan di Jurusan Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya dan Perpustakaan pusat Universitas Airlangga dan di Perpustakaan Medayu Agung. Peneliti juga menggunakan berbagai sumber yang dapat diakses di *website* Delpher.nl, selain itu peneliti juga melakukan kunjungan ke Badan Perencanaan dan Pembangun Daerah (BAPPEDA) guna untuk mencari arsip-arsip kolonial mengenai *Staatsblad* (Lembaran Negara) dan juga *Verslag* (laporan) yang setiap tahun dikeluarkan oleh dinas-dinas terkait.

Tahap kedua adalah dengan melakukan kritik sumber dengan berdasarkan data-data dan fakta sejarah yang ada. Sejarawan yang sejak awal telah merumuskan masalah penelitian pada saat pengumpulan data tidak boleh langsung percaya dengan informasi yang diperoleh. Sebuah proses yang dilakukan peneliti untuk menguji keaslian suatu dokumen atau bukan yang kemudian lebih dikenal dengan dengan istilah kritik ekstern. Para sejarawan kemudian juga harus tetap kritis terhadap dokumen yang dianggap otentik untuk melihat apakah isinya dapat dipercaya atau tidak.

Tahap ketiga adalah interpretasi atau penafsiran adalah kelanjutan dari kritik sumber. Dalam proses ini dilakukan setelah peneliti menemukan sebuah “benang merah” dari sumber-sumber yang sudah dilakukan kritik intern maupun ekstern, penulis mampu menceritakan peristiwa sejarah secara runtut sebagaimana peristiwa itu dapat terjadi berdasarkan bukti-bukti dan fakta sejarah yang mendukung. Tahapan yang terakhir yakni adalah Historiografis atau penulisan. Setelah melakukan serangkaian proses pengumpulan sumber dan penelitian kevalidan sumber diatas, penulis menuangkan hasil analisis tersebut dalam sebuah karya tulisan. Dalam tahap ini, rangkaian fakta berupa data atau dokumen serta hasil wawancara dengan narasumber yang di analisis kemudian dirangkai dan dituangkan dalam bentuk tulisan sejarah secara kronologis, sehingga pembaca dengan mudah dapat memahami.

Hasl dan Pembahasan

Pengelolaan Penerbangan dan Rute Penerbangan di Lapangan Udara Darmo

Kemunculan Maskapai penerbangan Hindia-belanda atau yang disebut K.N.I.L.M merupakan awal dari perkembangan penerbangan di Hindia-belanda, khususnya penerbangan sipil. Pihak militer pada awalnya ingin membuka sarana pengangkutan penumpang serta barang dan pos, akan tetapi pihak militer beranggapan hal ini akan membutuhkan banyak biaya, maka dari itu pihak militer menyarankan agar dibentuk perusahaan penerbangan agar biaya penerbangan tersebut dapat lebih terjangkau. Pada akhir tahun 1928 atau tahun pertama

munculnya penerbangan sipil yang di lakukan oleh K.N.I.L.M, meskipun baru tercatat 4 pesawat terbang yang digunakan, baik dari Batavia–Bandoeng dan Batavia–Semarang meskipun pada awalnya rencana rute kedua hingga menuju ke Surabaya harus dilanjutkan dengan kereta api karena masalah teknis lapangan, namun secara garis besar hal ini merupakan kemajuan yang cukup baik.

Di kota Surabaya penerbangan sipil di bawah maskapai K.N.I.L.M secara resmi baru benar-benar dilakukan pada awal bulan November 1929. Seperti yang dijelaskan diatas rute penerbangan yang dituju adalah dari Batavia-Surabaya dan transit di lapangan udara Simongan (Semarang), seperti rencana yang sudah dilakukan tahun sebelumnya. Proses penerbangan ini berjalan cukup mulus tanpa adanya hambatan dan pada tanggal 1 November 1929 pesawat tersebut lepas landas dari Lapangan udara Tjililitan menuju Lapangan udara Darmo di kota Surabaya (*De Indische Courant*, 1929; 11). Pada masa awal perkembangan mode transportasi udara di Hindia-Belanda, rute pelayanan penerbangan sipil yang digunakan masih sebatas lintas pulau Jawa dengan beberapa kota besar saja sebagai tujuan. Kota-kota yang dituju seperti Batavia, Bandung, Semarang, Surabaya. Pada tahun 1928 rute pertama yang dibuka adalah Batavia–Bandung kemudian selanjutnya rute penerbangan Batavia–Semarang–Surabaya. Akan tetapi rute penerbangan menuju Surabaya baru bisa dilakukan pada tahun 1929.

Pada akhir tahun 1934, pelayanan penerbangan sipil di Hindia-Belanda mendapatkan satu lagi maskapai asing yang akan membuka rute penerbangan di wilayah Hindia-Belanda, yakni *Qantas Empire Airways Ltd*. Maskapai milik Britania raya ini melayani penerbangan perintis di wilayah persemakmuran Britania raya. Rute koneksi pertamanya yakni rute penerbangan London-Singapura. Rute selanjutnya yang melewati beberapa wilayah di Hindia-Belanda. rute tersebut dimulai Singapura-Batavia-Surabaya-Rambang (transit)-Koepang-Darwin (Australia), rute penerbangan ini juga berlaku sebaliknya. Akan tetapi maskapai ini belum mendapatkan izin terbang oleh pemerintah Hindia-Belanda khusus untuk pengangkutan penumpang dikarenakan masih terkendala peraturan dan ketentuan tentang penerbangan dan alat penerbangan yang ada di Hindia-Belanda (*Staatsblad Van Nederlandsch-Indie* No. 586, tahun 1928). Peresmian penerbangan maskapai ini sendiri baru dapat diresmikan pada tahun 1935 setelah pemerintah mengeluarkan izin penerbangan dalam wilayah Hindia-Belanda.

Pada tahun 1935 K.N.I.L.M membuka rute percobaan baru menuju pulau Sulawesi tepatnya Makassar, hal ini dikarenakan permintaan beberapa pedagang dan pemilik perkebunan di pulau Sulawesi yang menginginkan adanya penerbangan ke pulau tersebut. Rute ini berawal dari Surabaya-Bali-Makassar, rute ini melayani penerbangan dari tanggal 6 Mei 1935 hingga 1 Agustus 1935. Kemudian rute ini diperpendek hanya menjadi Soerabaja-Bali

pada 1 Agustus 1935 hingga 31 Desember 1935. Rute ini diperpendek hanya sampai di pulau Bali dikarenakan kurang memenuhi harapan dikarenakan biaya penerbangan yang cukup tinggi dan kurang mendapat minat penumpang yang ingin menuju ke pulau Sulawesi (*Indisch Verslag*, 1936, 1936: 233).

Pada tahun 1936 ini, kota Surabaya juga menjadi tempat transit dari rute penerbangan Jawa-Borneo, penerbangan ini di bentuk karena permintaan dari beberapa pemilik perusahaan tambang yang berada di pulau Borneo (Kalimantan), penerbangan ini memiliki rute Batavia-Surabaya-Bandjermasin-Balikpapan. Rute penerbangan lintas Jawa-Borneo ini beroperasi setiap seminggu sekali (*Indisch Verslag*, 1937, 1937: 375). Sementara itu, untuk penerbangan maskapai Qantas Empire Airways Ltd. masih menggunakan lapangan udara Darmo sebagai rute penerbangannya. Rute Singapore-Batavia-Surabaya-Rambang(transit)-Koepang-Darwin, masih dilakukan sekali dalam seminggu, akan tetapi rute ini juga dalam beberapa kesempatan juga melakukan penerbangan dua kali seminggu.

Memasuki tahun 1937, Rute penerbangan Surabaya-Banjarmasin-Balikpapan kini diperpanjang hingga menuju ke Tarakan. Penerbangan ini masih berlangsung seminggu sekali dengan total penumpang yang diangkut 1.565 jiwa dan pos sebanyak 6.078 kg. untuk penerbangan K.N.I.L.M yang terakhir ada rute penerbangan Surabaya-Makassar yang melayani penerbangan seminggu sekali, dengan total penumpang 45 jiwa dan pos sebanyak 588 kg. kemudian ada maskapai Britania Raya, yakni *Qantas Empire Airways Ltd.* masih melayani dua penerbangan setiap minggunya. Total penumpang yang menggunakan maskapai ini ditahun 1937 adalah 139 jiwa dengan kargo sekitar 800 kg. Penerbangan menuju pulau Borneo ini sendiri selain untuk kebutuhan penumpang biasa, juga dilakukan untuk para pemilik perusahaan tambang minyak dan tambang lainnya, juga para pemilik lahan yang memiliki tanah di pulau tersebut.

Pada tahun 1938 ini maskapai K.N.I.L.M juga membuka layanan rute penerbangan Hindia-Belanda-Prancis Indo-china dan rute penerbangan dari Hindia-Belanda menuju Australia. Rute penerbangan dari Batavia-Palembang-Singapore-Saigon dibuka pada 1 September 1938, berikutnya adalah penerbangan internasional dengan rute dari kota seperti Batavia-Surabaya-Bali-Koepang-Darwin-Cloncurry-Longreach-Brisbane Sydney dibuka pada tanggal 4 Juli 1938 dan melayani dua penerbangan setiap minggunya (*Indisch Verslag*, 1939, 1949: 411). Maskapai asing Qantas Empire Airways Ltd. juga masih menggunakan kota Surabaya sebagai kota transit dalam rute penerbangannya. Akan tetapi pada tahun ini maskapai tersebut tidak hanya menggunakan pesawat biasa namun juga pesawat amfibi atau disebut kapal terbang. Rute penerbangan maskapai ini tetap sama, yakni Singapore-Batavia-

Soerabaja–Rambang–Koepang–Darwin, penerbangan ini dilakukan menggunakan pesawat biasa dengan frekuensi dua kali seminggu. Dan kemudian menggunakan pesawat amfibi dengan rute Singapore–Batavia–Soerabaja–Bima–Koepang–Darwin dengan frekuensi tiga kali seminggu.

Pada tahun 1939 tidak terjadi perubahan signifikan dari pelayanan rute penerbangan di Hindia-Belanda dan di lapangan udara Darmo. Hal ini kemungkinan disebabkan dengan adanya rencana pemindahan lapangan udara sipil yang semula di lapangan udara Darmo kemudian akan dipindahkan ke dalam kawasan Pangkalan udara Morokrembangan yang sedang mengalami pembangunan lapangan udara baru. Rute penerbangan Batavia–Semarang–Surabaya tetap melayani penerbangan hingga Sembilan kali seminggu, menurun dari tahun lalu yang bisa melayani sepuluh penerbangan seminggu. Rute Surabaya–Bali tetap melayani penerbangan sekali seminggu, kemudian penerbangan rute Surabaya–Bandjermasin–Balikpapan–Tarakan melayani dua penerbangan setiap minggunya, namun terkadang hanya satu kali seminggu. Selanjutnya rute penerbangan Surabaya–Makassar yang melayani dua penerbangan seminggu, lalu ada penerbangan Internasional K.N.I.L.M dengan rute Batavia–Surabaya–Bali–Koepang–Darwin–Cloncurry–Longreach–Brisbane–Sydney yang melayani satu hingga dua penerbangan tiap minggunya (*Indisch Verslag*, 1940, 1940: 427). Untuk maskapai *Qantas Empire Airways Ltd.* yang melayani penerbangan Singapore–Darwin via kota Surabaya melayani dua hingga tiga penerbangan setiap minggunya.

Pengoperasian Maskapai dalam Pelayanan Penerbangan Sipil

Pelayanan penerbangan di Hindia-Belanda pada umumnya di kontrol oleh maskapai lokal yakni *Koninklijke Nederlandsch-Indie Luchtvaart Maatschappij* (K.N.I.L.M). Maskapai ini resmi beroperasi pada awal November tahun 1928 dengan awal pembukaan dua rute penerbangan dari Batavia–Bandung dan rute Batavia–Semarang–Surabaya. Meskipun dalam kenyataannya rute dari Batavia–Surabaya hanya sampai di Semarang dan perjalanan menuju ke Surabaya dilanjutkan dengan menggunakan kereta api. Pembatalan rute ini karena pada awalnya direncanakan akan mendarat di Morokrembangan akan tetapi tidak memenuhi persyaratan yang memadai.

Penerbangan dengan maskapai K.N.I.L.M. baru dapat dilakukan menuju kota Surabaya pada tahun 1929. penerbangan tersebut dinilai sangat memuaskan meskipun masih diragukan pada awal kemunculannya akan mendapatkan minat yang cukup besar dari masyarakat, hal ini karena pemerintah juga mulai membangun jalur transportasi lain seperti kereta api cepat. Namun dapat diketahui bahwa hal ini merupakan sebuah kemajuan dari perkembangan transportasi di Hindia-Belanda khususnya kota Surabaya (*Koninklijke Nederlandsch-Indie*

Luchthvaart Maatschappij, 1938: 19). Maskapai selanjutnya yang melakukan layanan penerbangan di Hindia-Belanda adalah K.L.M (*Koninklijke Luchtvaart Maatschappij*). Maskapai ini adalah maskapai milik Kerajaan Belanda yang melayani penerbangan di Eropa dan beberapa wilayah di Hindia-Belanda dan Asia. Meskipun demikian maskapai ini tidak melakukan penerbangan secara langsung ke Surabaya. Karena hanya melayani rute penerbangan dari Bandoeng–Batavia–Palembang–Medan yang dibuka pada tahun 1930 (*Indisch Verslag*, 1931, 1931: 387).

Kota Surabaya juga digunakan untuk salah satu maskapai penerbangan asing yakni *Qantas Empire Airways Ltd.*, maskapai milik Britania raya ini melayani penerbangan perintis di wilayah persemakmuran Britania raya. Rute koneksi pertamanya yakni rute penerbangan London-Singapura. Rute selanjutnya yang melewati beberapa wilayah di Hindia–Belanda. Rute tersebut dimulai Singapura–Batavia–Surabaya–Rambang(transit)–Koepang–Darwin (Australia), rute penerbangan ini juga berlaku sebaliknya. Akan tetapi maskapai ini belum mendapatkan izin terbang oleh pemerintah Hindia-Belanda khusus untuk pengangkutan penumpang dikarenakan masih terkendala peraturan dan ketentuan tentang penerbangan dan alat penerbangan yang ada di Hindia-Belanda. Akan tetapi masih diizinkan untuk pengangkutan barang dan pos (*Indisch Verslag*, 1935, 1935: 208).

Maskapai penerbangan ini kemudian diizinkan mengangkut penumpang pada tahun 1935 setelah pemerintah Hindia-Belanda memberikan izin pelayanan untuk mengangkut penumpang. Pada tahun 1938 maskapai ini juga menggunakan penerbangan dengan pesawat amfibi dan mendarat di sekitar wilayah Pangkalan Udara Morokrembangan. Rute penerbangan maskapai ini tetap sama, yakni Singapore–Batavia–Soerabaja–Rambang–Koepang–Darwin, rute penerbangan ini menggunakan pesawat biasa dengan frekuensi dua kali seminggu. Dan, kemudian menggunakan pesawat amfibi dengan rute Singapore–Batavia–Soerabaja–Bima–Koepang–Darwin dengan frekuensi tiga kali seminggu.

Pengelolaan Biaya Penerbangan dan Biaya Pengiriman Pos

Pada perkembangannya awal harga tiket yang dikeluarkan oleh maskapai K.N.I.L.M cukup mengalami perkembangan. Tercatat pada bulan Mei 1930 maskapai ini memasang harga 115.00 gulden per penumpang untuk layanan penerbangan dari Batavia – Surabaya. Sedangkan untuk rute dari Surabaya–Semarang memasang harga 45.00 gulden per penumpang, harga ini hanya berlaku untuk sekali jalan saja. Untuk biaya kargo atau bagasi sebesar 1.20 gulden perkilo untuk rute Batavia – Surabaya dan 0,75 gulden perkilo untuk rute Surabaya–Semarang. selain itu untuk ukuran bagasi barang hanya disetujui ukuran yang ditetapkan secara umum

yakni dengan dimensi 100x30x50 cm, apabila beban lebih besar maka harus melakukan pemberitahuan kepada pihak maskapai.

Pada Oktober maskapai K.N.I.L.M kembali mengeluarkan harga baru terkait dengan layanan penerbangan sipil di Hindia-Belanda. Untuk rute Batavia-Surabaya ditentukan tarif sebesar 90 gulden per penumpang dan biaya kargo tambahan 0.90 gulden perkilo. Sedangkan untuk penerbangan dari Semarang-Surabaya ditentukan tarif sebesar 40 gulden per penumpang dan biaya kargo tambahan 0.40 gulden perkilo (*Royal Dutch Indian Airways* (K.N.I.L.M), 1930: 8). Maskapai K.N.I.L.M juga memperbarui aturan tentang layanan penerbangan sipil yakni maksimal penumpang hanya boleh membawa bagasi dengan berat 20 kilogram dan dibebaskan biaya, apabila lebih dari ketentuan tersebut maka dikenakan tarif seperti di atas. Selain itu untuk anak usia 2 tahun kebawah tidak dikenakan biaya dan usia 3-7 tahun dikenakan biaya setengahnya.

Di tahun 1935 bersamaan dengan dibukanya rute Surabaya-Bali maskapai K.N.I.L.M juga menentukan tarif sebesar 38 gulden untuk layanan penerbangan satu arah dan 65 gulden untuk layanan penerbangan pulang-pergi. Selain itu untuk peraturan bagasi per penumpang hanya diperbolehkan membawa maksimal 20 kilogram, apabila beban berlebih maka akan dikenakan tarif sebesar 0.40 gulden per kilogram (KNILM, 1935: 2). Rute berikutnya adalah rute penerbangan maskapai K.N.I.L.M dari Surabaya-Bandjermasin yang memiliki tarif 75 gulden untuk sekali jalan dan untuk layanan pulang-pergi ditentukan tarif sebesar 128 gulden. Untuk bagasi atau kargo tambahan sebesar 0.75 gulden per kilogram.

Rute layanan penerbangan dari Surabaya menuju ke Balikpapan ditentukan tarif sebesar 120 gulden untuk sekali jalan dan 204 gulden untuk layanan penerbangan pulang-pergi dengan biaya bagasi tambahan sebesar 1.20 gulden per kilogram. Sedangkan untuk rute penerbangan dari Surabaya menuju ke Tarakan ditentukan tarif sebesar 200 gulden untuk sekali jalan dan 340 gulden untuk layanan pulang pergi dengan biaya bagasi tambahan sebesar 2 gulden perkilogram. Kemudian ada penerbangan dengan rute Surabaya-Makassar yang ditentukan tarif layanan penerbangan sebesar 95 gulden untuk sekali jalan dan 160 gulden untuk layanan pulang pergi dengan biaya bagasi tambahan sebesar 0.95 gulden per kilogram (*Royal Netherlands Indies Airways*, 1938: 4).

Penerbangan maskapai K.N.I.L.M dengan rute Batavia-Sydney dengan melewati Surabaya di tentukan tarif sebesar 432 gulden untuk sekali jalan dan 778 gulden untuk layanan penerbangan pulang pergi dengan biaya kargo tambahan sebesar 2.50 gulden perkilogram. Selain itu di tahun 1938 hingga pertengahan 1939, maskapai K.N.I.L.M bekerja sama dengan maskapai Belanda yakni K.L.M untuk melakukan kerjasama layanan penerbangan dari lintas

Eropa–Mesir–Asia–Australia dan Surabaya menjadi salah satu kota yang digunakan untuk tempat transit dan tujuan dari beberapa penerbangan tersebut. Contoh kota-kota lain yang menggunakan rute dari Surabaya adalah London, Athena, Alexandria, Calcutta, Bangkok, Penang, Darwin dan beberapa kota di beberapa negara yang menjadi rute layanan penerbangan tersebut (*Intercontinental Airways – K.L.M Combined Service K.N.I.L.M.*, 1938: 13).

Lapangan udara Darmo juga digunakan untuk tempat pengiriman lalu lintas pos udara yang dilakukan oleh pemerintah Hindia-Belanda. pos tersebut dikirimkan menggunakan pesawat yang digunakan oleh maskapai K.N.I.L.M untuk tujuan penerbangan lokal dan maskapai K.L.M untuk tujuan penerbangan luar negeri. Pengiriman pos udara ini juga diatur dalam peraturan ketentuan pos udara atau *Luchtpostbepalingen* yang pada tahun 1928 dikeluarkan oleh pemerintah Kolonial Hindia-Belanda (*Staatsblad van Nederlandsch-Indie* No.396, Tahun 1928). Biaya pengiriman pos tersebut sekitar 0,10 gulden per 20 gram. Untuk pengiriman keluar wilayah Hindia-Belanda atau menuju ke Hindia-Belanda ditentukan biaya sebesar 0.10 dollar untuk surat biasa dan 0.5 dollar untuk kartu pos.

Dinamika Sarana dan Prasarana di Lapangan Udara Darmo

Pada tahun 1922 mulai dilakukan pembangunan lapangan udara di sekitar daerah *Goenoengsari* yang dekat dengan daerah Darmo (Asia Maior, 2004: 191). Pembangunan lapangan udara ini dilakukan di sebuah tanah yang ada di daerah tersebut. Pada awalnya pembangunan lapangan ini hanya dengan membersihkan beberapa tanaman liar yang ada disana sehingga dapat digunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat. Pembangunan Lapangan udara di daerah tersebut dikarenakan untuk menghubungkan jalur lalu lintas penerbangan yang ada di pulau Jawa terutama di sekitar pantai utara pulau Jawa. Di Surabaya sendiri dibangun di daerah *Goenoengsari* dikarenakan kontur tanah di wilayah tersebut cukup ideal untuk dijadikan lapangan udara.

Di tahun 1923 hingga awal tahun 1925 pembangunan lapangan udara Darmo mulai kembali dilakukan secara bertahap, pembangunan ini seperti peningkatan landasan pacu pesawat yang awalnya masih ada sedikit tanaman liar disekitarnya mulai dibersihkan dan hanya terdapat rumput-rumput halus yang ada di lapangan udara tersebut. Selain itu juga mulai ditingkatkan pembangunan lain seperti hangar pesawat dan beberapa fasilitas penerangan meskipun hanya bersifat sederhana karena lapangan udara Darmo masih dalam tahap pengujian kelayakan penerbangan. Bahkan hingga lapangan ini sudah selesai dalam pembagunan tahap pertama pada tahun 1926, masih dilakukan berbagai pengujian kelayakan fasilitas penerbangan di tahun 1927 guna untuk persiapan kelayakan dalam pelayanan penerbangan sipil (*Nieuw Rotterdamsche Courant*, 1927: 5)

Di tahun 1925 hingga 1926 lapangan udara Darmo juga sering digunakan untuk uji coba penerbangan dengan pesawat militer yang dilakukan oleh angkatan laut Hindia-Belanda. hal ini dikarenakan di lapangan udara darmo pengerjaan Hangar untuk penyimpanan pesawat sudah diselesaikan dengan total pembangunan keseluruhan lapangan udara menghabiskan biaya beberapa juta gulden. Meskipun telah selesai melakukan pembangunan tahap awal akan tetapi pemerintah *Gemeente* Surabaya masih meragukan kegunaan lapangan udara ini untuk keuntungan dalam kegiatan pelayanan penerbangan dikarenakan biaya untuk melakukan perawatan setiap tahunnya mencapai sekitar 500.000 gulden (*Haagsche Courant*, 1926: 3).

Suksesnya uji coba pelayanan penerbangan sipil di Lapangan udara Darmo yang dilakukan oleh K.N.I.L.M pada akhir tahun 1929, mengakibatkan lapangan udara ini mulai mendapat berbagai macam peningkatan sarana dan prasarana penunjang kegiatan pelayanan penerbangan (*Algemeen Handelsblad*, 1929: 11). Lapangan udara Darmo setelah dimasukkan dalam rute penerbangan Hindia-belanda mendapatkan perbaikan dan penambahan fasilitas, seperti perbaikan akses jalan menuju lapangan udara Darmo, hal ini ditujukan untuk mempermudah masyarakat kota Surabaya yang akan pergi menggunakan transportasi pesawat maupun sebaliknya. Perbaikan akses jalan ini pemerintah *Gemeente* Surabaya memberikan dana sebesar 5.000 gulden, pembangunan akses jalan ini sendiri hanya menghabiskan total biaya 4.230,50 gulden (*Verslag Van Den Toestand Der Gemeente Soerabaja Gedurende Het Jaar 1929*, 1930: 25). Selain itu untuk Lapangan udara Darmo, pada tahun 1930 pemerintah juga membangun hangar pesawat baru yang lebih kokoh dan serta lebih memadai (*Indisch Verslag 1931*, 1932: 469).

Memasuki tahun 1935, K.N.I.L.M berencana melakukan beberapa renovasi dan perluasan wilayah di beberapa lapangan udara yang ada di Hindia-Belanda. perluasan ini mencakup landasan pacu serta perluasan wilayah lainnya, lapangan udara yang diperluas salah satunya di lapangan udara Darmo kota Surabaya. Untuk rencana renovasi lapangan udara Darmo ini pemerintah memberikan dana sebesar kurang lebih 45.000 gulden, namun juga diberikan beberapa dana cadangan beberapa puluh ribu gulden untuk biaya renovasi tambahan. selain menggunakan dana dari pemerintah pusat dalam anggaran renovasi lapangan udara, pihak *gemeente* kota Surabaya juga menambahkan dana untuk renovasi lapangan udara Darmo sebesar 8.000 gulden (*Indisch Verslag*, 1936, 1937: 230). Untuk lahan yang akan digunakan untuk proses perluasan lapangan udara Darmo pemerintah *gemeente* menargetkan pembelian lahan kurang lebih 50.000 meter persegi yang berada di sekitar wilayah *Goenoengsari* (*Verslag Van Den Toestand Der Stadsgemeente Soerabaja over 1935 Deel I Algemeen Verslag*, 1935: 28).

Pada tahun ini juga lapangan udara Darmo melakukan perbaikan dan perawatan sistem drainase lapangan udara. Pengerjaan perbaikan ini dilakukan oleh Dinas pengerjaan Pengairan daerah. Pengerjaan perbaikan saluran drainase ini disetujui pada bulan November dan mulai dikerjakan pada akhir tahun 1935. Hal ini dilakukan karena menurut pemerintah lapangan udara Darmo harus selalu dalam kondisi terbaik ketika aktifitas lalu lintas di Hindia-Belanda sedang berlangsung, karena lapangan udara Darmo merupakan salah satu lapangan udara penghubung kegiatan penerbangan baik lokal maupun asing.

Di tahun 1936, lapangan udara Darmo dilakukan renovasi kembali, di tahun ini lebih difokuskan untuk memperbaiki sistem drainase lapangan udara, terutama di bagian barat. Selain itu tumbuhan dan semak belukar yang berada di sekitar lapangan udara juga dibersihkan. Pengerjaan drainase serta saluran air ini dilakukan oleh badan pengerjaan air provinsi (*Verslag Van Den Toestand Der Stadsgemeente Soerabaja over 1936 Deel I Algemeen Verslag*, 1936: 70). Pengerjaan akses jalan di sekitar lapangan udara juga kembali dilakukan pada tahun 1936. Di sepanjang jalan Goenoengsari lampu lentera gas hingga menuju ke lapangan udara Darmo mulai dilepas dan diganti dengan yang baru yang dilengkapi dengan penyangga, hal ini ditujukan agar akses jalan menuju lapangan udara Darmo menjadi lebih baik khususnya pada malam hari. Pengerjaan penerangan jalan ini mendapatkan dana dari pemerintah sebesar 73.000 gulden (*De Indische Courant*, 1936: 10).

Di tahun 1937 lapangan udara Darmo masih melakukan serangkaian perbaikan dalam awal tahun ini. Perbaikan yang paling sering dilakukan adalah perawatan dan peningkatan saluran drainase yang merupakan lanjutan dari perbaikan di tahun 1936. Pemerintah mengeluarkan dana sekitar 88.000 gulden untuk perbaikan dan peningkatan saluran drainase ini (*H. van Ingen*, 1939: 49). Di tahun ini pihak K.N.I.L.M berencana akan membangun pondasi awal stasiun komunikasi penerbangan di wilayah Batavia dan Surabaya yang akan dimulai pada tahun 1938 (*Indisch Verslag 1938, 1938/1939*: 257). Di tahun 1939 Di daerah sekitar lapangan udara Darmo yang berdekatan dengan barak militer Darmo dibangun beberapa perumahan perwira dan korporat Eropa sebanyak 54 unit (*Verslag Van Den Toestand Der Stadsgemeente Soerabaja over 1939 Deel I Algemeen Verslag*, 1940: 116).

Kesimpulan

Pembangunan Lapangan Udara Darmo dilakukan pada tahun 1922 dan selesai pada tahun 1926, untuk mendukung kebutuhan akan sarana dan prasarana penerbangan yang ada di Hindia-Belanda pada saat itu. Lapangan udara Darmo selain digunakan untuk kepentingan pelayanan sipil juga digunakan untuk serangkaian uji coba penerbangan pesawat yang dilakukan oleh pihak militer. Pada periode tahun-tahun setelahnya tepatnya dari tahun 1930

hingga tahun 1938, dilakukan berbagai peningkatan sarana dan prasarana penunjang aktivitas pelayanan penerbangan sipil di lapangan udara Darmo kota Surabaya. Peningkatan tersebut meliputi pembersihan tanaman-tanaman liar di sekitar lapangan udara, penambahan hangar pesawat, pembangunan menara pemantau cuaca, pembangunan lapangan darurat serta perbaikan sistem drainase di lapangan udara Darmo. Seluruh pengerjaan peningkatan sarana dan prasarana tersebut dilakukan secara bertahap dari tahun ke tahun

Pada tahun 1929, lapangan udara Darmo di kota Surabaya secara resmi digunakan sebagai salah satu rute penerbangan dalam pelayanan penerbangan sipil yang ada di Hindia-Belanda. Rute pertama yang dibuka adalah dari Batavia–Semarang–Surabaya, penerbangan ini dilakukan oleh maskapai penerbangan Hindia-Belanda yakni *Koninklijke Nederlandsch-Indie Luchtvaart Maatschappij (K.N.I.L.M.)* yang sudah melakukan penerbangan pertamanya pada tahun 1928. Secara umum adanya layanan penerbangan sipil ini membuat lapangan udara Darmo menjadi salah satu bandara yang cukup vital perannya dalam penerbangan sipil di Hindia-Belanda. Dengan dibukanya rute penerbangan menuju kota Surabaya dari Batavia, pada kurun waktu tahun 1932 hingga tahun 1936 juga turut dibuka berbagai rute pelayanan penerbangan sipil dari Lapangan Udara Darmo ke tempat lainnya, baik di Hindia-Belanda seperti pulau Bali, Sulawesi, dan pulau Borneo (Kalimantan). Serta rute penerbangan lain di luar wilayah Hindia-Belanda seperti Australi yang dibuka oleh maskapai asing yakni *Qantas Empire Airways Ltd.* yang dibuka pada tahun 1934.

Dampak lainnya yang dirasakan oleh kota Surabaya pada masa beroperasinya lapangan udara Darmo dalam pelayanan penerbangan sipil adalah semakin berkembangnya kegiatan perekonomian, hal ini dikarenakan lalu lintas pengiriman barang dari dan menuju kota Surabaya sering dilakukan layanan penerbangan yang menggunakan lapangan udara Darmo sebagai tempat transitnya. Selain itu, dinamika penduduk dari dan menuju kota Surabaya semakin tinggi dengan adanya penerbangan dari pulau Jawa ke pulau-pulau lainnya di Hindia-Belanda dan juga penerbangan ke daerah lain. Pembukaan berbagai rute penerbangan ini mendorong pengiriman lalu lintas pos udara yang ada di Hindia-Belanda cukup berkembang secara signifikan.

Daftar Pustaka

Algemeen Handelsblad, 2 November 1929

Asia Maior. (2004). *Havens, Marine, Stadsbeeld: Soerabaja 1900-1950 Port, Navy, Townscape*. Asia Maior.

De Indische Courant, 18 November 1929.

De Indische Courant, 9 Oktober 1936.

Haagsche Courant, 22 Maret 1926.

Indisch Verslag 1931, Tekst Van Het Verslag Van Bestuur en Staat Van Nederlandsch-Indie

- over Het Jaar 1930, Algemeene Landsdrukkerij (1931/1932)*
- Indisch Verslag 1936, Statistisch Jaaroverzicht Van Nederlandsch-Indie over Het Jaar 1935, Batavia Landsdrukkerij (1937)*
- Indisch Verslag 1936, Tekst Van Het Verslag Van Bestuur en Staat Van Nederlandsch-Indie over Het Jaar 1935. Algemeene Landsdrukkerij (1936)*
- Indisch Verslag 1937,, Tekst Van Het Verslag Van Bestuur en Staat Van Nederlandsch-Indie over Het Jaar 1936, Algemeene Landsdrukkerij (1937/1938)*
- Indisch Verslag 1938, Tekst Van Het Verslag Van Bestuur en Staat Van Nederlandsch-Indie over Het Jaar 1937, Algemeene Landsdrukkerij (1938/1939)*
- Indisch Verslag 1939, Tekst Van Het Verslag Van Bestuur en Staat Van Nederlandsch-Indie over Het Jaar 1938, Algemeene Landsdrukkerij (1939/1940)*
- Indisch Verslag 1940, Statistisch Jaaroverzicht Van Nederlandsch-Indie over Het Jaar 1939, Batavia Landsdrukkerij (1940)*
- Intercontinental Airways – K.L.M Combined Service K.N.I.L.M. 1938. *Twice Weekly To Australia 13,000 Miles In 9 Days From England Europe Egypt India Malaya Java – K.L.M-Royal Dutch Air Lines, K.N.I.L.M-Royal Netherlands Indies Airways Timetable Oct 2, 1938-April 15, 1939. Utrecht: J. van Boekhoven.*
- KNILM. 1935. *Dienstregeling En Tarieven No. 1 ingaande 5 November 1935. Batavia: N.V Koninklijke Nederlandsch-Indie Luchtvaart Maatschappij.*
- Kamaludin, R. (2003). *Ekonomi Transportasi : Karakter, Teori dan Kebijakan. Jakarta: Galia.*
- Kuntowijoyo. (2003). *Metodologi Sejarah (Edisi Kedu). Yogyakarta: Tiara Wacana.*
- Nieuw Rotterdamsche Courant, 13 Mei 1927.*
- Royal Dutch Indian Airways (K.N.I.L.M). 1930. *Dienstregeling Timetable – As From 15th October 1930. Tanpa kota dan penerbit.*
- Royal Netherlands Indies Airways. 1938. *KNILM – Timetable No. 7 In Force From 1st May 1938 Until Further Notice. Batavia: De Unie In The Netherlands Indies.*
- Royal Netherlands-Indian Airways (K.N.I.L.M). 1933. *Timetable Commencing 1st may 1933. Batavia: Emmink.*
- Schoenmaker, W. (1984). *Aviateurs van het eerste uur : De Nederlandse luchtvaart tot de Eerste Wereldoorlog. Weesp: Romen Luchtvaart.*
- Staatsblad Van Nederlandsch-Indie No. 586, tahun 1928*
- Staatsblad van Nederlandsch-Indie No.396, Tahun 1928*
- Verslag Van Den Toestand Der Gemeente Soerabaja Gedurende Het Jaar 1929, N.V Koninklijke Boekhandel En Drukkerijen (1930)*
- Verslag Van Den Toestand Der Stadsgemeente Soerabaja over 1935 Deel I Algemeen Verslag, AGIL's Drukkerij (1935)*
- Verslag Van Den Toestand Der Stadsgemeente Soerabaja over 1939 Deel I Algemeen Verslag, Soerabaja Drukkerij (1940)*